

# **INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE**

Departamento de Hábitat y Desarrollo Humano

Sustentabilidad del Hábitat

## **PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)**

1J Programa de Desarrollo de Sistemas Integrales de Infraestructura y Movilidad Colectiva



**ITESO**  
Universidad Jesuita  
de Guadalajara

1L01 Movilidad urbana sustentable para el Área Metropolitana de Guadalajara

Conceptualización y análisis interseccional de las temáticas vinculadas a la actualización del Plan  
Integral de Movilidad Urbana Sustentable

## **PRESENTAN**

Lic. en Relaciones Internacionales. Georgina Arreola García

Lic. en Relaciones Internacionales. Fernanda Elías Loyola

Lic. en Relaciones Internacionales. Arantza Osuna Leal

Profesor PAP: Mtro. Yeriel Salcedo Torres

Asesora PAP: Mtra. Azucena Gollaz

Tlaquepaque, Jalisco, 13 de mayo de 2021

# ÍNDICE

## Contenido

REPORTE PAP	3
Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional	3
Resumen	3
1. Introducción	4
1.1. Objetivos	4
1.2. Justificación	4
1.3 Antecedentes	7
1.4. Contexto	8
2. Desarrollo	10
2.1. Sustento teórico y metodológico	10
2.2. Planeación y seguimiento del proyecto	13
3. Resultados del trabajo profesional	18
4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto	19
5. Conclusiones	23
6. Bibliografía	26
Anexos	30

## REPORTE PAP

### Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional

*Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.*

*A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.*

### Resumen

El presente reporte describe el proceso de planeación y ejecución —mediante la transversalización de una perspectiva de género interseccional— del análisis de los impactos que conllevan las distintas modalidades de movilidad respecto a ciertos ejes de identidad que están en situación de vulnerabilidad, debido a las desigualdades sociales y económicas persistentes en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Todo esto fue realizado en el marco de las temáticas vinculadas a la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS). De esta manera, el presente trabajo permitirá problematizar las agendas del PIMUS en relación con diversos grupos sociales e identitarios, con motivo de profundizar en las distintas agendas. Para ello, se elaboraron fichas técnicas que concatenan la conceptualización de las temáticas, los impactos por ejes de identidad, un glosario temático y las experiencias recabadas en las entrevistas. Mediante esta conceptualización de impactos se espera dotar de herramientas que posibiliten la transversalización de la perspectiva de género e interseccional en el PIMUS, al visibilizar a distintos grupos sociales que han sido históricamente excluidos e involucrarles en los procesos de evaluación y valoración de los espacios públicos, así como en el diseño para pugnar por una ciudad más integral e inclusiva.

## 1. Introducción

### 1.1. Objetivos

Analizar los impactos de género y otras identidades en situación de vulnerabilidad que conllevan las temáticas vinculadas en la actualización del PIMUS, por medio de:

- a) Conceptualizar las distintas temáticas del PIMUS.
- b) Problematizar bajo un enfoque de inclusión y género las temáticas del PIMUS.
- c) Investigar la información existente en la literatura y en estudios de campo sobre las temáticas del PIMUS y sus impactos en los distintos nodos de identidad.
- d) Realizar una serie de entrevistas a diversas mujeres que respondan a los ejes identitarios a investigar.
- e) Generar insumos para la integración de la perspectiva de género interseccional, es decir, sujeta a otras identidades además del género, en las agendas del PIMUS.
- f) Generar fichas técnicas para las y los actores involucrados en los seminarios y talleres vinculados al PIMUS.

### 1.2. Justificación

La ciudad se vive de manera diferenciada por cada persona, así como por cada grupo de personas con características similares. Las desigualdades sistémicas de carácter social y económico presentes en la población han generado que la movilidad en el AMG se vea atravesada por impactos negativos hacia los grupos sociales e identitarios de personas en la ciudad. Por esta razón es crucial buscar medidas e implementar acciones que tomen en cuenta estas diferencias y los distintos impactos que atraviesan a cada grupo de personas al transitar la ciudad, para lograr así un uso colectivo del espacio público que no replique desigualdades ni violencias.

Ciertos ejes identitarios como el género, la edad, identificarse como LGBTTTI+, el nivel socioeconómico, la etnicidad y la corporalidad se ven impactados de diversas maneras al moverse y viajar por la ciudad, influyendo directamente en la calidad de vida de quienes

forman parte de alguno o varios de estos ejes de identidad. Por ello, es urgente comenzar a problematizar la movilidad bajo una perspectiva de género interseccional. A continuación, se describen algunas de las características diferenciadoras por estos nodos identitarios que reflejan la importancia de adoptar dicho enfoque.

Una característica importante y diferenciadora en cómo se desplazan las mujeres en la ciudad, ya sea como peatonas o en el transporte masivo, es que en sus viajes llevan a personas bajo su cuidado o paquetes/bultos (Kunieda y Gauthier, 2007, p.11). Esto se debe al rol que se le ha asignado a las mujeres como las únicas responsables de las labores domésticas y de cuidados, lo cual, sumándose a su inserción al mercado laboral, genera desplazamientos y tiempos largos y difíciles. Asimismo, los desplazamientos de las mujeres se vuelven aún más complejos debido a los factores de inseguridad que también tienen que sortear, teniendo así una mayor vulnerabilidad e inseguridad vial dentro del espacio público.

Sobre la edad, se considera importante enfocarse principalmente en las infancias y las personas de la tercera edad, ya que son quienes han sido relegados de los espacios públicos. De acuerdo con la OMS (2017), entre 2015 y 2050 la proporción de la población mundial mayor de 60 años pasará de 900 millones hasta 2000 millones, lo que representa un aumento del 12% al 22%. La persona adulta mayor en muchos aspectos de la vida se ve excluida o marginada (OSPAT, 2016), en este caso, la movilidad forma parte de estos aspectos de exclusión. Además, cada año 186,300 niños y niñas mueren en accidentes de tránsito en el mundo, es decir, más de 500 por día. Los traumatismos por accidentes de tránsito figuran entre las cuatro causas principales de defunción de infantes mayores de cinco años (OMS, 2015, pág. 5). Más aún, algunos niños y niñas juegan, viven e incluso en muchos países trabajan en las calles, y su exposición junto con otros factores de riesgo inherentes a la infancia, les convierte en sujetos especialmente vulnerables al tráfico. Como resultado, los millones de muertos y heridos que se registran cada año (WHO y Unicef, 2005 y Peden et al., 2008 en Alonso, Esteban, Calatayud & Alamar, 2009).

La discriminación, los prejuicios y los estereotipos hacia la comunidad LGBTTTI+ es un foco de problemas y desigualdades en torno a la movilidad urbana que impactan negativamente a quienes pertenecen a esta comunidad. De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopero, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

El nivel socioeconómico recibe también impactos notables en el ámbito de movilidad ya que, debido a los patrones de expansión urbana, se registra en los países latinoamericanos un proceso de expulsión de las familias hacia las periferias de las ciudades, en especial aquellas con menores recursos (BID, 2017). Así, las personas que habitan las zonas semirurales y periferias viven en una situación de precariedad, ya que no cuentan con infraestructuras ni equipamientos para la movilidad ni la conectividad de servicios. Por ejemplo, hay pocas o nulas banquetas, no hay luminarias en todas las vialidades, e incluso es común que no exista accesibilidad para el transporte formal.

Otro eje de identidad a analizar es la etnicidad, cuya importancia recae en que en la AMG: el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IIEG, 2019a). Más aún, según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afromexicanas es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de los municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Ávila, 2017). Estas cifras demuestran la alta presencia de poblaciones indígenas y/o afrodescendientes en el AMG, lo cual implica que estas personas hacen también uso del espacio público y de las distintas modalidades de transporte para desplazarse por la ciudad.

Por último, la importancia de un análisis de la corporalidad en la movilidad se puede basar en que, en el 2018, el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IIEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción (IMSERSO, 2006). Aunque las discapacidades forman parte importante del análisis de la corporalidad, es importante señalar que la corporalidad también toma en cuenta los distintos tipos de cuerpos que se alejan del modelo hegemónico de cuerpo joven, delgado, fuerte y productivo.

### 1.3 Antecedentes

En el Plan Institucional de 2014-2018 del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco se anunció la colaboración para la aplicación de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), con motivo de iniciar un proceso de modernización del sector público, proyectando la integración de sistemas del transporte público y un mejoramiento de infraestructura y equipamiento urbano para responder de manera óptima a las necesidades de las personas usuarias hacia una movilidad sustentable (Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco [IMTJ], 2014, p.6; p.30).

El PIMUS está atravesando una actualización con base en la metodología de *Mobilise Your City*, la cual es una asociación que surge en 2015 en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21) para apoyar la planeación urbana en términos de movilidad, el desarrollo de políticas y el financiamiento de transporte sustentable en países del sur global (Mobilise Your City, s.f.). Esto es posible debido a que el Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo (IMEPLAN) del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) ganó en 2018 la convocatoria del programa EUROCLIMA+, con el fin de asistir al proyecto con financiamiento y apoyo técnico en la ejecución de un PIMUS que cumpla los Acuerdos de París para la gobernanza climática (Márquez, 2021, diapositiva 10).



Para realizar dicha actualización, se han elaborado una serie de estudios y proyectos, los cuales son: la aplicación de una encuesta origen-destino y sus estudios complementarios, el levantamiento de puntos de parada de transporte público y la actualización del estudio de origen-destino de transporte de carga. Asimismo, se ha emprendido un programa llamado Ruta 2042, que busca establecer las condiciones necesarias para que las personas habitantes del AMG se involucren en la planeación del desarrollo metropolitano. En particular se han estado generando espacios de encuentro para dialogar sobre distintas temáticas que conforman la planeación metropolitana; estos espacios son integrados por personas de la academia, sociedad civil, gobierno e iniciativa privada del AMG (Márquez, 2021, diapositivas 19-27).

Por parte de la evolución del Proyecto de Aplicación Profesional, en los semestres anteriores también se ha trabajado en colaboración con IMEPLAN. Particularmente, en la elaboración de criterios para una movilidad sustentable con perspectiva de género en las políticas públicas, con énfasis en la participación ciudadana.

#### 1.4. Contexto

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), en el estado de Jalisco, es el segundo corredor metropolitano más poblado de México, se compone de 9 municipios: Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, El salto, Zapotlanejo, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y Guadalajara, con aproximadamente 5 millones de habitantes, de los cuales el 51% son mujeres (BID, 2020). El incremento demográfico, así como la falta de planificación, provocó un desarrollo de movilidad urbana desigual e insostenible en el que se perciben problemas de conectividad y oferta del transporte público (IMEPLAN, 2016).

Los municipios que presentan menor conectividad vial son aquellos cuyos procesos de urbanización se enfocaron en desarrollos habitacionales aislados del entorno urbano. Se estima que de los desarrollos urbanos realizados entre 1999 y 2015 el 18.8% fueron urbanizaciones discontinuas, es decir, construcciones fuera de la mancha urbana. El 21% de los desarrollos urbanos se realizaron en las periferias, o zonas contiguas, de la mancha

urbana. El 7.17% de la población se encuentra al margen del desarrollo urbano, por lo que no solamente carecen de conectividad vial, sino también de algunos servicios públicos. De acuerdo con el INEGI, el 18% de las áreas urbanas tienen un grado de marginación alto o muy alto, y de las localidades rurales, 268 de 859 presentan un grado de marginación alto o muy alto, ubicadas principalmente en las periferias de la mancha urbana (IMEPLAN, 2016).

De acuerdo con IMEPLAN (2021), la demanda de viajes diarios en la AMG alcanza un aproximado de 11,523,641 de los cuales 42% son viajes peatonales, 24% transporte privado, 26% transporte público, y 8% corresponden a otros medios de transporte. En la AMG, Guadalajara es el municipio con la mayor cobertura de transporte colectivo (99% de sus hectáreas). Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán, por otro lado, tienen una cobertura del 7 y 25%, respectivamente (IMEPLAN, 2016). El sistema de bicicletas pública, MiBici, cuenta con 271 estaciones y reporta 100,037 registros de uso (MiBici, s.f.).

Las características sociodemográficas de Jalisco son complejas, puesto que es un estado extenso, con movimientos migratorios constantes y crecimiento económico variado. El 13.6% de la población de los municipios de la AMG son migrantes de otros estados de la república, según el CENSO del 2020 (IIEG, 2020a). En materia de etnicidad, el municipio con mayor población indígena de la AMG es Zapopan con aproximadamente 13 mil personas, de ahí le siguen Guadalajara y Tlaquepaque con 4 mil 531 y 4 mil 197 personas, respectivamente (IIEG, 2019a). La población afrodescendiente, que se incluyó en los conteos nacionales a partir del 2015, registra a Jalisco con el quinto lugar a nivel nacional con 61 mil 140 personas, de acuerdo con la Encuesta Intercensal del 2015. De la AMG, Juanacatlán es el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas (2.11%), seguido de Guadalajara (1.54%), Tlaquepaque (1.43%) y Zapopan (1.19%) (Ávila, 2017). Con una media mayor a la nacional, el 6.6% de la población de Jalisco tiene alguna discapacidad, de las cuales el 37.4% se registra en una situación de pobreza multidimensional: el 33.3% en pobreza moderada y el 4.1% en pobreza extrema; solamente un 15.3% de la población con alguna discapacidad es considerada no pobre y no vulnerable (IIEG, 2019b).

## 2. Desarrollo

### 2.1. Sustento teórico y metodológico

El **PIMUS** del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es un plan estratégico cuyo objetivo es atender las necesidades de movilidad de todos los actores involucrados (personas y empresas) en las ciudades y zonas adyacentes. Para lograrlo, toma en consideración principios como la participación ciudadana, la evaluación, cooperación y visión de largo plazo (Márquez, 2021, diapositiva 11-12). Actualmente se está trabajando en la actualización del PIMUS, puesto que ya existía una primera versión de este.

Un aspecto sustantivo del proceso de la actualización del PIMUS es la integración de la **perspectiva de género** en cada una de sus etapas, lo que se traduce en considerar aquellas distinciones socioculturales que existen entre los géneros y que ponen en una situación de vulnerabilidad y desventaja a las mujeres para la elaboración de análisis, planificaciones, diseño y ejecución de políticas (Col Lectiu Punt 6, 2014, p.17).

Dicha perspectiva de género, a su vez, debe hacer uso de la herramienta de **interseccionalidad**, es decir, tomar en consideración las distintas discriminaciones que experimentan las personas al cruzar el género con sus otras identidades (edad, etnicidad, corporalidad, color de piel, nivel socioeconómico, orientación sexual, identidad de género, entre otras), para ver cómo se interrelacionan los sistemas de opresión y se construyen experiencias de exclusión y privilegio singulares (Association for Women's Rights in Development [AWID], 2004, p.1).

Es importante señalar que estos escenarios de desventaja no son inherentes a los ejes de identidad, sino que se derivan de un contexto de desigualdades sociales y económicas estructurales y son materializados en el diseño, planeación y construcción de los territorios al basarse en un paradigma homogéneo de las experiencias de movilidad. Es decir, se suele asumir que la manera en la que un hombre (joven, cisheterosexual, blanco, sin discapacidades cognitivas ni motoras y perteneciente a un sector socioeconómico alto) se desplaza por la ciudad es el estándar de movilidad de las demás personas. Esto puede

atribuirse, por un lado, a que históricamente quienes han ocupado los puestos de planeación y de toma de decisiones han sido hombres de un solo perfil, replicando ciudades que se ajustaran a sus propias necesidades e ignorando las de otras personas. Por otro lado, tiene que ver con un desentendimiento del contexto de desigualdad y de las estructuras de poder que atraviesan a ciertos grupos, construyendo así una ciudad que actúa como agente vivo al replicar y provocar situaciones de vulnerabilidad para ciertos ejes de identidad. En otras palabras, la ciudad se convierte en un espacio subjetivo que refleja y genera asimetrías de poder entre grupos sociales.

Por tanto, es indispensable transversalizar la perspectiva de género interseccional en los procesos de planeación y diseño, además de que perfiles diversos sean partícipes. No obstante, esta **transversalización** conlleva una serie de retos que dificultan su implementación óptima. Por ejemplo, persisten resistencias en la estructura de las instituciones y estereotipos de género. Asimismo, existen prácticas tradicionales que obstruyen los cambios organizacionales en favor de la incorporación de la perspectiva de género (Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres [SISEMH], 2020, p. 27). Por ello, un primer paso fundamental para asegurar el éxito de la estrategia es realizar una capacitación sobre los conceptos básicos de género, así como la elaboración —y posterior socialización— de un diagnóstico de violencia contra las mujeres entre todos los niveles y cargos de la organización.

El PIMUS busca comprender las situaciones diferenciadas de violencia o desventaja por género (y otros ejes de identidad) que atraviesan a las personas en torno a otro concepto central, que es la **movilidad**, entendida como la necesidad de las personas a desplazarse de un punto a otro, con el fin de acceder a bienes, servicios y oportunidades en beneficio a la calidad de vida (CEPAL, 2019, pg. 13) y al desarrollo de actividades relacionadas con las esferas productiva, reproductiva y comunitaria (Col Lectiu Punt 6, 2014, pg. 17).

Más aún, en términos de **movilidad**, la incorporación de una perspectiva de género interseccional adquiere un rol fundamental, ya que la gestión territorial y ambiental se

distingue según el tipo de espacio en cuestión: las dificultades que enfrentan las mujeres en espacios rurales serán distintos a los que enfrentan mujeres en espacios urbanos. Un ejemplo de esto se encuentra en la brecha de género en la gestión de la tierra, el territorio, tenencia y propiedad de la tierra. Los prejuicios de género han conllevado a una disparidad significativa en los aspectos recién mencionados; en contraste, los lugares urbanos enfrentan problemas a raíz de la **división sexual del trabajo** en los espacios, designando lo público como masculino y lo privado como femenino (SISEMH, 2020, pág.66).

En esta línea, la **movilidad de cuidados**, visibilizada por el trabajo feminista, logra diferenciar los patrones de movilidad entre hombres y mujeres. Las responsabilidades designadas por los roles de género y la incorporación de las mujeres al ámbito laboral han complejizado las necesidades de movilidad, dado que los desplazamientos están ligados a las actividades de asistencia a terceras personas (CEPAL, 2019), llegando a obstaculizar el crecimiento personal de las mujeres y a reducir la capacidad de generar ingresos (BID, 2020), por nombrar algunos ejemplos.

Para entender las maneras en que las ciudades son habitadas y transitadas es importante definir el **derecho a la ciudad**, para lo cual se retoma a Harvey (2008), quien lo plantea como un derecho colectivo de quienes viven y usan la ciudad. En este sentido, el derecho a la ciudad es más que solo acceder a los recursos urbanos ya existentes, sino también crear y remodelar los espacios urbanos y así, nuestras ciudades.

En cuanto al sustento metodológico, la investigación del presente trabajo se realizará a partir de distintos métodos y técnicas, que parten de la metodología cualitativa, es decir, enfocados en las características (cualidades) de la realidad. Dado que el análisis partirá del conjunto de conceptos entorno a un tema particular, se consideró que un método adecuado para dicha actividad será el **Método de Investigación Teórica**, que consiste en las “inferencias que se pueden ir haciendo a partir del análisis y reflexión de lo postulado por teóricos” (Vargas, 2011, p.36).

Se busca observar las acciones de las personas y/o grupos sociales, por lo que se utilizará el **Método de la Investigación-Acción (IA)**, donde “el interés epistemológico está ubicado en la construcción de conocimiento teórico” (Vargas, 2011, p.37).

Entre las técnicas de recolección de información a utilizar en este trabajo, se usará la de **investigación documental**, la cual consiste en concatenar ordenadamente información que abone a la contextualización del problema de investigación. Esto se realiza a través de la búsqueda, lectura, selección, análisis y registro de documentos; particularmente mediante el uso de fuentes indirectas, esto es fuentes particularmente bibliográficas (García y González, s.f., p.75-77).

Otra técnica que se decidió utilizar es la del **registro del discurso escrito o hablado**, que según Vargas (2011: 48) es aquella que se consulta, de manera directa o realizando anotaciones, a través del discurso verbal. Debido a que durante el proyecto se contempla la asistencia a seminarios y talleres, se considera que esta técnica puede ser de utilidad para el desarrollo del proyecto.

Adicionalmente, se hará uso de la técnica de la **entrevista**, es decir, se llevarán a cabo una serie de conversaciones interpersonales (verbales) entre investigadoras y aquellas personas que fungen como sujeto de estudio para profundizar en la temática deseada (Díaz, Torruco, Martínez y Varela, 2013), en este caso, el PIMUS y la integración de la perspectiva de género.

## 2.2. Planeación y seguimiento del proyecto

La propuesta de solución para el proyecto fue la generación de fichas técnicas que incluyeran una conceptualización de las temáticas vinculadas al PIMUS, así como sus impactos según distintos ejes de identidad. Estas fichas serían después socializadas y abordadas en unos espacios de encuentro con personas académicas, expertas locales y actores influyentes como parte de la estrategia “Agentes que Proponen”.

En primera instancia se generó la estructura de las fichas técnicas para delimitar aquello que deseábamos investigar, así como para definir los criterios de homogeneidad. Después, se llevó a cabo una revisión bibliográfica con el fin de conceptualizar las temáticas vinculadas al PIMUS, las cuales fueron las siguientes:

- a) gestión de estacionamientos;
- b) seguridad vial;
- c) movilidad peatonal;
- d) logística urbana;
- e) movilidad rural;
- f) transporte regional;
- g) gestión y monitoreo del tránsito;
- h) red vial;
- i) movilidad ciclista;
- j) transporte público (autobuses);
- k) transporte informal, y
- l) taxis.

Una vez investigado dichos conceptos, se hizo una revisión documental con base en la literatura existente sobre los impactos que pueden llegar a tener estas temáticas en los diversos ejes de identidad de las personas. Al considerar las limitaciones en tiempo, recursos humanos y materiales, decidimos centrarnos en los siguientes ejes de identidad:

- a) género;
- b) edad;
- c) etnicidad
- d) nivel socioeconómico;
- e) lgbttti, y
- f) corporalidad.

La siguiente etapa del proyecto consistió en la ejecución y sistematización de entrevistas para complementar y constatar la información recabada en el proceso anterior de indagación bibliográfica. Para ello, se diseñó un cuestionario (ver Anexo 1) que fue posteriormente aplicado en tres entrevistas realizadas: a una mujer lesbiana, a una mujer

indígena y a una mujer con discapacidad sensorial. Se cubrieron distintos ejes de identidad, entre ellos el de orientación sexual, etnicidad, corporalidad y situación socioeconómica.

Es necesario señalar que las experiencias de las mujeres entrevistadas no son un reflejo homogéneo de todas las mujeres lesbianas, indígenas ni con discapacidades sensoriales. Se debe reconocer la diversidad existente dentro de los mismos grupos de personas, precisamente aludiendo a la interseccionalidad; pueden encontrarse similitudes entre sus vivencias al transitar y habitar la ciudad debido a cuestiones estructurales por un eje específico de identidad, sin embargo, las experiencias podrán variar según el cruce de otros nodos identitarios. Por ejemplo, no será igual la experiencia de una mujer cisgénero lesbiana con un nivel socioeconómico A/B<sup>1</sup> (según NSE AMAI<sup>2</sup>) a la de una mujer trans, lesbiana y migrante. De darle seguimiento al presente proyecto, se recomienda retomar este tipo de ejercicios, incluyendo otros métodos como grupos focales o *focus groups* que permitan complejizar la realidad al cubrir perfiles más diversos.

A la par de estas actividades, se asistió a seminarios de movilidad y género, además de tener asesorías y reuniones periódicas entre las integrantes del equipo y el personal docente para poner en común los hallazgos encontrados hasta el momento y hacer los ajustes pertinentes a las fichas.

La etapa final del proyecto consistió en integrar la información recabada tanto de la literatura como de las entrevistas en las fichas técnicas, agregando los siguientes componentes: medios de consulta especializados, un extracto de las entrevistas y un glosario de los ejes de identidad (ver Anexo 2). Después, se creó un diseño visualmente atractivo y descargable para las fichas, con motivo de propiciar su distribución y socialización. En la siguiente figura se puede observar el diseño final de las fichas técnicas, con una explicación de sus componentes.

---

<sup>1</sup> Conformado mayormente por hogares cuya jefatura de familia cuenta con estudios profesionales o posgrado. Cuentan con internet fijo en el hogar; hay una mayor inversión en educación y menores gastos en alimentos (AMAI, 2018).

<sup>2</sup> El índice de Niveles Socioeconómicos de la Asociación Mexicana de Agencias de Inteligencia de Mercado y Opinión.



Figura 1. Ejemplo de ficha técnica

Investigación literatura y entrevistas

¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR DIVERSIDAD?

**GÉNERO**

Una característica importante y diferenciadora en cómo se desplazan las mujeres en la ciudad, ya sea como peatonas o en el transporte masivo es que en sus viajes llevan a personas bajo su cuidado o paquetes/bultos (Kunieda y Gauthier, 2007, p.1). Esto se debe al rol que se le ha asignado a las mujeres como las únicas responsables de las labores reproductivas. Sin embargo, los tiempos para recorrer los cruces peatonales no suelen estar pensados para personas que tienen a otras bajo su cuidado/fo cargan paquetes, por lo que se vuelve toda una hazaña atravesar los cruces.

**EDAD**

Tanto las infancias como las personas adultas mayores pueden ser vulnerables a un accidente de tránsito debido a factores como la alta velocidad de los medios de transporte en puntos de intersección o de cruces o adyacencias a espacios comunitarios (escuelas, hogares de retiro). Los primeros debido a su capacidad de distracción y falta de experiencia en el espacio público las segundas por su menor resistencia a caídas o colisiones (Carten, s.f.). Esta situación de peligro incrementa aún más si no se cuenta con el tiempo suficiente para recorrer cruces peatonales.

**LGBTTI**

De acuerdo con el estudio LGBTI+ 2019 en Guadalajara (Kaliopou, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBTI+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBTI+ (BD, 2020).

Existe un vínculo entre la precarización y las personas LGBTTI. En parte, esto se debe a que las personas que se identifican y reconocen LGBTI+ suelen ser relegadas a espacios de trabajos de naturaleza informal, manteniéndose así en la periferia laboral debido a procesos de discriminación laboral y segregación (Lemus, Cardona y Sánchez, 2017). Esta discriminación se traduce en desigualdad económica, lo que provoca que deban trabajar a zonas cuya habitabilidad sea más insegura según sus ingresos de estas opciones siendo zonas habitacionales en la periferia por lo que pueden verse afectadas por una mala gestión del tránsito, ya que estarían recorriendo distancias mayores a centros productivos/comerciales, de salud o recreativos. Se elevan entonces sus costos en cuanto a los tiempos y al dinero invertido en tener que recorrer distancias más largas a través de diferentes medios de transporte.

**NSE**

En cuestiones territoriales las personas que viven en las periferias de la ciudad se ven principalmente afectadas por una mala gestión del tránsito ya que deben recorrer mayores distancias al habitar en zonas alejadas de los centros productivos de la ciudad por lo que pueden elevarse los costos en términos del tiempo, impactando la puntualidad con la que llegan a sus trabajos los horarios en los que regresan a sus hogares y reduciendo su tiempo libre para actividades de descanso, recreación u otros trabajos/emprendimientos.

**ETNICIDAD**

El municipio del AMG con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (prox. 12,816 personas), seguido por Guadalupe (4,537) y Ixtapalapa (4,197) (IGC, 2019). Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el 5o lugar a nivel nacional en población afrodescendiente con el 140 personas. La mayoría se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG pero el municipio con mayor presencia de personas afrodescendientes es Jauzacatlán con 2.1% cuyo estilo de vida permanece predominantemente rural. Es común que las poblaciones indígenas y afrodescendientes habiten en zonas marginadas y alejadas a lo urbano, por lo que pueden verse afectadas por una mala gestión del tránsito al tener que recorrer mayores distancias al habitar en zonas alejadas de los centros productivos de la ciudad, elevando sus costos en términos de tiempo.

Una de las consecuencias de la discriminación étnico-racial en el país es la limitante al conseguir empleo, siendo el trabajo de vendedores ambulantes una de las actividades que realizan con frecuencia las personas indígenas (Arvizu, 2007 y Siverio 2013 en Vázquez, J. y Campos, C. 2016). Por tanto, suelen ir cargando bultos, lo que dificulta el cruce de las calles al contar con un tiempo corto para personas peatonales (Lila, entrevista personal, 2021).

Más aún, generalmente la señalética para la gestión del tránsito solo está en formato escrito y en español, excluyendo a personas que no entienden este idioma o que no saben leer. Por tanto, es importante incluir señalamientos escritos y auditivos adaptados a lenguas originarias (Lila, entrevista personal, 2021).

**CORPORALIDAD**

En el 2018, el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6%, es decir, 545,679 personas (IGC, 2019). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas y la segunda al apoyo y la interacción. De acuerdo con el BID (2020), las mujeres con alguna discapacidad visual representan el 7.7% de las usuarias, con discapacidad motora 1.6%, discapacidad auditiva 1.2% y con discapacidad cognitiva el 0.1%.


De no tener una estrategia de seguridad adecuada en esta gestión las personas Peatonas con Movilidad Reducida o PMR (personas que requieren ayuda permanente o temporal por una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial o motora) (Prada, 2005, p. 22) son particularmente vulnerables a los accidentes de tránsito, debido a una menor resistencia a caídas o colisiones frente a transportes motorizados de alta velocidad, así como por falta de indicaciones táctiles y auditivas en los cruces peatonales, etc. (Carten, s.f.).

Los tiempos para recorrer los cruces están pensados para personas que pueden desplazarse con facilidad y velocidad; se excluyen a personas que no entran en el paradigma de cruces físicos "bienhechos" o "bienvenidos" que pueden cruzar de manera rápida por no entorpecer la movilidad motorizada. Algunas de los espacios donde se identifica dicha problemática es a la altura de Plaza del Sol en Mariano Otero y López Mateos, así como en Av. Juárez, por el Parque Alcalde y por Mexicalzingo (Lola y Lila, entrevistas personales, 2021).

GESTIÓN Y MONITOREO DEL TRÁNSITO

¿QUÉ ES?

Son aquellas medidas encaminadas a preservar y optimizar la capacidad de tránsito, así como la fiabilidad y seguridad del sistema de transporte. El fin es impactar de manera positiva el rendimiento de la red de carreteras y vías urbanas en su operatividad (Wállice y Speier, s.f.). Entre sus objetivos se encuentra el control de flujos en cuestión del tiempo y espacio para evitar la ocurrencia de siniestros.



"HE NOTADO QUE LE DAN MÁS TIEMPO A LOS CARROS PARA PASAR QUE A LOS PEATONES. SERÍA BUENO RETOMAR LA IDEA DE PONER ALARMAS PEATONALES PARA INDICAR CUÁNDO SE QUIERE CRUZAR".

- Lila, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

**MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS**

Carten, O. (s.f.). Seguridad vial. PIARC. <https://mo-its.piarc.org/es/control-de-la-red/seguridad-vial>

Martínez, A., Alcántara, E. y Pavlino, H. (2014). Gestión de Tránsito. Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe. <https://bit.ly/3na5YTG>

**FICHA TÉCNICA**

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARSEOLA  
TERNAZA ELIAS  
ABANTZA OSUNA

Conceptualización

Fuente: Elaboración propia

En cuanto al plan de trabajo, con motivo de mantener un orden de las diferentes actividades y etapas a realizar durante el semestre, se calendarizaron las actividades como se muestra a continuación:

Tabla 1. Cronograma de trabajo

No	TÍTULO DE LA TAREA	RESPONSABLE	FECHA INICIO	FECHA ENTREGA	DURACIÓN
1	CONTESTAR OBJETIVOS R-PAP	Todas	09/02/21	16/02/21	7
2	REFERENTES TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS R-PAP	Todas	11/02/21	16/02/21	5
3	ENVIAR DOCUMENTOS A IMEPLAN	Todas	10/02/21	15/02/21	5
4	REUNIÓN EQUIPO DE TRABAJO IMEPLAN	Todas	18/02/21	18/02/21	0
5	REUNIÓN GABY Y AZUCENA	Todas	19/02/21	19/02/21	0
6	REALIZAR ESTRUCTURA DE LA FICHA TÉCNICA GENERAL	Todas	15/02/21	01/03/21	16
7	DIVIDIR LOS CONCEPTOS DE MOVILIDAD	Todas	20/02/21	23/02/21	3
8	REVISAR BIBLIOGRAFÍA DE CONCEPTOS DE MOVILIDAD	Todas	23/02/21	20/04/21	57
9	VACIADO DE LA INFORMACIÓN ENCONTRADA	Todas	23/02/21	20/04/21	57
10	PUESTA EN COMÚN DE LOS HALLAZGOS Y AJUSTES	Todas	23/02/21	20/04/21	57
11	JUNTAS PERIÓDICAS CON AZUCENA Y YERIEL	Todas	19/02/21	11/05/21	82
12	SEMINARIO MOVILIDAD Y GÉNERO	Gina	04/03/21	04/03/21	0
13	ELABORAR CUESTIONARIO PARA ENTREVISTAS	Todas	15/03/21	20/04/21	35
14	REUNIÓN CON GABY Y ANDRÉS TREVIÑO	Todas	26/03/21	26/03/21	0
15	ENTREVISTA 1	Gina	20/04/21	20/04/21	4
16	ENTREVISTA 2	Fer	21/04/21	21/04/21	4
17	ENTREVISTA 3	Arantza	24/04/21	24/04/21	4
18	SISTEMATIZACIÓN DE LAS ENTREVISTAS	Todas	20/04/21	29/04/21	9
19	ACTUALIZAR FICHAS TÉCNICAS CON ENTREVISTAS	Todas	20/04/21	04/05/21	14
20	DISEÑO DE FICHAS TÉCNICAS	Fer	20/04/21	08/05/21	18
21	R-PAP DESARROLLO	Todas	22/04/21	13/05/21	21
22	<b>R-PAP FINAL</b>	Todas	13/05/21	13/05/21	0
23	<b>POWER POINT DESARROLLO</b>	Todas	08/05/21	13/05/21	5
24	<b>POWER POINT FINAL</b>	Todas	13/05/21	13/05/21	0
25	<b>DÍA DE PRESENTACIÓN</b>	Todas	18/05/21	18/05/21	0

Fuente: Elaboración propia

### 3. Resultados del trabajo profesional

La información recuperada y generada fue extensa, con un documento que oscila en las cuarenta páginas y cuya estructura llevó tres meses de armar. Uno de los aspectos importantes de señalar del trabajo es que, si bien se decidió por la división de ejes de identidad para el análisis de los impactos, en la vida cotidiana las identidades no se presentan de manera aislada, sino de forma interseccional. Es decir, una persona puede estar atravesada por la identidad de mujer, pero también ser parte de la población LGBT+T+, tener alguna discapacidad o pertenecer al rango de edad para ser considerada adulta mayor. Los problemas en la movilidad urbana, por lo tanto, son más complejos que como se presentan en la ficha. Otra limitante durante nuestro trabajo fue el contexto COVID-19 que impidió las salidas de campo que hubieran beneficiado la observación de las problemáticas relacionadas a la movilidad y la comprobación de los impactos encontrados en la bibliografía, puesto que se considera que el diseño de políticas, de no realizar trabajo de campo, obtiene resultados incompletos. En este contexto de pandemia, las entrevistas también fueron modificadas para cumplir con los requerimientos de salud y se llevaron a cabo en línea.

A pesar de las limitaciones anteriormente descritas, los resultados obtenidos fueron satisfactorios; la información recolectada y su debida sistematización son evidencia de los avances, pero también de los retos, del AMG en torno a la movilización. De los hallazgos encontrados, destacan las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres debido a los roles socialmente establecidos de las esferas público (hombres) y privado (mujeres), en el que se añaden las actividades de cuidado, que complejiza el desplazamiento de las mujeres. Otro hallazgo fue el aumento de complicaciones de movilidad según los ejes de identidad, en las que, a mayores ejes de identidad de exclusión presenta la persona, más complejos son sus desplazamientos. En cuanto a las identidades excluidas, la ficha reporta que ciertas identidades, como son pertenecer a una comunidad indígena o afrodescendiente, un nivel socioeconómico bajo, tener discapacidad sensorial, entre otras, enfrentan mayores

probabilidades de tener complicaciones para desplazarse por la ciudad debido a la discriminación estructural que viven.

En la construcción de la ficha, basada en la literatura y las entrevistas, se encontraron impactos que pocas veces, si es que nunca, habíamos analizado o pensado. Con esto se reflexionó sobre la importancia de los detalles, los aspectos invisibilizados de la movilidad, aquello que pasamos inadvertidos, pero que ciertas personas experimentan de manera cotidiana y que les impide apropiarse de la ciudad. Como dice María (entrevista personal, 2021) “pequeños detalles, pero que son muy grandes, muy valiosos para integrar a las personas”.

#### 4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto

##### *Aprendizajes profesionales*

El equipo de trabajo estuvo conformado por estudiantes de Relaciones Internacionales, y si bien las problemáticas de la movilidad urbana no son temas propios que estudian las RRII, se logró rescatar conocimiento previo, como lo relacionado con Políticas Públicas, perspectiva de género, o competencias más técnicas, como redacción e investigación. Los conocimientos adquiridos, no obstante, han sido diversos y se logró hacer una conexión con la disciplina de las RRII.

La movilidad del AMG es compleja, sin embargo, su estudio se limita a la generalización de experiencias en el transporte público, el tráfico y las banquetas, cuando la realidad sobrepasa los temas tradicionalmente abordados y la manera de analizarlos. Durante la realización de la ficha aprendimos conceptos utilizados para el diseño del PIMUS, así como aquellos utilizados para el análisis de impactos. La transversalización de los temas, los cuales normalmente se estudian de manera aislada, requirió un trabajo de análisis en el que la jerarquía de conceptos debía ser eliminada, puesto que en el proceso de construcción de la ficha aprendimos que esta jerarquización, artificialmente armada, genera categorías de exclusión, observadas en el día a día de la movilidad urbana. Por ejemplo, la manera en que

la ciudad está diseñada corresponde a una visión androcentrista, es decir, gira en torno a las necesidades del hombre y por lo tanto de la vida pública. En el PAP aprendimos que un mejor diseño de las ciudades significa atender las necesidades de todos y todas con sus correspondientes características.

De los aspectos más técnicos, rescatamos lo aprendido de la teoría visto en clase, para ponerlo en práctica durante el PAP. Un ejemplo de las actividades que lograron romper la barrera entre lo teórico y lo práctico fueron las entrevistas. Aunque pocas, las entrevistas realizadas nos brindaron experiencias de las que pudimos aprender para mejorar en futuras actividades: desde la planeación de preguntas, el control durante la entrevista, hasta la sistematización de las respuestas.

#### *Aprendizajes sociales*

La movilidad urbana es un tema que afecta a todos los grupos sociales que viven y se mueven en la ciudad, por lo que los resultados de este proyecto son de gran importancia para distintos grupos sociales, especialmente para los ejes identitarios que este trabajo abarca (como género, nivel socioeconómico, edad, LGBTTTI+, etc.), así como las distintas maneras interseccionales en que estos ejes se cruzan.

En este sentido, las fichas técnicas obtenidas fueron elaboradas con la finalidad de ser socializadas en espacios de encuentro coordinados por IMEPLAN, a donde acudirían personas académicas, expertas locales y actores de influencia como parte de la actualización del PIMUS del AMG. También se elaboraron infografías a partir de las fichas, con la finalidad de que la información sea transmitida más fácilmente.

Señalar los problemas que la movilidad urbana plantea para los distintos grupos sociales e identitarios en la ciudad, así como buscar posibles soluciones a estos problemas ayuda a la creación y diseño de ciudades más incluyentes donde todos los grupos puedan convivir sin ser discriminados o relegados. Si bien, este proyecto cuenta con un alcance limitado, se espera que sea retomado y continuado en los siguientes semestres, incluyendo nuevos ejes de identidad y profundizando más en el análisis de estos.

### *Aprendizajes éticos*

Al comenzar a realizar este proyecto se decidió abordar seis distintos ejes de identidad para analizar las agendas de movilidad abordadas por el PIMUS, ya que se consideran grupos en situación de vulnerabilidad respecto a los problemas que el diseño de la ciudad y las modalidades de movilidad generan. De esta manera, los resultados de la investigación demostraron que sí reciben impactos importantes y, aunque los alcances de este proyecto son limitados, son un importante acercamiento para visibilizar estas problemáticas y colocarlas en la agenda.

Indagar y profundizar en los temas planteados en este proyecto fue una experiencia enriquecedora tanto para nosotras como para quienes reciban y lean los resultados obtenidos. Así, este avance en el análisis de la movilidad urbana invita a continuar la investigación y profundizar más tanto en los temas aquí planteados como en otros nuevos.

### *Aprendizajes en lo personal*

*Georgina Arreola García.* Ajena a los temas de movilidad, puesto que me desplazo mayoritariamente en automóvil privado, el PAP fue un descubrimiento, pero también una invitación a tomar conciencia de las realidades sociales de la movilidad urbana en el AMG, así como de las implicaciones ambientales del desplazamiento privado. El PAP me enseñó a no considerar por dado aspectos que para mí son cotidianos, pero que para otras personas la realidad es distinta, ya sea más sencilla o complicada, y que quienes son servidoras y servidores públicos deben observar la ciudad más allá de sus comodidades y brindar los espacios que, por derecho, todas y todos merecemos.

Trabajar mano a mano con una institución pública me ha ayudado a contemplar nuevos panoramas de mi vida profesional que anteriormente no había considerado, puesto que en el proceso puse en práctica conceptos que ya sabía y me sirvieron como base, pero también adquirí nuevos conocimientos, lo que me enseñó a que lo aprendido en la universidad son solamente las bases que nos abren las puertas a otros temas e intereses, los cuales se adquieren con la práctica.

Para lograr una ciudad en la que se respeten los derechos de las personas, es necesario contemplar las problemáticas, no de manera aislada, sino como un todo que se entrecruzan, en donde las respuestas no están en la acción individual de las instituciones, por el contrario, se encuentran en la colectividad de los actores que participan en el día a día en el diseño, implementación y beneficios de las políticas públicas.

*Arantza Osuna Leal.* Analizar la movilidad urbana mediante una transversalización de la perspectiva de género interseccional me ha enseñado a pensar más allá de mis experiencias propias o cercanas a mí, sino tomar siempre en cuenta que existen situaciones e inconvenientes distintos para los diversos grupos sociales que habitan o se mueven por la ciudad. De esta manera, creo que es sustancial analizar de esta misma manera situaciones y problemáticas más allá de la movilidad, bajo esta premisa de problematizar las exclusiones sociales.

Realizar este proyecto bajo este nivel de análisis me hizo reforzar mis conocimientos previos sobre los temas aquí desarrollados, así como comprender nuevos panoramas, problemas y conceptos que me ayudan a realizar un mejor estudio de la problemática.

*Fernanda Elías Loyola.* Este proyecto me brindó la oportunidad de poner en práctica los conocimientos de género y movilidad que he adquirido en el ámbito académico, profesional y personal a lo largo de mi trayectoria universitaria. He obtenido un profundo aprendizaje al problematizar la movilidad desde una perspectiva de género con mis pares y bajo la guía de las personas docentes involucradas en el PAP.

Cuando empiezas a observar la ciudad con los lentes de interseccionalidad te das cuenta de que el territorio no es imparcial; por el contrario, es un agente vivo que condiciona la calidad de vida y el acceso al uso y disfrute de los espacios comunitarios. Solemos asociar a la ciudad y al espacio público como meros territorios físicos que auspician la democracia, ciudadanía y participación, pero también son sedes de conflicto al perpetuar exclusiones, represiones, violencia y despojo. Este PAP me ayudó a comprender con mayor precisión estas

manifestaciones de asimetrías de poder que se traducen en exclusiones a grupos sociales y generan condiciones de vulnerabilidad.

Hacer conciencia de estas desigualdades es también reconocer los privilegios y ventajas que tenemos a costa del sufrimiento de otras personas. Por ejemplo, en lo personal es dar cuenta de mis privilegios como mujer cis, blanca, de un hogar económicamente próspero y que se traslada en automóvil. También es reflexionar sobre las violencias que hemos experimentado o sido testigos en el espacio público, desde la infancia hasta el presente. Son ejercicios difíciles pero indispensables hacia la construcción de un genuino bienestar que esté construido por y para todas las personas.

Los insumos generados en este PAP focalizan las situaciones de exclusión para que más personas podamos hacer conciencia de estas circunstancias (propias y ajenas) que a veces padecemos y normalizamos, ignoramos e incluso perpetuamos. Haber participado en el proceso de construcción del proyecto me regaló muchos aprendizajes profesionales, sociales, de análisis crítico y de sensibilidad. Además, me deja con una inquietud insaciable por contribuir más allá de este PAP hacia la consecución de una ciudad verdaderamente incluyente.

## 5. Conclusiones

El objetivo del trabajo fue conceptualizar las temáticas vinculadas con el PIMUS y analizar los impactos de género y de otras identidades que han sido históricamente excluidas, generando así insumos que pudieran ser socializados. Para ello, se decidió optar por un enfoque interseccional que permitiera problematizar no solo cómo viven la movilidad las mujeres, sino también cómo operan las estructuras de poder cuando el género se interrelaciona con otros ejes de identidad. Al tomar en cuenta las limitaciones del equipo en cuanto al tiempo y a la capacidad operativa, se optó por enfocarse en los siguientes nodos: género, edad, etnicidad, situación económica, corporalidad, orientación sexual y expresión e identidad de género.



Es importante precisar que uno de los principios rectores para este trabajo fue partir del entendimiento de que estos ejes de identidad no son vulnerables por sí mismos, sino que son orillados a esta situación de vulnerabilidad o exclusión al derivarse de un contexto de desigualdades sociales y económicas estructurales, las cuales se materializan en el diseño, planeación y construcción de los territorios al basarse en un paradigma homogéneo de las experiencias de movilidad.

Para alcanzar nuestros objetivos, se realizó una investigación documental sobre los insumos bibliográficos existentes, además de aplicar tres entrevistas que alimentaron nuestra sistematización de información. Una vez integrados los hallazgos encontrados, se elaboraron fichas técnicas con un diseño atractivo y comprensible para su distribución y socialización.

Algunos de los hallazgos y circunstancias que sorprendieron al equipo al realizar la investigación tuvieron que ver con la falta de información sobre los impactos excluyentes de la movilidad a la etnicidad y a las personas LGBTTTI+. A pesar de que ha habido avances en la materia, las investigaciones y estudios siguen siendo insuficientes. Queda pendiente profundizar más en las experiencias de personas indígenas, afrodescendientes y/o LGBTTTI+, además de incluirles en procesos de tomas de decisión, diseño, planeación y ejecución. Más aún, es imprescindible que al problematizar la corporalidad también se piense en las personas que no se alinean a la concepción social de cuerpos hegemónicos (fuertes, jóvenes y delgados).

Por otro lado, persiste una deuda de la propia investigación de profundizar más en los ejes de identidad seleccionados e incluir otros más, como el estatus migratorio y las neurodivergencias. Se recomienda que en la siguiente etapa del PAP puedan llevarse a cabo más entrevistas y ejercicios de investigación como los *focus groups* para rescatar las diversidades co-existentes dentro de los mismos grupos sociales, además de abordar los ejes recién mencionados. Adicionalmente, se aconseja explorar otros medios de socialización de los insumos generados en el PAP, como redes sociales, con motivo de

abonar a la democratización del conocimiento, involucrar a más personas en el debate e incentivar a la participación de las y los habitantes del AMG en procesos de toma de decisión.

Finalmente, se espera que los insumos generados puedan provocar nuevas conversaciones que inciten a pensar más allá de los paradigmas de movilidad tradicionales, haciendo el ejercicio de interrelacionar los ejes propuestos para complejizar las experiencias de opresión y privilegio que atraviesan a las personas del AMG. Ya no puede postergarse más la transversalización de la perspectiva de género interseccional y la inclusión de perfiles más diversos en los procesos de tomas de decisión, planeación y ejecución. Solo así se podrán materializar espacios verdaderamente inclusivos que no perpetúen las estructuras de poder que hoy constriñen a gran parte de la población del AMG.

## 6. Bibliografía

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C. & Alamar, B. (2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: Una visión a partir de la investigación*. [https://www.researchgate.net/publication/295548061\\_Los\\_ninos\\_las\\_ciudades\\_y\\_la\\_seguridad\\_vial\\_Una\\_vision\\_a\\_partir\\_de\\_la\\_investigacion](https://www.researchgate.net/publication/295548061_Los_ninos_las_ciudades_y_la_seguridad_vial_Una_vision_a_partir_de_la_investigacion)
- Asociación Mexicana de Agencias [AMAI] (2018). *¿Cuántos Niveles Socioeconómicos hay y cuáles son sus principales características?* <https://nse.amai.org/uncategorized/cuantos-niveles-socioeconomicos-hay-y-que-son-sus-principales-caracteristicas/>
- Association for Women's Rights in Development (2014) *Interseccionalidad: una herramienta para la justicia de género y la justicia económica. Derechos de las mujeres y cambio económico*. [https://www.awid.org/sites/default/files/atoms/files/interseccionalidad\\_-\\_una\\_herramienta\\_para\\_la\\_justicia\\_de\\_genero\\_y\\_la\\_justicia\\_economica.pdf](https://www.awid.org/sites/default/files/atoms/files/interseccionalidad_-_una_herramienta_para_la_justicia_de_genero_y_la_justicia_economica.pdf)
- Ávila, J. (2017). Afros, invisibles en Jalisco. <https://www.reporteindigo.com/reportes/afros-invisibles-en-jalisco/>
- BID (2017). *Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mujeres-y-ciclismo-urbano-Promoviendo-pol%C3%ADticas-inclusivas-de-movilidad-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>
- BID. (2020). *Patrones de movilidad de las mujeres en el corredor intermodal del Área Metropolitana de Guadalajara*. <https://publications.iadb.org/es/patrones-de-movilidad-de-las-mujeres-en-el-corredor-intermodal-del-area-metropolitana-de>

Col lectiu Punt 6 (2014) *Mujeres trabajando. Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. <http://www.punt6.org/wp-content/uploads/2016/08/PDF-mujeres-baja-con-portada.pdf>

Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M, y Varela, M. (2013). *La entrevista, recurso flexible y dinámico*. Investigación en Educación Médica, 2(7),162-167. <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>

García, J. A. y Pérez, Y. (s.f.). *Principios y Técnicas de Investigación. Universidad Nacional Autónoma de México y Sistema Universidad Abierta y Educación a Distancia*. [https://casua.contad.unam.mx/apuntes/interiores/docs/2016/informatica/1/apunte/apunte\\_1765.pdf](https://casua.contad.unam.mx/apuntes/interiores/docs/2016/informatica/1/apunte/apunte_1765.pdf)

Harvey, D. (2008). *The right to the city*. New Left Review, vol. 53. <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city>

IIEG. (2020). *Análisis de los principales resultados del censo 2020 de las áreas metropolitanas de Jalisco, 2010-2020*. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/02/AMG.pdf>

IIEG. (2019a). *Día internacional de los pueblos indígenas 2019*. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/08/FichaPueblosInd%C3%ADgenas2019.pdf>

IIEG. (2019b). *Día internacional de las personas con discapacidad 2019*. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2019/12/D%C3%ADaMundialDiscapacidad2019-1.pdf>

IMEPLAN. (2016). *POTMet. Plan de ordenamiento territorial metropolitano del AMG*. [https://www.imeplan.mx/sites/default/files/IMEPLAN/POTmet\\_IIIFB-BajaRes.pdf](https://www.imeplan.mx/sites/default/files/IMEPLAN/POTmet_IIIFB-BajaRes.pdf)

IMEPLAN. (2021). *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara*. [Diapositiva de Power Point].

<https://drive.google.com/drive/folders/1js84zu4baaHtBcwkQWUNWBTzWZSPRU3q>

IMSERO. (2006). *La accesibilidad del transporte en autobús: diagnóstico y soluciones*. [https://www.researchgate.net/publication/36731125\\_La\\_accesibilidad\\_del\\_transporte\\_en\\_autobus\\_diagnostico\\_y\\_soluciones](https://www.researchgate.net/publication/36731125_La_accesibilidad_del_transporte_en_autobus_diagnostico_y_soluciones)

Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. (2014). *Plan Institucional 2014-2018: Versión 1.0*. <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Plan%20Intitucional%20IMTJ%202014%20%20-%202018%20v1.pdf>

Kaliopeo. (2019). *Estudio LGBT+2019 en Guadalajara*. [https://9b6ff766-bb1e-4338-ae7f-321db893cc1a.filesusr.com/ugd/d00de1\\_84b24beec632474d86edce019cff3d19.pdf](https://9b6ff766-bb1e-4338-ae7f-321db893cc1a.filesusr.com/ugd/d00de1_84b24beec632474d86edce019cff3d19.pdf)

Kunieda, M. y Gauthier, A. (Marzo, 2007). *Género y transporte urbano: Inteligente y asequible*. GTZ. <https://culturavial.files.wordpress.com/2014/03/genero-y-transporte-urbano.pdf>

Márquez, D. (2021). *Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara* [Diapositiva de PowerPoint]. IMEPLAN. [https://drive.google.com/file/d/1AhRvjnYwEHwKo\\_nhO1mtaTrA6HMYxhG4/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1AhRvjnYwEHwKo_nhO1mtaTrA6HMYxhG4/view?usp=sharing)

MiBici. (s.f.). *Datos abiertos*. <https://www.mibici.net/es/datos-abiertos/>

Mobilise Your City. (s.f.). *About the Partnership*. Recuperado el 2 de marzo de 2021 de [https://mobiliseyourcity.net/about\\_the\\_partnership](https://mobiliseyourcity.net/about_the_partnership)

OMS (2017). *10 datos sobre el envejecimiento y la salud*. <https://www.who.int/features/factfiles/ageing/es/#:~:text=Entre%202015%20y%202050%2C%20la,actualidad%20que%20en%20a%C3%B1os%20precedentes>

OMS (2015). *Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras*. Pág. 5.

[https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/162336/WHO\\_NMH\\_NVI\\_15.3\\_spa.pdf%3Bjsessionid=DD4DBC507AC741F219A2313297C60EE3?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/162336/WHO_NMH_NVI_15.3_spa.pdf%3Bjsessionid=DD4DBC507AC741F219A2313297C60EE3?sequence=1)

OSPAT (2016). *El problema de la marginación social del anciano*.

<https://www.ospat.com.ar/blog/salud/el-problema-de-la-marginacion-social-del-anciano/>

Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres. (2020). *Programa Estatal para la Igualdad entre Mujeres y Hombres del Estado de Jalisco (PROIGUALDAD) 2020-2024*.

<https://drive.google.com/file/d/1q2YpxphGmB1BTAq-MA32JtAQtAUYiuxc/view?usp=sharing>

Anexo 1. Cuestionario de las entrevistas

<b>Cuestionario</b>
<p><b>Preguntas de caracterización:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ¿PUEDO GRABAR LA ENTREVISTA?</li> <li>2. ¿Nos das permiso de utilizar la información que sea compartida en esta entrevista para los fines del proyecto? Tu identidad será anónima.</li> <li>3. ¿Cuál te gustaría que fuera tu seudónimo?</li> <li>4. ¿Cuál es tu pronombre?</li> <li>5. ¿Cuántos años tienes?</li> <li>6. ¿En qué nivel socioeconómico te identificas? Bajo, medio bajo, medio alto y alto. ¿Por qué?</li> <li>7. Si te sientes cómoda, ¿podrías compartir tu orientación sexual?</li> <li>8. De acuerdo con tus costumbres y tradiciones, ¿te consideras indígena y/o fromexicana?</li> <li>9. ¿Tienes alguna discapacidad motriz o sensorial?</li> </ol>
<p><b>Preguntas a una mujer de tercera edad</b></p> <p>¿En qué colonia vives?</p> <p>Bloque 1. ¿Cuáles son tus rutas/trayectorias de movilidad? Ej. ir al trabajo, salir de compras ¿En qué horarios realizas estas actividades y por qué? <i>¿Cuánto tiempo suelen durar tus desplazamientos? ¿Cuántos medios de transporte utilizas para realizar tus actividades cotidianas?</i></p> <p><i>Seguimiento: ¿Por qué utilizas esos medios? ¿Qué cosas dejas de hacer por dedicarle tanto tiempo al transporte?</i></p> <p>Bloque 2. ¿Cuáles son los problemas/dificultades con los que se enfrenta en el uso del transporte público? Desde la infraestructura de las paradas, el acceso a la unidad, el equipamiento, atención de la persona que opera la unidad, la distancia a la a la parada desde el lugar que sale casa, trabajo, la seguridad, etc.</p> <p><i>Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia de alguna de estas dificultades?</i></p> <p>Bloque 3. Generalmente, ¿viajas en compañía de alguien? ¿De quién? Cuando viajas acompañada, ¿cómo cambian tus rutas y selección de modo de transporte? ¿Cambian los problemas a los que te enfrentas si viajas sola o acompañada?</p> <p><i>Seguimiento: ¿Por qué crees que cambia tu experiencia si viajas sola o acompañada?</i></p> <p>Bloque 4. ¿Has modificado el modo en el que te transportas a lo largo de los años? ¿Has modificado rutas, horarios, vestimenta? ¿Cuál es la razón?</p>

*Seguimiento: ¿Era más fácil antes o ahora? ¿Te enfrentas a los mismos problemas?*

Bloque 5. ¿Conoces qué es Mibici? ¿Consideras que Mibici es un modo de transporte que se adapta a tus necesidades? ¿Por qué? ¿Qué cambiarías (¿tipo de bici, mayor diversidad de tamaños de la bici, agregar portabebés y canastas, el proceso de suscripción?)

*Seguimiento: ¿Por qué?*

Bloque 6. ¿Has encontrado infraestructura deficiente (mala iluminación, banquetas incompletas, sin rampas, etc.) al caminar por la ciudad? ¿Has tenido un percance?

*Seguimiento: ¿De qué tipo?*

Bloque 7. ¿Cuál es tu experiencia al cruzar las calles, las avenidas? ¿Considera adecuados los tiempos de los semáforos para cruzar las calles?

*Seguimiento: ¿Por qué? ¿Identificas algunas avenidas o calles en específico en el que te enfrentas a este problema?*

Bloque 8. ¿Has sufrido algún tipo de violencia, acoso o discriminación al caminar por la ciudad, al usar el transporte público, la bicicleta? Por ejemplo, piropos, miradas lascivas, acercamientos, roces o tocamientos no deseados, comentarios apresurándoles, robos o asaltos, ¿persecuciones?

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia?*

Bloque 9. ¿Ha utilizado un medio de transporte informal (mototaxi)?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia?*

Bloque 10. ¿Usas el servicio de taxi y/o uber? ¿En qué situaciones lo usas?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?*

Bloque 11. ¿Con tus ingresos puedes cubrir el uso del transporte público, o sistema de bici pública? ¿Conoces el subsidio del gobierno para la tarifa del transporte público? ¿Has accedido a él?

*Seguimiento: No, ¿por qué?*

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las personas adultas mayores?

### **Preguntas a una mujer trans y a una mujer lesbiana**

¿En qué colonia vives?

Bloque 1. ¿Cuáles son sus rutas/trayectorias de movilidad? Ej. ir al trabajo, salir de compras. ¿En qué



horarios realizas estas actividades y por qué? *¿Cuánto tiempo suelen durar tus desplazamientos? ¿Cuántos medios de transporte utilizas para realizar tus actividades cotidianas?*

*Seguimiento: ¿Por qué utilizas esos medios? ¿Qué cosas dejas de hacer por dedicarle tanto tiempo al transporte?*

Bloque 2. ¿Cuáles son las dificultades con las que se enfrenta en el transporte público? Desde la infraestructura de las paradas, el acceso a la unidad, el equipamiento, atención de la persona que opera la unidad, la distancia a la a la parada desde el lugar que sale casa, trabajo, la seguridad, etc.

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia de alguna de estas dificultades?*

Bloque 3. Generalmente, ¿viajas en compañía de alguien? ¿De quién? Cuando viajas acompañada, ¿cómo cambian tus rutas y selección de modo de transporte? ¿Cambian los problemas a los que te enfrentas si viajas sola o acompañada?

*Seguimiento: ¿Por qué crees que cambia tu experiencia si viajas sola o acompañada?*

Bloque 4. ¿Has modificado el modo en el que te transportas a lo largo de los años? ¿Has modificado rutas, horarios, vestimenta? ¿Cuál es la razón?

*Seguimiento: ¿Era más fácil antes o ahora? ¿Te enfrentas a los mismos problemas?*

Bloque 5. ¿Conoces qué es Mibici? ¿Consideras que Mibici es un modo de transporte que se adapta a tus necesidades? ¿Por qué? ¿Qué cambiarías (*¿tipo de bici, mayor diversidad de tamaños de la bici, agregar portabebés y canastas, el proceso de suscripción?*)

*Seguimiento: ¿Por qué?*

Bloque 6. ¿Has encontrado infraestructura deficiente (mala iluminación, banquetas incompletas, sin rampas, etc.) al caminar por la ciudad? ¿Has tenido un percance?

*Seguimiento: ¿De qué tipo?*

Bloque 7. ¿Cuál es tu experiencia al cruzar las calles, las avenidas? ¿Considera adecuados los tiempos de los semáforos para cruzar las calles? ¿Cuánto tiempo suelen durar tus desplazamientos? ¿Cuántos medios de transporte utilizas para realizar tus actividades cotidianas?

*Seguimiento: ¿Por qué? ¿Identificas algunas avenidas o calles en específico en el que te enfrentas a este problema?*

Bloque 8. ¿Has sufrido algún tipo de violencia, acoso o discriminación al caminar por la ciudad, al usar el transporte público, la bicicleta? Por ejemplo, piropos, miradas lascivas, acercamientos, roces o tocamientos no deseados, comentarios apresurándoles, robos o asaltos, ¿persecuciones?

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia?*

Bloque 9. ¿Ha utilizado un medio de transporte informal (mototaxi,)?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia?*

Bloque 10. ¿Usas el servicio de taxi y/o uber? ¿En qué situaciones lo usas? ¿Cuál ha sido su experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?*

Bloque 11. ¿Con sus ingresos puede cubrir el uso del transporte público, o sistema de bici pública? ¿Conoces el subsidio del gobierno para la tarifa del transporte público? ¿Has accedido a él?

*Seguimiento: No, ¿por qué?*

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las personas trans?

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las personas gays, lesbianas y bisexuales?

### **Preguntas a una mujer indígena**

¿En qué colonia vives?

Bloque 1. ¿Cuáles son sus rutas/trayectorias de movilidad? Ej. ir al trabajo, salir de compras. ¿En qué horarios realizas estas actividades y por qué? ¿Cuánto tiempo suelen durar tus desplazamientos? ¿Cuántos medios de transporte utilizas para realizar tus actividades cotidianas?

*Seguimiento: ¿Por qué utilizas esos medios? ¿Qué cosas dejas de hacer por dedicarle tanto tiempo al transporte?*

Bloque 2. ¿Cuáles son las dificultades con las que se enfrenta en el transporte público? Desde la infraestructura de las paradas, el idioma de las señaléticas, el acceso a la unidad, el equipamiento, atención de la persona que opera la unidad, la distancia a la a la parada desde el lugar que sale casa, trabajo, la seguridad, etc.

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia de alguna de estas dificultades?*

Bloque 3. Generalmente, ¿viajas en compañía de alguien? ¿De quién? Cuando viajas acompañada, ¿cómo cambian tus rutas y selección de modo de transporte? ¿Cambian los problemas a los que te enfrentas si viajas sola o acompañada?

*Seguimiento: ¿Por qué crees que cambia tu experiencia si viajas sola o acompañada?*

Bloque 4. ¿Has modificado el modo en el que te transportas a lo largo de los años? ¿Has modificado rutas, horarios, vestimenta? ¿Cuál es la razón?

*Seguimiento: ¿Era más fácil antes o ahora? ¿Te enfrentas a los mismos problemas?*

Bloque 5. ¿Conoces qué es Mibici? ¿Consideras que Mibici es un modo de transporte que se adapta a tus necesidades? ¿Por qué? ¿Qué cambiarías (¿tipo de bici, mayor diversidad de tamaños de la bici,

*agregar portabebés y canastas, el proceso de suscripción?)*

*Seguimiento: ¿Por qué?*

Bloque 6. ¿Has encontrado infraestructura deficiente (mala iluminación, banquetas incompletas, sin rampas, etc.) al caminar por la ciudad? ¿Has tenido un percance?

*Seguimiento: ¿De qué tipo?*

Bloque 7. ¿Cuál es tu experiencia al cruzar las calles, las avenidas? ¿Considera adecuados los tiempos de los semáforos para cruzar las calles?

*Seguimiento: ¿Por qué? ¿Identificas algunas avenidas o calles en específico en el que te enfrentas a este problema?*

Bloque 8. ¿Has sufrido algún tipo de violencia, acoso o discriminación al caminar por la ciudad, al usar el transporte público, la bicicleta? Por ejemplo, piropos, miradas lascivas, acercamientos, roces o tocamientos no deseados, comentarios apresurándoles, robos o asaltos, ¿persecuciones?

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia?*

Bloque 9. ¿Ha utilizado un medio de transporte informal (mototaxi,)?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia?*

Bloque 10. ¿Usas el servicio de taxi y/o uber? ¿En qué situaciones lo usas? ¿Cuál ha sido su experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?*

Bloque 11. ¿Con sus ingresos puede cubrir el uso del transporte público, o sistema de bici pública? ¿Conoces el subsidio del gobierno para la tarifa del transporte público? ¿Has accedido a él?

*Seguimiento: No, ¿por qué?*

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las personas indígenas?

### **Preguntas a una mujer con discapacidad**

¿En qué colonia vives?

Bloque 1. ¿Cuáles son sus rutas/trayectorias de movilidad? Ej. para ir al trabajo, salir de compras, etc. ¿En qué horarios realizas estas actividades y por qué? ¿Cuánto tiempo suelen durar tus desplazamientos? ¿Cuántos medios de transporte utilizas para realizar tus actividades cotidianas?

*Seguimiento: ¿Por qué utilizas esos medios? ¿Qué cosas dejas de hacer por dedicarle tanto tiempo al transporte?*

Bloque 2. ¿Cuáles son las dificultades con las que se enfrenta en el transporte público? Desde la infraestructura de las paradas, el acceso a la unidad, el equipamiento, atención de la persona que opera la unidad, la distancia a la a la parada desde el lugar que sale casa, trabajo, la seguridad, etc.

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia de alguna de estas dificultades?*

Bloque 3. Generalmente, ¿viajas en compañía de alguien? ¿De quién? Cuando viajas acompañada, ¿cómo cambian tus rutas y selección de modo de transporte? ¿Cambian los problemas a los que te enfrentas si viajas sola o acompañada?

*Seguimiento: ¿Por qué crees que cambia tu experiencia si viajas sola o acompañada?*

Bloque 4. ¿Has modificado el modo en el que te transportas a lo largo de los años? ¿Has modificado rutas, horarios, vestimenta? ¿Cuál es la razón?

*Seguimiento: ¿Era más fácil antes o ahora? ¿Te enfrentas a los mismos problemas?*

Bloque 5. ¿Conoces qué es Mibici? ¿Consideras que Mibici es un modo de transporte que se adapta a tus necesidades? ¿Por qué? ¿Qué cambiarías (*¿tipo de bici, mayor diversidad de tamaños de la bici, agregar portabebés y canastas, el proceso de suscripción?*)

*Seguimiento: ¿Por qué?*

Bloque 6. ¿Has encontrado infraestructura deficiente (mala iluminación, banquetas incompletas, sin rampas, etc.) al caminar por la ciudad? ¿Has tenido un percance?

*Seguimiento: ¿De qué tipo?*

Bloque 7. ¿Cuál es tu experiencia al cruzar las calles, las avenidas? ¿Considera adecuados los tiempos de los semáforos para cruzar las calles?

*Seguimiento: ¿Por qué? ¿Identificas algunas avenidas o calles en específico en el que te enfrentas a este problema?*

Bloque 8. ¿Has sufrido algún tipo de violencia, acoso o discriminación al caminar por la ciudad, al usar el transporte público, la bicicleta? Por ejemplo, piropos, miradas lascivas, acercamientos, roces o tocamientos no deseados, comentarios apresurándoles, robos o asaltos, ¿persecuciones?

*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia?*

Bloque 9. ¿Ha utilizado un medio de transporte informal (mototaxi,)?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia?*

Bloque 10. ¿Usas el servicio de taxi y/o uber? ¿En qué situaciones lo usas? ¿Cuál ha sido su experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?

*Seguimiento: ¿Cuál ha sido tu experiencia? ¿Cambia tu percepción de seguridad el utilizar taxi, uber, o transporte público?*

Bloque 11. ¿Con sus ingresos puede cubrir el uso del transporte público, o sistema de bici pública? ¿Conoces el subsidio del gobierno para la tarifa del transporte público? ¿Has accedido a él?

*Seguimiento: No, ¿por qué?*

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las personas con discapacidad?

**Preguntas a una niña**

¿En qué colonia vives? ¿Por dónde vives?

Bloque 1. Cuando sales de tu casa, ¿a dónde sueles ir? Por ejemplo, a la escuela, con tus amigas, al parque, a practicar algún deporte, etc. ¿Quién te suele llevar? ¿En qué te llevan?

Bloque 2. ¿Alguna vez te has subido a un camión? ¿Quién te acompañaba o suele acompañar?  
*Seguimiento: ¿Cuál fue tu experiencia: te gustó o no te gustó?*

Bloque 3. ¿Te dejan ir a pasear sola o con amigas o siempre te acompaña alguien?

Bloque 5. ¿Te has fijado en las bicis rojas que hay por la ciudad que puedes rentar? ¿Has intentado usar una? *Seguimiento: ¿Por qué sí o no?*

Bloque 6. ¿Tienes una bici que puedas usar? ¿Has andado en bici por la calle para ir a algún lugar o pasear? ¿Alguien te estaba acompañando? *Seguimiento: ¿Cómo te sentiste (¿ej. segura, las calles estaban planas para rodar, te pasaban muy cerquita los coches?*

Bloque 7. ¿Cuál es tu experiencia al cruzar las calles, las avenidas? ¿Consideras que los tiempos de los semáforos para cruzar las calles son suficientes? *Seguimiento: ¿Por qué? ¿Identificas algunas avenidas o calles en específico en el que te enfrentas a este problema?*

Bloque 8. ¿Te has sentido insegura al caminar por la ciudad, al usar los camiones, taxi, uber o cuando andas en bici? Por ejemplo, ¿te han dicho algo que te haya hecho sentir incomoda o te han asustado?  
*Seguimiento: ¿Me podrías compartir una experiencia?*

Bloque 9. ¿Sabes qué es un mototaxi? ¿Te has subido a uno? *Seguimiento: ¿Cuál ha sido su experiencia?*

Bloque 10. ¿Alguna vez te has subido a un taxi o uber? ¿Quién te acompañaba o suele acompañar? ¿En qué prefieres viajar: en camión, taxi, uber, ¿bici...? *Seguimiento: ¿Cuál fue tu experiencia: te gustó o no te gustó?*

Bloque extra: ¿Te gusta caminar por las calles? ¿En qué horario sueles pasear (de día o de noche)?  
*Seguimiento: ¿Por qué no en las noches?*

Bloque 12. ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible para las niñas y niños?

## Anexo 2. Glosario de los ejes de identidad integrado a las fichas técnicas

### GLOSARIO - EJES DE IDENTIDAD

#### GÉNERO

Se refiere a las construcciones culturales y no biológicas de lo femenino y lo masculino, así como todas las representaciones, ideas e imaginario social y colectivo basadas en los roles que la sociedad atribuye a hombres y mujeres. Estas características y comportamientos han involucrado relaciones de dominación y subordinación y, por ende, de desigualdad (Comprimiso vial, 2015, p. 5; Leñero, 2010). Así, la premisa principal del género es reconocer que la desigualdad no se deriva de las diferencias genitales, sino de la construcción social del significado atribuido a la femineidad y la masculinidad (InMujeres, 2008). Esta investigación se enfoca principalmente en la manera en que estos estereotipos de género afectan directamente a las mujeres.

#### EDAD

Hace referencia a las etapas en el desarrollo de las personas que les clasifica en grupos basados por la edad medida por el número de años completos que tiene una persona desde su nacimiento. Se considera edad en situación de mayor vulnerabilidad a las etapas de niñez y vejez. (Eustat, s.f.)

#### LGBTTTI

Esta abreviatura hace referencia a las personas lesbianas, gay, bisexuales (hasta aquí, corresponden a orientaciones sexuales), transexuales, transgénero (ambas refieren a la identidad de género), travesti (correspondiente a una expresión de género) e intersexual (aquellas personas cuyos cuerpos tienen características biológicas que difieren de los estándares corporales "femeninos" y "masculinos" médicos y culturales) (CIDH, 2015 p. 13; COPRED, s.f.).

#### NSE

El Nivel Socioeconómico (NSE) es una medida, norma o indicador que toma en cuenta factores económicos y sociológicos para realizar una segmentación social de los grupos que integran a la sociedad mexicana. La norma metodológica más utilizada en México es la desarrollada por la Asociación Mexicana de Agencias de Inteligencia de Mercado y Opinión Pública, la cual clasifica en 7 grupos a hogares según su bienestar económico y social en concordancia con la capacidad de satisfacer las necesidades de sus integrantes (AMAI, s.f.).

#### ETNICIDAD

Prácticas culturales y forma de identidad que dotan de significado a una comunidad, basado en atributos, ontología y epistemología (CEPAL, 2014). Entre sus características particulares de los grupos étnicos también se encuentran la lengua, la historia, la religión y vestimenta (Giddens, s.f.).

#### CORPORALIDAD

Se incluirá en el término de corporalidad las variables de discapacidad (auditiva, motora, visual y cognitiva), así como la vivencia de los cuerpos que "rompen" con lo establecido (estatura, peso, etc).

- a. Discapacidad auditiva: falta o disminución del sentido auditivo, el cual puede dificultar la comunicación.
- b. Discapacidad motora o física: dificultad de movimiento, parcial o total, ya sea en las extremidades, en algún hemisferio del cuerpo o en su totalidad.
- c. Discapacidad visual: pérdida total o disminución del sentido de la vista.
- d. Discapacidad cognitiva: limitaciones de la capacidad de aprendizaje, trastorno de conciencia, entre otras variables (Gobierno de Jalisco, 2010).

### Anexo 3. Sistematización de las entrevistas

ENTREVISTADA	PREGUNTAS DE CARACTERIZACIÓN						
	Permiso para grabar y usar información	Pseudónimo entrevistada	Edad (años)	Nivel Socioeconómico (NSE)	Motivo de identificación del NSE	Orientación sexual	Etnicidad
Mujer lesbiana	Sí	Lolita	23 años	Medio bajo	"Si dejas de trabajar mueres de hambre"	Lesbiana	No indígena ni afroamericana
Mujer indígena	Sí	Lilia	27 años	Medio bajo	Se considera una persona que no está en una zona considerada alta y porque no tiene una profesión donde le paguen miles de pesos.	Heterosexual	Indígena
Mujer con discapacidad	Sí	María (nos da permiso para usar su nombre real)	24 años	Medio	No considera que su familia sea pobre, pero tampoco rica. Se considera bien económicamente	Heterosexual	Ninguna

Discapacidad motriz o sensorial	Colonia	Bloque 1:	Bloque 2:	Bloque 3:
		Rutas de movilidad Horarios de actividades y motivo	Problema a los que se enfrenta en el uso del transporte público	Viajes con compañía, motivos, problemas y diferencias de ir sola
Ninguna	Loma Bonita	"Para salir de compras usualmente voy caminando, porque está lo suficientemente cerca; para venir al trabajo uso mi carro" Horarios: sale de su casa a las 5pm y regresa a las 9pm Desplazamientos: para el trabajo 12 minutos. Medios de transporte para activ. cotidianas: antes en camión, ahora en automóvil propio o uber; motivo: ahorro del tiempo ("no dispones de tus horarios con el servicio de transporte público aquí"), impuntualidad de transporte público e inseguridad.	Desconocimiento de la ubicación de las paradas, no hay señalamientos de dónde están. Impuntualidad y no se paraban cuando debían hacerlo. En pandemia, miedo de la proximidad.	Generalmente viaja sola. Cuando viaja acompañada si cambian sus decisiones de movilidad: si viaja sola trata de no dejar su automóvil lejos para no caminar tanto hacia él, particularmente de noche. En cambio, si viaja acompañada siente mayor protección.
Ninguna	Colonia Constancio Hernández, Municipio de Tonalá	"Normalmente en camión o caminando, depende si está cerca". Transcurso: caminar, tomar el camión, llegar al tren, tomar el tren y de ahí depende de dónde trabaje. Por ejemplo, para llegar a ITESO, del tren llega a Juárez, de ahí trasbordar para llegar a Periférico Sur y de ahí tomar el camión o el transporte escolar para que la lleve al ITESO. No había camiones que se dirigieran hacia el tren que pasara cerca de su colonia, tenía que caminar 8 cuadras. Hasta hace aproximadamente dos meses se incorpora un nuevo camión que pasa por su cuadra, pero tarda mucho en pasar y si se le hace tarde tiene que caminar las 8 cuadras.	No hay muchas opciones cerca de su casa, los pocos camiones que pasan van muy llenos y se tiene que esperar al próximo, o si se sube van muy apilados. También hay calles que sin pavimentar, otras empedradas y otras con muchos baches, lo que hace que el camión brinque mucho y se pone en riesgo su seguridad como pasajera.	Un 10% de sus viajes es acompañada. Cuando va acompañada puede tomar varias rutas, pero al ir sola trata de tomar solo una para no gastar tanto. Al viajar sola trata de regresar siempre con la luz del día por miedo, pero cuando va acompañada se da la oportunidad de llegar más tarde porque ya no se siente tan sola. Al ir acompañada puede incluso tomar uber o taxi, lo cual al ir sola le da miedo.
Sí, sensorial. Pérdida auditiva. No es sorda	No específica, pero dice que por Nueva Galicia	Con la pandemia han disminuido sus salidas. Se mueve acompañada, ya sea con el carro familiar, caminando o Uber. Ahora sus viajes los realiza por motivos de trabajo en caso de ser necesario. "Caminando haces como 15 minutos, y a menos que tenga poderes y flash".	"Le tengo mucho miedo. Todavía no he sacado mi licencia por el miedo de no escuchar un carro que se atraviese. Me imagino escenarios que podrían pasar". Ansiedad, miedo. La duda de escuchar al chofer del camión a la hora de enunciar la parada o la duda de si me iban a escuchar a mí. Cuenta que una vez el camión no se paró donde debía y le entró miedo, se perdió, al final logró llegar a su destino, pero significó una experiencia de miedo y nervios. Escuchar es de mis principales problemas. Las personas sordas utilizan el lenguaje de Señas Mexicana, ellas necesitan que el chofer se comunique por este medio.	La mayoría de sus viajes los realiza acompañada. En el carro familiar, con alguna vecina o en uber. Por lo general no tiene disponibilidad para moverse en transporte privado (sola). Si considera que su discapacidad la ha limitado, puesto que le da miedo, ansiedad al moverse sola. "Moverme yo sola si es un asunto que considero problemático". "Podría yo salir sola, pero no me he impulsado a hacerlo". Le da más confianza estar acompañada.

BLOQUES PREGUNTAS TEMÁTICAS			
Bloque 4: Modificaciones del medio de transporte, de rutas, vestimenta y motivos	Bloque 5: Conocimiento de MiBici y uso	Bloque 6: Infraestructura deficiente y percances	Bloque 7: Experiencia al cruzar las calles y tiempos de semafización
Si ha modificado cosas, en particular su vestimenta cuando era más joven. En la actualidad procura no modificarla, pero el estrés y miedo persisten. <i>"Una vez que sali de fiesta iba acá con un vestidito revelador e iba muerta de miedo en el camión"</i> .	Conoce mi Mibici pero no lo utiliza porque no se adapta a sus necesidades. <i>"No cubre el área de la ciudad que yo necesito, pero siempre he querido tenerlo"</i> . De cambiar algo de Mibici sería que se expandiera.	Si encontró infraestructura deficiente y, en consecuencia, tuvo percances, ya que cuando utilizaba el camión llegaba a él por patineta. Señaló en particular el mal estado de las banquetas: <i>"Todo se atora porque las calles están horribles y más las banquetas, hay veces que he salido volando porque está salido"</i> . Tiene cicatrices debido a estos accidentes.	No siente que los tiempos sean suficientes, le provoca estrés: <i>"Cruzar calles grandes de más de dos carriles se me hace estresante; ¿Y si me quedo en medio y se pone el rojo?"</i> Avenidas/calles que identifica con el problema: A la altura de Plaza del Sol, Mariano Otero y López Mateos.
No mucho, solo los horarios. Si tiene que ir a un lugar más lejos toma uber o taxi, pero eso es solo en los últimos años debido a las distancias, porque no se anima a tomar varios camiones.	Si conoce MiBici y lo usó por aproximadamente tres años, hasta que ya no le convenía tanto. <i>"La primera vez que usé Mibici, me inscribí y todo y al tomarla por primera vez yo la sentía como algo gigante, y por más que le bajaba todo el tamaño sigue estando muy alta y no la pude manejar, ni subirme"</i> . También, los espacios para andar en bici son muy chiquitos, lo que la hizo pasar muchos accidentes. Tampoco hay estaciones cercanas, ya que a veces en una se acaban todas las bicis y no hay otras cerca. Propuesta: Deberían estar circulando más seguido quienes dejan las bicis, o alguna manera de avisar (como una alarma) que ya no hay bicis en ciertos lugares para que llegaran más rápido.	Si tiene que salir muy temprano, camina por varias cuadras donde no sirven o no hay postes de luz y está todo oscuro, lo cual le da miedo.	"He notado que le dan más tiempo a los carros para pasar que a los peatones. Sería bueno retomar la idea de poner alarmas peatonales para indicar cuando se quiere cruzar". Hay avenidas que se cruzan mucho, por lo que no hay un momento para saber que ya toca poder cruzar esas avenidas. Hay muchos carros y camiones que no dejan cruzar, tapan toda la calle y se adueñan de ella, por lo que tienen que optar por pasar por atrás de ellos y eso genera muchos accidentes. Avenidas/calles que identifica con estos problemas: Avenida Juárez, por el Parque Alcalde y por Mexicaltzingo.
Ahora con el contexto del COVID evita tomar el transporte público. Prefiere irse con alguna vecina o su familia. En todo caso, toma un uber y su última opción es el transporte público. Debido a su discapacidad, María necesita leer los labios para comunicarse, ahora con el uso de cubrebocas es una limitante para ella.	Si lo conoce, pero no lo ha utilizado. Si sabe andar en bici.	El gobierno debería de impulsar, ahora con el COVID, el uso de cubrebocas públicos para funcionarios, incluyendo al transporte público. No cree que el transporte público tenga mejoras con el tiempo en cuestión de accesibilidad universal. Falta braille para las personas con discapacidad visual, las banquetas no son apropiadas para personas con discapacidad motora.	No ha tenido tanto problemas relacionadas con su discapacidad, puesto que sonora y no visual.

Bloque 8: Violencia o discriminación al usar espacios públicos	Bloque 9: Transporte informal	Bloque 10: Taxi y uber	Bloque 11: Ingresos para usar de transporte público y Mibici; conocimiento subsidio a t.p.
Ha sufrido violencia en espacios públicos: <i>"Sí, más cuando mi presentación es un poco más femenina; nunca me ha pasado algo físico pero siempre pues gritos, chillidos, miradas"</i> . Menciona que si les contesta a las agresiones pero con miedo de represalias. Narra que si disminuyen las agresiones cuando su expresión es más masculina, pero no en gran medida, a menos que sea muy notoria la expresión masculinizada.	No. Ubica los mototaxis pero no los ha utilizado	Solamente utiliza Uber, el cual utiliza en particular cuando no está en condiciones toxicológicas para manejar. <i>"Nunca me ha dado tanto tanto miedo, pero pues usualmente si trato de mandar mi ubicación a alguien, que sepan dónde estoy, que sepan a qué hora llego. Compartir el viaje, pues"</i> . Confía más en uber que en taxi por la posibilidad de conocer al conductor. Jamás ha tomado un taxi sola.	Si puede cubrir el transporte. Conoce los subsidios de estudiantes y personas adultas mayores. Utilizó por años el apoyo a estudiantes.
<i>"Sí, en el transporte público sobre todo. Una vez me dieron una nalgada al bajarme y sentí como ¿cómo alguien puede tocarme? También cuando el transporte va muy lleno son muy incómodos los roces, o en el mismo tren ligero. Es muy asqueroso. Y en la calle frases o palabras de señores"</i> .	Si, utilizó el servicio de mototaxi una vez y sintió que todo fue normal, un viaje rápido y corto, pero si sintió riesgo de poderse caer y que le pasaría algo.	Utilizaba Uber cuando era muy noche y no había ya otros transportes, pero lo dejó de tomar porque tuvo una mala experiencia y ya le da miedo tomarlos sola de noche. Le daba un poco más de confianza que un taxi porque es posible ver el rostro de conductores o que alguien siga el viaje. Siente un poco más de seguridad en el transporte público porque hay más peronas y porque conoce las rutas.	Si logra cubrir el transporte, pero considera inadecuado y excesivo lo que se paga con el nivel de transporte que se ofrece. Accedió al subsidio del gobierno cuando era estudiante, pero ahora no tiene otra opción.
"Soy consciente de todo el asunto de las mujeres de irse en un uber en la noche y que ha habido secuestros, muchas cosas lamentables, no me imagino yo, una persona son discapacidad, con el reto de un cubrebocas tradicional, no tener una comunicación correcta, no me imagino pidiendo un uber yo sola y no tener la comunicación". Si se ha sentido discriminada porque el transporte público no está equipado para personas con discapacidad, lo que le ha llevado a sentirse nerviosa. Aclara que tampoco usa con mucha frecuencia el transporte público.	Si, los mototaxis. Para hacer viajes "cortos", pero que caminando se vuelve largos. Considera que son más seguros que los camiones.	Prefiere irse con alguien conocido (en su carro o acompañada en el uber). El problema que tiene en contexto del COVID es interactuar con el chofer debido al uso de cubrebocas.	Si podría ahora que trabajo y que sigo viviendo en la casa familiar. Considera que sus gastos no son muchos. No conoce los subsidios.



<p><b>Bloque 12:</b> ¿Qué cambiarías de la ciudad para que fuera más accesible?</p>	<p>Notas y observaciones</p>
<p>Su sueño para la ciudad es que tenga un sistema de metro. Considera que eventualmente se va a volver una necesidad imperativa, ya que llega más gente pero no hay más calles. Ve positiva también la posibilidad de que en los metros pueden haber vagones exclusivos para mujeres, a diferencia de los autobuses.</p>	
<p>Cree que se deberían poner señalamientos escritos y especialmente auditivos (por ej. en el tren) adaptados a las lenguas originarias que viven en Jalisco. Su sueño es que los choferes o las personas que están al frente de los transportes estén capacitadas sobre las poblaciones indígenas, porque hay quienes se dedican a trabajar en los cruceros (por ej. vendiendo artesanías) y van cargando bultos, entonces muchas veces los choferes no los recojen porque "estorban mucho". También considera importante involucrar en lo visual la imagen indígena, ya que muchas veces parece que todo se dirige hacia un solo tipo de personas.</p>	
<p>Adecuaciones para discapacidades: braille, niveles de banquetas, elevadores. Que los choferes tengan capacitación para atender a las personas con discapacidad. Los adultos mayores son los más probables de sufrir discapacidad auditiva. Los cubrebocas inclusivos. "Pequeños detalles, pero que son muy grandes, muy valiosos para poder integrar a las personas con discapacidad".</p>	<p>Nota: Nueva Galicia está pasando periférico de la AMG, coincide con los reportes del uso de transporte informal, que es más común en este tipo de zonas.</p>

## Anexo 4. Fichas técnicas

### ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

#### GÉNERO

El caminar, el transporte público y la bicicleta son las principales formas de movilidad de las mujeres. Al caminar por la ciudad se pueden ver afectadas por una mala gestión de los estacionamientos en la vía pública, con altas probabilidades de encontrarse con algunas de las siguientes situaciones que obstaculizan su libre tránsito e incrementan la inseguridad:

- Automóviles estacionados sobre banquetas, impidiendo su paso y el de las personas que se encuentren bajo sus cuidados;
- Banquetas reducidas o inexistentes para dar mayor espacio de estacionamiento a coches o vehículos de carga;
- Calles llenas de automóviles estacionados, generando "zonas muertas" e inseguras para ser transitadas a pie, y
- Una gran cantidad de espacios de estacionamiento ocupados cerca de las paradas de autobuses, lo que genera una visibilidad limitada de los alrededores.

Sobre los estacionamientos públicos fuera de vía, si estos no cuentan con buena iluminación, cámaras y protocolos de seguridad y/o se encuentran alejados de donde hay más flujo de personas, son también un foco de inseguridad para las mujeres que hacen uso de ellos, ya que pueden ser ahí víctimas de crímenes, asaltos, acoso y/o abuso sexual.

#### EDAD

Una gestión de estacionamientos deficiente puede contribuir a la mala infraestructura de banquetas o cruces peatonales, las cuales son indispensables en su mejor versión para las personas mayores que transitan la ciudad caminando o en silla de ruedas.

Una mayor cantidad de oferta de estacionamientos para automóviles puede ser un incentivo para un aumento de la motorización, lo cual genera altos niveles de contaminación del aire, afectando así principalmente a las personas de la tercera edad y menores de edad con enfermedades respiratorias o auditivas.

#### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopo, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Las calles que se encuentran llenas de carros estacionados obstruyen una mejor visibilidad para las personas que caminan, sumando a un mayor nivel de inseguridad especial para las personas LGBTTTI+.

Asimismo, los estacionamientos públicos fuera de vía que no tienen una buena iluminación, sistemas de seguridad y/o se encuentran muy alejados de donde hay un mayor flujo de personas, son un foco de inseguridad para las personas LGBTTTI+.

#### NSE

En la implementación de medidas de gestión de estacionamientos, es importante pensar más allá de multas y pagos monetarios, ya que el mensaje que se da al aplicar solamente estas medidas es que el uso del espacio público es solamente para quienes pueden pagarlo.

#### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Es importante cuestionar la creación de nuevos espacios de estacionamientos sobre espacios antes designados al comercio informal o puestos ambulantes de personas indígenas, generando un desplazamiento de estos y afectando así su nivel de vida.

#### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b).

En ocasiones los espacios destinados a estacionamiento especial (para personas con discapacidad) no están bien diseñados o no cuentan con una buena infraestructura, generando dificultades de accesibilidad para las personas con discapacidad que necesitan hacer uso de esos estacionamientos.

Además, si los automóviles se estacionan sobre banquetas o si se reduce el ancho de las mismas para dar prioridad a los coches o vehículos de carga, se obstaculiza el paso de personas con alguna discapacidad, así como para personas con cuerpos grandes.

## GESTIÓN DE ESTACIONAMIENTOS

### ¿QUÉ ES?

Se refiere a la regulación y gestión de las actividades relacionadas con el servicio de recepción, guarda, protección y devolución de vehículos automotores y no motorizados en lugares públicos o privados, así como la gestión de los estacionamientos en vía y fuera de ella.

P

SI VIAJA SOLA TRATA DE NO DEJAR SU AUTOMÓVIL LEJOS PARA NO CAMINAR TANTO HACIA ÉL, PARTICULARMENTE DE NOCHE

– Lolita, 23 años. Mujer, lesbiana. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Calle-Müller, C. V. (3 de septiembre de 2015). Sistemas de estacionamiento. PUCP. [tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/5837](https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/5837)

Naranjo, F. (2019). Ordenamiento de la movilidad vehicular mediante la gestión de estacionamientos en la Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. Ecuador. <http://dspace.espoch.edu.ec/bitstream/123456789/9699/1/20101149.pdf>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELÍAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Las mujeres son las principales responsables de las labores domésticas y de cuidado, ya sea mover a personas de las que cuidan y/o cargar cosas/bultos/paquetes, lo cual, sumándose a su inserción al mercado laboral, genera desplazamientos y tiempos largos y difíciles.

Asimismo, los desplazamientos de las mujeres se vuelven aún más complejos debido a los factores de inseguridad que también tienen que sortear, teniendo así una mayor vulnerabilidad e inseguridad vial dentro del espacio público.

Respecto al uso del coche privado, los insultos a las mujeres conductoras se emiten principalmente sobre el estereotipo de que una mujer conduciendo es menos habilidosa que un hombre.

Teniendo en cuenta que la movilidad urbana debe ser integral e intermodal, las acciones dirigidas a las mujeres también deberían estar pensadas en dicha intermodalidad con accesibilidad en las zonas con mayores riesgos, ya que se ha demostrado que ni el automóvil privado dota de la seguridad y la confianza que las mujeres de este corredor necesitan (BID, 2020).

Factores como el acoso sexual en o alrededor de las instalaciones del transporte público, una escasa iluminación de las calles y un diseño deficiente de las redes de movilidad disuaden a las personas de usar estos servicios (ONU-Hábitat, 2013).

### EDAD

Cada año, 186 300 niños y niñas mueren en accidentes de tránsito en el mundo, es decir, más de 500 por día. Los traumatismos por accidentes de tránsito figuran entre las cuatro causas principales de defunción de infantes mayores de cinco años (OMS, 2015, pág. 5). Más aún, algunos niños y niñas juegan, viven e incluso en muchos países trabajan en las calles, y su exposición junto con otros factores de riesgo inherentes a la infancia, les convierte en sujetos especialmente vulnerables al tráfico. Como resultado, los millones de muertos y heridos que se registran cada año (WHO y Unicef, 2005 y Peden et al., 2008 en Alonso, Esteban, Calatayud & Alamar, 2009).

Es crucial tomar acciones en zonas que son frecuentadas por infancias como zonas escolares o parques públicos. Algunas medidas que se pueden implementar son reductores de velocidad o mayor presencia de policías de tránsito. Por otro lado, uno de los motivos por los que las niñas atienden de manera irregular a la escuela es por el riesgo de agresiones sexuales en el traslado a centros educativos. (ONU-Hábitat, 2013, pág. 41).

De acuerdo a la OMS (2017), entre 2015 y 2050 la proporción de la población mundial mayor de 60 años pasará de 900 millones hasta 2000 millones, lo que representa un aumento del 12% al 22%. La persona adulta mayor en muchos aspectos de la vida se ve excluida o marginada (OSPAT, 2016). En este sentido, la exclusión por edad también sucede en cuanto al entorno de la conducción y a la seguridad como peatón. El tráfico no está diseñado para las personas de edad avanzada. Muchas veces, la persona mayor se encuentra con un ambiente adverso y hostil. Con frecuencia caminan por la calzada para evitar los coches estacionados y subir y bajar de las aceras, corriendo el riesgo de ser arrolladas (Fundación MADFRE, s/f).

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopé, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Los desplazamientos de las personas LGBTTI+ se vuelven complejos por cuestiones de inseguridad en el espacio vial. Generalmente, cuando se desplazan caminando por la ciudad reciben comentarios discriminatorios, acoso e incluso violencia.

### NSE

En el contexto del centro metropolitano y la carretera a Chapala, las zonas de la periferia al sur del AMG son las regiones de mayor incidencia de agresiones a las mujeres, estos mismo sitios fueron identificados con condiciones infraestructurales deficientes, aunado al carente equipamiento urbano —como la iluminación y la continuidad en banquetas—, además de que constantemente se encuentran ubicados en áreas desoladas y con poca apropiación del espacio. En estas zonas, las condiciones de inseguridad percibida son ampliamente superiores, considerando márgenes inferiores de servicios de transporte público en la zona, cuya característica principal es el alto número de transferencias que se realizan en estos puntos (BID, 2020).

Las y los niños más expuestos a morir en un accidente de tránsito son los que viven en países de ingresos bajos y medianos, en los que se registra el 95% de las defunciones de niños y niñas por accidentes de tránsito. Las tasas varían de una región a otra. Incluso dentro de los países, las infancias de los sectores pobres corren el mayor riesgo (OMS, 2015, pág. 6).

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Es importante observar que la señalética en el espacio vial se encuentra escrita solamente en español, generando una exclusión a las personas que no hablan ese idioma. Es importante incluir señalamientos, tanto escritos como auditivos, adaptados a las lenguas originarias, ya que existen comunidades indígenas que hablan el idioma pero no lo escriben o leen (Lilia, entrevista personal, 2021).

Hay quienes se dedican a vender artesanías en los cruceros y cargan bultos en el transporte público, lo cual puede repercutir en no ser admitidos en las unidades de transporte por el espacio que utilizan. Es por esto que se necesitan conductores y conductoras de transporte público capacitadas sobre las poblaciones indígenas para generar un ambiente inclusivo y seguro en la recogida y en el transcurso de los viajes (Lilia, entrevista personal, 2021).

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). El espacio público está hecho para ser transitado por cuerpos productivos y las personas con discapacidades o cuerpos no hegemónicos muchas veces no entran en estos parámetros, siendo entonces excluidas de los espacios. Esta exclusión genera impactos negativos en la vida de las personas con discapacidad, por ejemplo, al cruzar las calles en sillas de ruedas o al no contar con semáforos auditivos, entre otras cosas.

## SEGURIDAD VIAL

### ¿QUÉ ES?

Son las acciones y medidas que buscan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante el uso de leyes, reglamentos y normas de conducta para peatones, pasajeros y/o conductores, con el fin de hacer uso correcto de la vía pública y prevenir accidentes de tránsito (Cultura vial, 2011).



"CRUZAR CALLES GRANDES DE MÁS DE DOS CARRILES SE ME HACE ESTRESANTE; ¿Y SI ME QUEDO EN MEDIO Y SE PONE EL SIGA?"

— Lolita, 23 años. Mujer, lesbiana. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

ONU-Hábitat. (2013). Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: orientaciones para políticas. <https://bit.ly/3uGcmMd>

Fundación Mapfre (s/f). Seguridad vial para conductores de edad avanzada. Médicos por la seguridad vial. <https://bit.ly/3eGZgE8>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELÍAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

La mala iluminación, la ausencia de aceras y las aglomeraciones convierten el acto de caminar en una actividad insegura (ONU-Hábitat, 2013), en especial para las mujeres. Esto genera que los niveles de inseguridad incrementen al caminar sola, y estos aumentan aún más si se camina de noche y/o por zonas poco transitadas y sin iluminación.

A esto se le suma el hecho de que las mujeres caminan más debido a que sus patrones de movilidad son distintos y utilizan rutas más dispersas para realizar actividades de cuidados, aunado a que las mujeres peatonas en la ciudad llevan a personas bajo su cuidado o paquetes/bultos (Kunieda y Gauthier, 2007, p.11). Esto se debe al rol asignado socialmente a las mujeres como cuidadoras y únicas responsables de las labores reproductivas. Todo esto se ve afectado aún más por las malas condiciones de las aceras o la ausencia de estas, la iluminación deficiente y la inseguridad al transitar a pie ya sea para caminar o para esperar una parada de autobús.

Asimismo, el acoso callejero y la violencia sexual hacia las mujeres (como miradas, tocamientos, piropos, ser perseguidas, etc.), se suelen presentar en estos espacios.

### EDAD

Cada año, 186 300 niños y niñas mueren en accidentes de tránsito en el mundo, o sea, más de 500 por día. Los traumatismos por accidentes de tránsito figuran entre las cuatro causas principales de defunción de todos los niños mayores de cinco años (OMS, 2015, pág. 5). Los puentes peatonales no son aptos para ser transitados por peatones infantes y personas de la tercera edad debido a que tienen infraestructura y espacios deficientes, así como muchas veces cuentan con nula accesibilidad de paso para estos grupos vulnerables.

En México, 4.7% de personas eran analfabetas en 2020, y el mayor porcentaje de esta población se encuentra entre las personas de 75 años y más (INEGI, 2020). En este sentido, el uso de únicamente señalamientos escritos y no auditivos en los espacios públicos es un problema que afecta a todas estas personas que no saben leer ni escribir.

Los tiempos son otro factor deficiente para estos grupos al caminar por la ciudad, como es el caso de algunos semáforos para peatones que no cuentan con tiempo suficiente para dejar pasar a las personas que se mueven más lento.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopé, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Es común para personas de la población LGBTTI+ sufrir acoso callejero, miradas incómodas, piropos no deseados, amenazas, violencia física o discriminación al caminar por lugares públicos, calles y banquetas, especialmente en aquellos con deficiencias estructurales. Estas agresiones generalmente suceden cuando estas personas van con sus parejas o por una expresión de género que transgrede la norma cisheterossexual.

En particular, debido a una cultura heteropatriarcal en que las mujeres estando con mujeres de manera amorosa son solamente para entretenimiento y disfrute masculino, lo cual genera discriminación, acoso, violencia e inseguridad a este tipo de parejas en el espacio público.

Las expresiones de género de las personas miembros del grupo LGBTTI se salen de los estándares heteronormativos aceptados por la sociedad, lo cual repercute en violencia, crímenes, discriminación y expresiones de odio en su contra al transitar los espacios públicos. Dentro de este grupo, existe una especial inseguridad y violencia contra las mujeres trans al desplazarse por las calles.

### NSE

La mayoría de peatones pertenecen a grupos sociales con menores ingresos, debido a que viajar a pie generalmente no es una elección personal, sino que es una modalidad que responde a la falta de alternativas accesibles y asequibles (ONU-Hábitat, 2013).

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IIEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afrodescendientes es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Ávila, 2017).

Existe una cultura de discriminación por cuestiones de color de piel y etno-raciales en la vía pública, la cual se ve reflejada en casos de acoso callejero y de violencia racial, generando una percepción de mayor inseguridad a las personas que no entran en los parámetros y características raciales mejor aceptadas por la sociedad.

La señalética se presenta en español y en algunos casos en inglés, por lo que es importante incluir también señalamientos —tanto escritos como auditivos— adaptados a las lenguas originarias.

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IIEG, 2019b). Entre las personas que caminan se encuentran también las denominadas Peatones con Movilidad Reducida (PMR). Este grupo se refiere a todas las personas que requieren ayuda permanente o temporal por una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial o motora (Prada, 2005, p.22).

La duración de los semáforos peatonales puede llegar a ser insuficiente para el tránsito adecuado de personas con discapacidades motoras. Asimismo, la señalética es generalmente diseñada para personas que pueden ver y escuchar, sin señalizaciones especiales para las personas sordas y ciegas que caminan por la ciudad.

## MOVILIDAD PEATONAL

### ¿QUÉ ES?

Se refiere al modo de transporte y desplazamiento donde el medio principal (no único) se da fundamentalmente a pie por la vía pública (Cedeño, 2017, pág.76).



SI TIENE QUE SALIR MUY TEMPRANO, CAMINA POR VARIAS CUADRAS DONDE NO SIRVEN O NO HAY POSTES DE LUZ Y ESTÁ TODO OSCURO, LO CUAL LE DA MIEDO.

— Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Prada, E. (2005). Guía práctica de la movilidad peatonal. Instituto de Desarrollo Urbano. Alcaldía mayor Santa Fe, Bogotá: Bogotá.

<http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guia-general-sobre-accesibilidad.pdf>

Kunieda, M. y Gauthier, A. (Marzo, 2007). Género y transporte urbano: Inteligente y asequible. GTZ. <https://culturavial.files.wordpress.com/2014/03/genero-y-transporte-urbano.pdf>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA



## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Se estima una tendencia que entre 20-40% de la logística urbana será reconducida a horarios nocturnos, lo que reduce consecuencias sobre congestión e impacto ambiental (SPIM y Taryet, 2019); sin embargo, puede poner en situaciones de riesgo a las mujeres (tanto transportistas como comerciantes) involucradas en la carga y descarga nocturna.

Considerando que la brecha laboral existente entre hombres y mujeres es del 20% (BID, 2020), se perciben situaciones de riesgo en las que la precarización —de por sí marcada— se recargue más en las mujeres que trabajan como transportistas/cargadoras.

Además de la precarización laboral, las mujeres repartidoras de plataformas digitales experimentan agresiones verbales y acoso sexual; las empresas no asumen corresponsabilidad debido a la falta de contrato laboral (CIS, 2020). Además del acoso en los lugares de entrega, empleados y clientes utilizan sus números publicados en la aplicación para contactarlas sin su consentimiento (Morbiato, 2019).

### EDAD

Brecha digital a tratar con el crecimiento del e-commerce.

Los vehículos de carga generan contaminación, generando problemas respiratorios severos a personas expuestas (SPIM y Taryet, 2019); las personas adultas mayores pueden ser las más vulnerables en este sentido.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaloiepo, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Si se considera la tendencia de reconducción de la logística urbana a horarios nocturnos, existe una situación potencial de riesgo para mujeres y personas LGBTTI+ involucradas en la carga y descarga nocturna.

### NSE

Con motivo de adaptarse a las necesidades de las empresas y personas consumidoras, el sistema de carga puede producir condiciones laborales precarias para las personas empleadas, así como el abuso de la economía informal (SPIM y Taryet, 2019).

Además, existen condiciones de sobreoferta, por lo que abona a la precarización excesiva al reducir las posibilidades de negociación ante cargadores y clientes, provocando una falta de cobertura en casos de accidentes o paros (SPIM y Taryet, 2019).

En cuestiones territoriales, las personas que viven en las periferias de la ciudad se ven principalmente afectadas por la congestión ocasionada por la logística urbana, obstaculizando su movilidad y elevando costos en términos del tiempo. Por otro lado, al habitar en zonas alejadas de los centros productivos de la ciudad pueden ser afectados como clientes o comerciantes si la logística urbana no cubre sus territorios. Además, las personas transportistas deben recorrer mayores kilometrajes y dedicar altas horas entre las horas de entrega y los traslados a sus casas.

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Ávila, 2017).

Existe una potencial discriminación en las entregas, cargas y descargas con base en cuestiones etno-raciales y/o del color de piel. Más aún, considerando la brecha laboral existente entre hombres y mujeres, y más aún entre mujeres racializadas y no racializadas, se perciben situaciones de riesgo en las que la precarización se recargue más en las primeras mujeres que trabajan como transportistas/cargadoras.

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción.

De acuerdo con una encuesta realizada por el BID (2020), las mujeres con alguna discapacidad visual representan el 17.7% de las usuarias, con discapacidad motora un 1.6%, de discapacidad auditiva un 1.2% y con discapacidad cognitiva el 0.1%.

Es necesaria la existencia de equipamiento adecuado para todos los cuerpos que ya trabajan (o trabajen en el futuro) como transportistas/cargadores(as). Contribuyendo así al cambio de paradigma del contrato único de cuerpos considerados como "fuertes" y "jóvenes", una visión capacitista que es excluyente.

## LOGÍSTICA URBANA

### ¿QUÉ ES?

Se refiere a la serie de movimientos relacionados con actividades comerciales, de suministro y distribución de mercancías. El espacio físico en el que se desenvuelve es en las ciudades (BID, 2015).



**ADECUACIONES PARA DIVERSIDADES FUNCIONALES: BRAILLE, NIVELES DE BANQUETAS, ELEVADORES. QUE LOS CHOFERES TENGAN CAPACITACIÓN PARA ATENDER A LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD**

– María, 24 años. Mujer, con discapacidad sensorial (auditiva). Nivel socioeconómico medio.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

SPIM - Taryet (2019). Guía de Buenas Prácticas en Logística Urbana Sostenible y Segura. CAF: Banco de Desarrollo de América Latina. [https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1510/LOGUS\\_Guia\\_de\\_buenas\\_practicas\\_en\\_logistica\\_urbana\\_sostenible\\_y\\_segura.pdf](https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1510/LOGUS_Guia_de_buenas_practicas_en_logistica_urbana_sostenible_y_segura.pdf)

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2015). Logística Urbana. [logisticsportal.iadb.org/node/2020#:~:text=la%20logistica%20urbana%2C%20conocida%20tambien%20fundamental%20para%20su%20desarrollo%20económico](https://logisticsportal.iadb.org/node/2020#:~:text=la%20logistica%20urbana%2C%20conocida%20tambien%20fundamental%20para%20su%20desarrollo%20económico)

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Considerando que la movilidad en las zonas mixtas o rurales tiene una serie de obstáculos por se al no contar con la infraestructura necesaria ni los equipamientos para acceder a servicios y a la misma movilidad, las mujeres que habitan en estas áreas se ven aún más afectadas, ya que, tomando en cuenta que sus trayectos suelen ser más dispersos y constantes, estas circunstancias representan costos adicionales considerables en sus ingresos que de por sí son escasos. Además, la falta de cercanía o acceso a un transporte formal las empuja a utilizar medios informales, que al no estar regulados, en caso de siniestros o conductas de violencia sexual, se ven desprotegidas.

Más aún, su movilidad enfrenta un obstáculo adicional al no contar con una infraestructura que garantice su libre y seguro movimiento por los espacios físicos ni el de las personas bajo su cuidado. Asimismo, se vuelven una de las principales afectadas por la falta de luminarias, ya que aumenta la inseguridad y potenciales acosos y abusos de índole sexual. En términos de salud, la imposibilidad de acceder a servicios médicos atañe particularmente a las mujeres que puedan requerir atención reproductiva.

Todas estas dificultades que se presentan en la movilidad rural para las mujeres resultan en la imposibilidad de acceder a empleos formales, por lo que se ven orilladas a la búsqueda de empleos informales: reproduciendo así un ciclo vicioso de precarización y nula movilidad social.

### EDAD

Para las infancias, la falta de una infraestructura que promueva la accesibilidad y conexión a centros educativos puede provocar deserción escolar, ya que una de las principales causas de abandono escolar es la distancia que deben recorrer (ONU-Habitat, 2013, p.41). Más aún, las niñas y adolescentes pueden verse sujetas al acoso y violencia sexual/física en sus caminos a la escuela, contribuyendo también a dicha deserción. Por tanto, las y los niños que habitan en estas zonas mixtas o semirurales se ven principalmente afectados.

Las personas adultas mayores que habitan en esas zonas se encuentran con obstáculos no solo literales en su traslado por espacios físicos sin una infraestructura adecuada, sino también con la imposibilidad de acceder a servicios médicos (alarmante sobre todo en casos de emergencia), a trámites institucionales, lugares recreacionales, entre otros más. Esto puede deberse a la lejanía y/o inaccesibilidad de rutas para los medios de transporte, así como a la carencia de servicios próximos.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopco, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Existe un vínculo entre la precarización y las personas LGBTTI+. En parte, esto se debe a que las personas que se identifican y reconocen LGBT+ son relegadas a espacios de trabajos de naturaleza informal, manteniéndose así en la periferia laboral, debido a procesos de discriminación laboral y segregación (Jiménez, Cardona y Sánchez, 2017). Esta discriminación se traduce en desigualdad económica, lo que provoca que deban transitar a zonas cuya habitabilidad sea más asequible según sus ingresos; una de estas opciones siendo las zonas mixtas o semirurales.

Las personas trans que habitan y se movilizan en estos territorios semirurales —además de que son confinadas a sectores específicos de trabajo que les generan ingresos muy bajos y sin protecciones ni prestaciones de ley (CONAPRED, s.f.)— se ven desprotegidas en sus trayectos. Asimismo, la movilidad de las personas trans, lesbianas, gays, bisexuales y/o travestis que habitan en estas áreas, en particular de aquellas cuya expresión de género transgrede la norma cisheterosexual, se ve principalmente afectada al no contar con una infraestructura o equipamientos que les salvaguarden (por ejemplo, luminarias, acceso a servicios de emergencia). De tal manera que las personas LGBTTI encuentran obstáculos de violencia verbal, física o sexual en sus trayectos a centros productivos, de recreación y demás servicios básicos.

### NSE

Las personas que habitan las zonas semirurales viven en una situación de precariedad, ya que no cuentan con infraestructuras ni equipamientos para la movilidad ni la conectividad de servicios. Por ejemplo, hay pocas o nulas banquetas, no hay luminarias en todas las vialidades y puede que no haya accesibilidad para el transporte formal, dando paso al surgimiento de servicios de movilidad informal, etc. Considerando esto, se dificultan las trayectorias a las zonas céntricas-productivas o espacios de recreación en la ciudad, elevando costos monetarios, de tiempo y de seguridad.

Más aún, las posibilidades de moverse a otras localidades a acceder a los servicios faltantes en sus zonas habitacionales, se ven mermadas por la variable del ingreso. Ya que aquellas personas con menores ingresos no pueden diversificar sus movimientos a otros lugares, restringiendo sus oportunidades laborales, comerciales, educativas, recreativas, de salud, etc (Cerón, 2018).

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a). Ha habido un aumento de migración de poblaciones indígenas rurales a las urbes debido a procesos de globalización y debilitación del campo, incorporándose de manera obligada en espacios marginados urbanos (ECOSUR, s.f.), teniendo que habitar asentamientos irregulares, zonas circundantes y/o semirurales.

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanacatlán con 2.1%, el cual a pesar de ser un municipio del AMG, su estilo de vida permanece predominantemente rural.

Es decir, existe una vinculación entre la precarización y la etnicidad observable en estos espacios de movilidad rural. Esto significa que enfrentan problemas relacionados con la falta de igualdad de oportunidades para la empleabilidad, así como al acceso de servicios básicos y a una infraestructura y equipamientos que garanticen su movilidad a zonas céntrica-productivas o espacios de recreación; elevando costos monetarios, de tiempo y de inseguridad. Además, se añade la capa adicional de violencia a la que se exponen de racismo y discriminación en su movilidad, así como de otros problemas psicosociales asociados a una pérdida de lazos con sus comunidades de origen (CELADE, s.f.) y a un aislamiento relacional. (Horvath, 2013).

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción. De acuerdo con una encuesta realizada por el BID (2020), las mujeres con alguna discapacidad visual representan el 17.7% de las usuarias, con discapacidad motora un 1.6%, de discapacidad auditiva un 1.2% y con discapacidad cognitiva el 0.1%.

Para que las personas con discapacidad puedan vivir de forma autónoma, es necesario que se les aseguren igualdad de condiciones al entorno físico, al transporte, movilidad y servicios. Asimismo, se les debe garantizar el acceso a servicios de salud lo más cerca posible a sus comunidades (Quezada y Huet, 2017). Sin embargo, estas condiciones no son alcanzadas en las zonas semirurales, ya que no cuentan con infraestructuras ni equipamientos para la movilidad ni la conectividad de servicios, además de la existencia de barreras estructurales para el acceso al transporte.

## MOVILIDAD RURAL

### ¿QUÉ ES?

Contempla la operatividad (servicios y medios de transporte) e infraestructura (espacios físicos como caminos, sendas, puentes) de transporte, es decir, los sistemas que delimitan y marcan la pauta de la movilidad productiva y no productiva en las zonas rurales-urbanas (Starkey, Ellis, Hine y Ternell, 2004), es decir, dentro de zonas urbanas no consolidadas o semirurales.



HASTA HACE APROXIMADAMENTE DOS MESES SE INCORPORA UN NUEVO CAMIÓN QUE PASA POR SU CUADRA, PERO TARDA MUCHO EN PASAR Y SI SE LE HACE TARDE TIENE QUE CAMINAR LAS 8 CUADRAS.

– Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Starkey, P. Ellis, S., Hine, J. y Ternell, A. (2004). Mejora de la Movilidad Rural. Banco Mundial. [documents1.worldbank.org/curated/en/26711468765310048/pdf/WTP525-Spanish-ver-ImprovingRuralMobility.pdf](https://documents1.worldbank.org/curated/en/26711468765310048/pdf/WTP525-Spanish-ver-ImprovingRuralMobility.pdf)

Cerón, E. (2018). Movilidad cotidiana e infraestructura en la configuración del espacio rural no periurbano. Región y sociedad. [www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&id=S1870-39252018000100002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&id=S1870-39252018000100002)

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARRÉOLA  
FERNANDA ELÍAS  
ARANTZA OSUNA



## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Las usuarias de transporte público de zonas más alejadas de los centros de trabajo y del centro metropolitano realizan recorridos aún más largos y por tanto con mayores riesgos, debido a la inseguridad generalizada y a las deficiencias que el mismo transporte público comporta.

Las mayores agresiones son sufridas cuando se producen viajes dentro de la segunda corona que tiene que ver con los municipios de Tlajomulco, Juanacatlán e Ixtlahuacán. En este sentido, estudios revisados evidenciaron la urgencia de capacitar y dotar de herramientas prácticas a conductores y conductoras del transporte público para que puedan reaccionar correctamente ante violencia o situaciones de peligro hacia las mujeres (BID, 2020, pp. 79-81).

### EDAD

Las personas menores de edad que realizan viajes desde o hacia otras zonas y municipios fuera de la ciudad (ya sea para trasladarse a sus centros educativos o cubrir alguna otra necesidad), se encuentran en una situación de mayor vulnerabilidad, la cual aumenta si estas personas viajan solas o sin la compañía de una persona adulta, siendo entonces potenciales víctimas de asaltos, robos, acoso y violencia.

Las personas de la tercera edad también son un grupo vulnerable en estas situaciones, ya que al tener que transportarse desde o hacia zonas fuera de la ciudad u otros municipios son expuestos a crímenes e inseguridad, a unidades de transporte deficientes e inaccesibles y a horarios limitados, lo cual puede suponer barreras para sus actividades (como buscar atención médica, asuntos de trabajo o visitas familiares, entre otras cosas), generando una situación precaria y de movilidad limitada, traduciéndose en un bajo nivel de vida.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kallopeo, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

Las personas trans son altamente violentadas en el espacio público y en especial cuando usan el transporte por lo que muchas de ellas optan por dejar de usarlo como medio de transporte cotidiano (BID, 2020, pág. 58).

### NSE

El transporte debe estar al alcance de la mayoría de la población, y en particular de aquellas personas que no tienen otra forma de acceder a bienes, servicios y actividades básicas al vivir lejos de la ciudad. Una movilidad limitada supone un importante elemento de exclusión social que determina el nivel de pobreza. Mejorar las conexiones de las redes de transporte puede ayudar a combatir la exclusión social, abordando los obstáculos vinculados a la accesibilidad, la disponibilidad, la aceptabilidad y la asequibilidad del sistema de movilidad urbana.

Los colectivos más vulnerables se concentran cada vez más en la periferia de las urbes y, en consecuencia, deben recorrer distancias más largas, lo que incrementa su necesidad de disponer de un transporte asequible (ONU-Habitat, 2013).

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IIEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afromexicanas es Juanacatlán con 2.11%, el cual a pesar de ser un municipio del AMG, su estilo de vida permanece predominantemente rural.

Es común que las poblaciones indígenas y/o afrodescendientes habiten en zonas marginadas y alejadas a lo urbano, por lo cual necesitan transportarse al centro y a la ciudad para cubrir necesidades y actividades. Sin embargo, su movilidad se ve limitada y comprometida a las redes y conexiones de transporte regional para lograr cubrir esas actividades que solo la ciudad puede ofrecer (por ej. servicios médicos, profesionales y/o educativos).

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IIEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción.

El acceso a las unidades de transporte para personas con discapacidades motoras o cualquier persona que se salga de los cuerpos normativos (jóvenes, delgados y fuertes) se dificulta desde el momento que las unidades no cuentan con infraestructura adecuada para distintos cuerpos.

## TRANSPORTE REGIONAL

¿QUÉ ES?

Se refiere al transporte y a las rutas que se dirigen a otras zonas y municipios fuera de la ciudad y de lo urbano.



### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Martner, C. (2011). SISTEMAS DE TRANSPORTE REGIONAL EN QUERÉTARO, MÉXICO: ROMPIENDO LA DICOTOMÍA CAMPO-CIUDAD. Revista Geográfica de América Central, 2( ),1-17. <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820333.pdf>

Villar, L., & Ramírez, J. (2014). Infraestructura regional y pobreza rural. [https://www.repository.ledesaincillo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP\\_2014\\_N9\\_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.repository.ledesaincillo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_N9_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELÍAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Una característica importante y diferenciadora en cómo se desplazan las mujeres en la ciudad, ya sea como peatonas o en el transporte masivo, es que en sus viajes llevan a personas bajo su cuidado o paquetes/bultos (Kunieda y Gauthier, 2007, p.11) Esto se debe al rol que se le ha asignado a las mujeres como las únicas responsables de las labores reproductivas. Sin embargo, los tiempos para recorrer los cruces peatonales no suelen estar pensados para personas que tienen a otras bajo su cuidado y/o cargan paquetes, por lo que se vuelve toda una hazaña atravesar los cruces.

### EDAD

Tanto las infancias como las personas adultas mayores pueden ser vulnerables a un accidente de tránsito debido a factores como la alta velocidad de los medios de transporte en puntos de intersección, cruce o adyacentes a espacios comunitarios (escuelas, hogares de retiro): los primeros debido a su capacidad de distracción y falta de experiencia en el espacio público; las segundas por su menor resistencia a caídas o colisiones (Carsten, s.f.). Esta situación de peligro incrementa aún más si no se cuenta con el tiempo suficiente para recorrer cruces peatonales.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kallopeo, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+ (BID, 2020).

Existe un vínculo entre la precarización y las personas LGBTTI. En parte, esto se debe a que las personas que se identifican y reconocen LGBT+ suelen ser relegadas a espacios de trabajos de naturaleza informal, manteniéndose así en la periferia laboral, debido a procesos de discriminación laboral y segregación (Jiménez, Cardona y Sánchez, 2017). Esta discriminación se traduce en desigualdad económica, lo que provoca que deban transitar a zonas cuya habitabilidad sea más asequible según sus ingresos; una de estas opciones siendo zonas habitacionales en la periferia, por lo que pueden verse afectadas por una mala gestión del tránsito, ya que estarían recorriendo distancias mayores a centros productivos, comerciales, de salud o recreativos. Se elevan entonces sus costos en cuanto a los tiempos y al dinero invertido en tener que recorrer distancias más largas a través de diferentes medios de transporte.

### NSE

En cuestiones territoriales, las personas que viven en las periferias de la ciudad se ven principalmente afectadas por una mala gestión del tránsito, ya que deben recorrer mayores distancias al habitar en zonas alejadas de los centros productivos de la ciudad, por lo que pueden elevarse los costos en términos del tiempo, impactando la puntualidad con la que llegan a sus trabajos, los horarios en los que regresan a sus hogares y reduciendo su tiempo libre para actividades de descanso, recreación u otros trabajos/emprendedurismo.

### ETNICIDAD

El municipio del AMG con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aprox. 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a). Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el 5o lugar a nivel nacional en población afrodescendiente con 61 mil 140 personas. La mayoría se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanaacatlán con 2.11% cuyo estilo de vida permanece predominantemente rural (Ávila, 2017). Es común que las poblaciones indígenas y/o afrodescendientes habiten en zonas marginadas y alejadas a lo urbano, por lo que pueden verse afectadas por una mala gestión del tránsito al tener que recorrer mayores distancias: elevando sus costos en términos de tiempo.

Una de las consecuencias de la discriminación etno-racial en el país es la limitante al conseguir empleo, siendo el trabajo de vendedoras ambulantes una de las actividades que realizan con frecuencia las personas indígenas (Arvizu, 2007 y Séverine 2013 en Vázquez y Campos, 2016). Por tanto, suelen ir cargando bultos, lo que dificulta el cruce de las calles al contar con un tiempo corto para personas peatonas (Lilia, entrevista personal, 2021).

Más aún, generalmente la señalética para la gestión del tránsito solo está en formato escrito y en español, excluyendo a personas que no entienden este idioma y/o que no saben leer. Por tanto, es importante incluir señalamientos escritos y auditivos adaptados a lenguas originarias (Lilia, entrevista personal, 2021).

### CORPORALIDAD

En el 2018, el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas y la segunda al apoyo y la interacción. De acuerdo con el BID (2020), las mujeres con alguna discapacidad visual representan el 17.7% de las usuarias, con discapacidad motora 1.6%, discapacidad auditiva 1.2% y con discapacidad cognitiva el 0.1%.

De no tener una estrategia de seguridad adecuada en esta gestión, las personas Peatonas con Movilidad Reducida o PMR (personas que requieren ayuda permanente o temporal por una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial o motora) (Prada, 2005, p.22) son particularmente vulnerables a los accidentes de tránsito, debido a una menor resistencia a caídas o colisiones frente a transportes motorizados de alta velocidad, así como por falta de indicaciones táctiles y audibles en los cruces peatonales, etc (Carsten, s.f.).

Los tiempos para recorrer los cruces están pensados para personas que pueden desplazarse con facilidad y velocidad; se excluyen a personas que no entran en el paradigma de cuerpos físicamente "fuertes" o "jóvenes" que pueden cruzar de manera rápida para no entorpecer la movilidad motorizada. Algunas de los espacios donde se identifica dicha problemática es a la altura de Plaza del Sol, en Mariano Otero y López Mateos, así como en Av. Juárez, por el Parque Alcalde y por Mexicaltzingo (Lolita y Lilia, entrevistas personales, 2021).

## GESTIÓN Y MONITOREO DEL TRÁNSITO

### ¿QUÉ ES?

Son aquellas medidas encaminadas a preservar y optimizar la capacidad de tránsito, así como la fiabilidad y seguridad del sistema de transporte. El fin es impactar de manera positiva el rendimiento de la red de carreteras y vías urbanas en su operatividad (Wallace y Speier, s.f.). Entre sus objetivos se encuentra el control de flujos en cuestión del tiempo y espacio para evitar la ocurrencia de siniestros.



"HE NOTADO QUE LE DAN MÁS TIEMPO A LOS CARROS PARA PASAR QUE A LOS PEATONES. SERÍA BUENO RETOMAR LA IDEA DE PONER ALARMAS PEATONALES PARA INDICAR CUÁNDO SE QUIERE CRUZAR".

- Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Carsten, O. (s.f.). Seguridad vial. PIARC. <https://mo-its.pearc.org/es/control-de-la-red/seguridad-vial>

Martínez, A., Alcántara, E. y Paulino, H. (2014). Gestión de Tránsito. Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe. <https://bit.ly/3nwSYTC>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARRIGOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA



## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Las mujeres suelen desplazarse más a pie, en parte debido a que se desplazan a sitios más dispersos (a realizar actividades del cuidado y del hogar), sin embargo, los medios de transporte no están diseñados para viajes interconectados; además, suelen tener paquetes, bultos y personas bajo su cuidado (Kunieda y Gauthier, 2007, p.11) debido al rol que se les ha asignado como las únicas responsables de las labores reproductivas. Por tanto, es fundamental que existan alternativas para su movilidad accesible y segura como peatonas. Sin embargo, por las malas condiciones de las banquetas, por su estrechez, inseguridad al tener menor visibilidad e iluminación o inexistencia, algunas mujeres optan por desplazarse por las calles.

Otra alternativa para su desplazamiento como peatonas son los puentes peatonales, no obstante, representan un sitio inseguro por actividades delictivas con el agravante de violencia sexual.

### EDAD

Para las personas adultas mayores, la movilidad por banquetas libres y bien construidas es fundamental; sin embargo, en el AMG solo el 43% de las manzanas cuentan con banquetas en todas sus vialidades, más aún, muchas de estas banquetas están en malas condiciones (IMEPLAN, 2020) o son muy altas, convirtiéndose en un impedimento tanto para personas adultas mayores como para las infancias. Los puentes peatonales tampoco representan una alternativa viable, ya que son inaccesibles para cuerpos que no son "fuertes" ni "jóvenes".

Para las infancias la falta de una infraestructura que promueva la accesibilidad y conexión a centros educativos puede provocar deserción escolar, ya que una de las principales causas de abandono escolar para el nivel educativo de primaria es la distancia que deben recorrer (ONU-Habitat, 2013, p.41).

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+ 2019 en Guadalajara (Kaliopio, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BD, 2020).

Los puentes peatonales pueden representar un sitio inseguro por actividades delictivas con el agravante de violencia sexual para personas LGBTTI+. Asimismo, la construcción de calles sin una iluminación adecuada que alumbré los sitios por donde se desplazan las personas peatonas potencia las situaciones de riesgo para ellas. Más aún, considerando que muchas de las personas que se identifican y reconocen LGBTTI+ son relegadas a zonas habitacionales en la periferia, se ven expuestas a situaciones de riesgo en sus largos trayectos por las redes viales hacia los centros productivos y recreativos. Particularmente para aquellas personas LGBTTI+ cuya expresión de género transgrede la norma cisheterosexual.

### NSE

La falta de recursos públicos es un obstáculo para la conservación vial (el buen estado de las vías); los municipios con mayor índice de marginalidad y pobreza se ven más afectados, ya que al tener un menor presupuesto para el gasto público, las redes viales están en peor estado, con un gran deterioro y nula resistencia a largo plazo.

De estar mal diseñada y ejecutada la red vial, las zonas periféricas de la ciudad se ven afectadas, ya que no hay una conexión óptima que les permita acceder a los centros productivos de la ciudad, a servicios ni lugares de recreación que se encuentren a distancias largas o en zonas de difícil acceso. Un mal diseño y ejecución del sistema vial puede conducir a costos adicionales para las personas usuarias en tiempos de viaje, consumo extra de combustible y desgaste de sus unidades.

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Avila, 2017).

Muchas de las poblaciones indígenas y/o afroamericanas deben habitar espacios marginados urbanos, asentamientos irregulares, periféricos y semirurales, es decir, su movilidad está mermada por redes viales mal diseñadas e incluso de objetos espaciales (calles, avenidas, calzadas) en malas condiciones o inexistentes. Esto significa que su conectividad con otros territorios, a zonas céntricas-productivas o espacios de recreación y su acceso a servicios están comprometidos y en muchos casos se vuelve imposible.

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción. De acuerdo con una encuesta realizada por el BID (2020), las mujeres con alguna discapacidad visual representan el 17.7% de las usuarias, con discapacidad motora un 1.6%, de discapacidad auditiva un 1.2% y con discapacidad cognitiva el 0.1%.

Para las personas Peatonas con Movilidad Reducida o PMR (personas que requieren ayuda permanente o temporal por una deficiencia en su función cognitiva, mental, sensorial o motora) (Prada, 2005, p.22), la movilidad por banquetas libres y bien construidas es fundamental; sin embargo, en el AMG solo el 43% de las manzanas cuentan con banquetas en todas sus vialidades, más aún, muchas de estas banquetas están en malas condiciones (IMEPLAN, 2020) son muy estrechas y/o son muy altas, convirtiéndose en un impedimento para personas con discapacidad motora, personas adultas de talla pequeña o cuerpos no delgados ni "fuertes".

Las acciones para mejorar la movilidad de PMR se han limitado prácticamente a la construcción de rampas, casi siempre mal diseñadas e insuficientes (ONU-Habitat, 2015): en el AMG tan solo 16% de las manzanas tienen rampas en todas sus vialidades 49% de las manzanas no cuentan con rampas en ninguna de sus vialidades (IMEPLAN, 2020).

Otra alternativa para el tránsito peatonal son los puentes peatonales, no obstante, son inaccesibles para personas en silla de ruedas o con alguna otra discapacidad motriz o visual.

## RED VIAL

### ¿QUÉ ES?

Es aquella vía de transporte terrestre diseñada para el tránsito tanto vehicular como peatonal. Incluye una clasificación de los objetos espaciales como calle, calzada, carretera, avenida, glorieta, prolongación, viaducto, retorno, etc (SCT, IMT e INEGI, 2015). Estas redes viales son la infraestructura de transporte que posibilitan la conexión y acceso a los territorios (Bull, 2003).

Se calcula que el 50% de la red vial en México está en malas condiciones, 25% en estado regular y solo el 15% en buenas condiciones (Bull, 2003).



HAY CALLES QUE SIN PAVIMENTAR, OTRAS EMPEDRADAS Y OTRAS CON MUCHOS BACHES, LO QUE HACE QUE EL CAMIÓN BRINQUE MUCHO Y SE PONE EN RIESGO SU SEGURIDAD COMO PASAJERA.

- Lilia, 27 años. Mujer indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

García, A. (2010). Beneficios para todos en una ciudad accesible. Consumer Eroski. <https://sid.usal.es/idosocs/EB/ART17530/consuner-beneficios-01.pdf>

Boils, G. (2019). Diseñar banquetas accesibles para todos. UNAM. <https://cache.googleusercontent.com/search?q=cache:lnkQeFZDB4I:revistas.unam.mx/in dex.php/aca/article/download/72310/64232+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=mx>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

En el contexto mexicano, las mujeres tienen menores oportunidades de acceso a la movilidad motorizada privada, debido, entre otros factores, a la brecha de ingresos y a priorizar al hombre en el uso del transporte privado familiar. Esto quiere decir que las mujeres son más dependientes al transporte público.

De acuerdo con el BID (2017), hace unos años las mujeres representaban solamente el 30% de los viajes realizados en bicicleta. Sin embargo, esta brecha difiere en las ciudades donde se ha masificado la movilidad ciclista. La participación de las mujeres en la movilidad ciclista depende de los siguientes factores:

- Percepción de la inseguridad: desde sufrir un ataque delictivo, acoso sexual, hasta el riesgo de sufrir un accidente. La percepción de inseguridad disminuye con ciclovías segregadas (BID, 2017).
- Barreras culturales: creencia en que la bicicleta no es vehículo para mujeres o que no es adecuada a la vestimenta.
- Patrones de viaje: la movilidad de las mujeres es más compleja debido a la realización de actividades productivas (laboral) y reproductivas (doméstico), así como por la movilidad de cuidados. Sus desplazamientos, por lo tanto, son en cadena, con bultos y acompañadas (BID, 2017). Por ello, el equipamiento de las bicicletas se deben de adaptar a las necesidades de movilidad de las mujeres. Por ejemplo, canasta, porta bebés, asientos dobles, etc.
- Carencia de habilidades básicas: Ligado a las barreras culturales, el aprendizaje de conducir una bicicleta ha sido limitado para las mujeres, en especial para las adultas mayores, por lo que es un error pensar que toda la población tiene la habilidad de conducir una bicicleta, por ello es importante crear un ambiente libre de discriminación e impulsar iniciativas para su aprendizaje (BID, 2017).

### EDAD

Para las personas adultas mayores, cuya fuerza física va disminuyendo, pueden adaptar las bicicletas acorde a sus necesidades, sin embargo, en el caso del sistema de bicicletas públicas (Mibici, s.f.) la adaptación del equipamiento de las bicicletas está limitada.

Varias de las adaptaciones que se le pueden hacer a las bicicletas requieren una infraestructura adecuada, es decir, contar con un ancho suficiente. Otro elemento que puede incentivar el uso de bicicletas en adultos mayores son las ciclovías segregadas, ya que aumentan la percepción de seguridad.

En el caso de menores de edad, el sistema público de Mibici limita su uso, puesto que es necesario una cuenta bancaria. Así mismo, las ciclovías tendrían que contar con un ancho suficiente para el cuidado de las infancias, que se complica al conducir en fila.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+2019 en Guadalajara (Kaloiepo, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno.

El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la comunidad LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

De las personas encuestadas, 7.3% presentaron alguna discapacidad visual, y en menor proporción la auditiva (0.9%), seguida por la motora (0.5%) y la cognitiva (0.5%).

### NSE

Debido a los patrones de expansión urbana se registra en los países latinoamericanos un proceso de expulsión de las familias hacia las periferias de las ciudades, en especial aquellas con menores recursos (BID, 2017). Es preciso prestar atención a la movilidad entre las zonas centrales y periféricas, brindando, en este caso, ciclovías para su conectividad. No está demás reflexionar sobre en dónde se encuentran las ciclovías de la AMG.

La bicicleta es un vehículo económico comparado con el carro, ya que el precio de compra no es mayor al 2% del de un automóvil. Además, el uso de bicicleta ahorra servicios, como la gasolina (Ciclociudades, 2011). El uso intermodal entre transporte motorizado y no motorizado puede significar un ahorro en las tarifas.

En México hay un prejuicio en el uso de la bicicleta que la relaciona con una situación de pobreza (BID, 2017), al mismo tiempo, el uso del automóvil denota un estatus social. Estas son ideas colectivas que han cambiando con el tiempo, pero que pueden desincentivar el uso de la bicicleta.

El uso de Mibici está condicionado a que la o el usuario tenga una cuenta bancaria, por lo que disminuye su accesibilidad y es un factor de exclusión.

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan (aproximadamente 12,816 personas), seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IIEG, 2019a).

Es importante observar que la señalética en el espacio vial se encuentra escrita solamente en español, generando una exclusión a las personas que no hablan ese idioma. Es importante incluir señalamientos, tanto escritos como auditivos, adaptados a las lenguas originarias, ya que existen comunidades indígenas que hablan el idioma pero no lo escriben o leen (Lilia, entrevista personal, 2021).

Hay quienes se dedican a vender artesanías en los cruceros y cargan bultos en el transporte público, lo cual puede repercutir en no ser admitidos en las unidades de transporte por el espacio que utilizan. Es por esto que se necesitan conductores y conductoras de transporte público capacitadas sobre las poblaciones indígenas para generar un ambiente inclusivo y seguro en la recogida y en el transcurso de los viajes (Lilia, entrevista personal, 2021).

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IIEG, 2019b). El equipamiento de las bicicletas se pueden modificar según las necesidades de las personas, aunque para el sistema de bicicleta pública está limitado. La infraestructura debe contar con un ancho favorable para bicicletas de proporciones y equipamiento distintos.

Para peatones con alguna discapacidad visual, el uso de timbres o campanas en las bicicletas aumenta la percepción de seguridad.

## MOVILIDAD CICLISTA

### ¿QUÉ ES?

Se entiende como movilidad no motorizada a todo transporte que no necesita de motor para su propulsión. La bicicleta como transporte está regulada por la Ley de Movilidad y Transporte de Jalisco (López, 2018), que la define como "vehículo de propulsión humana".

MiBici es el servicio de bicicleta pública de la AMG, cuenta con 274 estaciones y reporta 98,400 registros de su uso (Mibici, s.f.).

268 ciclistas han perecido desde 2009. En el 2020 se registraron 13 muertes y en lo que va del 2021 se ha reportado una (BicicletaBlanca, s.f.).



"LA PRIMERA VEZ QUE USÉ MIBICI, ME INSCRIBÍ Y TODO Y AL TOMARLA POR PRIMERA VEZ YO LA SENTÍ COMO ALGO GIGANTE, Y POR MÁS QUE LE BAJABA TODO EL TAMAÑO SIGUE ESTANDO MUY ALTA Y NO LA PUDE MANEJAR, NI SUBIRME"

– Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2017). Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mujeres-y-ciclismo-urbano-Promoviendo-pol%C3%A9ticas-inclusivas-de-movilidad-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>

Ciclociudades. (2011). Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. Tomo IV. Infraestructura. <http://ciclociudades.mx/wp-content/uploads/2015/10/Manual-Tomo-IV.pdf>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Se estima que hay cerca de 2.800.000 usuarios de transporte público en la AMG, de los cuales un poco más del 50% son mujeres. La desigualdad de oportunidades de movilidad provoca en las mujeres una dependencia al transporte público (BID, 2017), misma que puede ser motivada, entre otros factores, por priorizar el uso del automóvil, en caso de tenerlo, al esposo u otro miembro de la familia.

Aproximadamente el 75% de las usuarias ha sufrido violencia de género (BID, 2020). Las mujeres, debido a su rol socialmente asignado, se encargan de actividades tanto productivas como reproductivas, ocasionando que su movilidad sea compleja (en cadena), lo que implica un mayor gasto, que incrementa cuando las mujeres tienen personas a su cuidado. Asimismo, una característica importante y diferenciadora en cómo se desplazan las mujeres en la ciudad en el transporte masivo, es que en sus viajes llevan a personas bajo su cuidado o paquetes/bultos (Kameda y Gauthier, 2007, p.1), por tanto, es importante que el diseño del transporte público sea pensado para estas necesidades: por ejemplo, espacios amplios dentro del autobús y rampas para el caso de que lleven a una persona en silla de ruedas; escalones para subir y bajar del autobús no muy altos; etc. Asimismo, los puntos de parada del transporte público obedecen a una lógica productiva y no reproductiva, es decir, priorizan paradas en zonas comerciales o de trabajo, dejando a un lado colonias residenciales, que implica añadir largas distancias de caminatas.

De acuerdo con el BID (2020) las mujeres en el AMG consideran el Tren Ligero como el medio de transporte público más seguro, en comparación con otros, y el autobús como el menos seguro. En cuanto a las paradas de autobuses, la encuesta destacó que las mujeres prefieren (66.3%) las paradas en las esquinas de las calles, que ubicadas a media cuadra, pues en la primera se tiene mejor visión de los alrededores. La percepción de inseguridad no cambia significativamente entre los horarios matutinos, vespertinos o nocturnos, sin embargo, ciertos factores sí la modifican, como es la falta de iluminación en el equipamiento urbano y las condiciones de los autobuses (BID, 2020). Algunas medidas para aumentar la percepción de seguridad de las mujeres son: condiciones de visibilidad y facilidad para obtener atención, salidas de emergencia y limpieza del entorno; mayor vigilancia, botón de pánico y mejor iluminación (BID, 2020).

La aglomeración de personas desconocidas, como se da en los transportes colectivos, representa un riesgo constante para las mujeres debido a la cercanía con las personas (Soto, 2017). El 50% de las usuarias del transporte público (BID, 2020) reportan haber sufrido alguna agresión, que van desde la agresión no verbal (miradas morbosas, exhibicionismo, eventos eróticos, etc.), la agresión verbal (insultos, piropos, síbidos, etc.), hasta agresiones físicas (empujones, arrincones, tocamientos). Pensar en la capacitación de conductores y conductoras para reaccionar a casos de violencia de género. Algunas usuarias reportan haber cambiado su vestimenta cotidiana para evitar ser acosadas, adoptando prendas "masculinizadas" (Lolita, entrevista personal, 2021).

### EDAD

Para las personas mayores, acceder al transporte público significa autonomía e independencia, por lo que es importante facilitarles los medios para su movilidad (RedActiva, 2018). Este grupo tiene características y necesidades particulares que no siempre son tomadas en cuenta para el diseño de los autobuses, como son los asientos, que requieren de una mayor comodidad y de accesos adecuados para subir y bajar de las unidades de transporte, así como paradas con descansos. Además, debido a sus condiciones físicas, pueden percibir mayor inseguridad en el espacio público. Igualmente, dentro de las unidades de transporte son más propensas a caídas por los movimientos bruscos que se ocasionan (RedActiva, 2018).

A medida que aumentan los grupos de edad, la proporción de mujeres es mayor respecto al de los hombres, por lo que la perspectiva de género es fundamental en la aplicación de políticas pensadas para personas mayores. Las principales usuarias del transporte público están en edad productiva y reproductiva, que es cuando más compleja es su movilidad (Ingreso, cuidados). Las adolescentes tienen mayor riesgo de agresiones físicas, mientras que las adultas mayores a delitos como robo.

Se estima que las discapacidades, pensando en la accesibilidad universal, será un tema preocupante en el futuro debido al envejecimiento de la población y los cambios físicos que presentan las personas adultas mayores (ONU-HÁBITAT, 2013).

### LGBTTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+2019 en Guadalajara (Kaliopio, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. De entre los espacios que se evita la expresión de orientación sexual, los camiones tienen el segundo lugar, sólo por debajo de la casa, mientras que los espacios en los que menos se evita ser abiertos con su orientación sexual son las plataformas como Uber y Cabify.

El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

### NSE

La brecha salarial en la AMG entre mujeres y hombres es del 20%, además, se calcula que el 42% de las mujeres presentan riesgo económico y social, en comparación con el 38% de los hombres (BID, 2020). Aunado a esto, la movilidad de las mujeres es más compleja y puede significar un mayor gasto en sus traslados.

Quiénes habitan las zonas periféricas y laboran o realizan actividades de cuidados (consultas, compras, escuelas, etc) en zonas céntricas, la movilidad es fundamental, sin embargo, hay un problema de conectividad, y se vuelve necesario la utilización de más de un camión y caminatas para llegar a los destinos. Además, las zonas periféricas presentan un porcentaje menor de alumbrado público, lo que propicia la percepción de inseguridad (BID, 2020).

La escolaridad con mayor proporción de las usuarias del transporte público es la secundaria (39.8%), en comparación con las del transporte privado que es la preparatoria (BID, 2020).

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan, aproximadamente 12,816 personas, seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanacatlán con 2.11k. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54k, Tlaquepaque 1.43k, Zapopan con 1.19k, Tonala con 1.07k y Tlalajomulco con 0.78k de esta población (Ávila, 2017).

Ligamos la etnicidad con la ubicación geográfica de las comunidades que se han asentado principalmente en las periferias de la ciudad, zonas en donde el transporte público es escaso y la conectividad ineficiente.

Algunas personas pertenecientes a pueblos indígenas no tienen dominio del español, por lo que sería necesario tener señalética en lenguas originarias, así como señaléticas auditivas en estas lenguas (Lilia, entrevista personal, 2021).

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción, por ejemplo, la manera en que son atendidas las personas usuarias del transporte público (IMSERSO, 2006).

Algunos problemas de accesibilidad para personas con discapacidad que pueden encontrarse comúnmente en los autobuses son: ausencia de asientos preferenciales, sin placas braille y/o parlantes; asientos para personas de talla baja, timbres y pantallas accesibles a personas en sillas de ruedas; dificultades en la entrada y salida de las unidades, debido a la altura de los escalones o ausencia de soportes. Otros factores que pueden impedir la accesibilidad son: la accesibilidad de las unidades y el trato de las y los servidores del transporte público. La accesibilidad del transporte para personas con alguna discapacidad supone independencia y autonomía de movimiento para cumplir con sus obligaciones laborales, educativas, de salud y cualquier otra actividad que contribuya a una vida plena. Cuando el transporte público carece del equipamiento para una accesibilidad universal o las y los servidores del transporte no están capacitados para tratar personas con alguna discapacidad, la situación se vuelve estresante para la o el usuario con discapacidad (María, entrevista personal, 2021).

## TRANSPORTE PÚBLICO

### ¿QUÉ ES?

Los autobuses forman parte de la red de transporte público urbano de la AMG, cuya finalidad es prestar un servicio de movilidad a la población. De acuerdo con ONU-HÁBITAT (2013), este tipo de transporte se suele caracterizar en los países subdesarrollados por una regulación débil, escasez de oferta y mala calidad del servicio.



**ANSIEDAD, MIEDO. "LA DUDA DE ESCUCHAR AL CHOFER DEL CAMIÓN A LA HORA DE ENUNCIAR LA PARADA O LA DUDA DE SI ME IBAN A ESCUCHAR A MÍ".**

– María, 24 años. Mujer, con discapacidad sensorial (auditiva)

**"UNA VEZ QUE SALÍ DE FIESTA IBA ACÁ CON UN VESTIDITO REVELADOR E IBA MUERTA DE MIEDO EN EL CAMIÓN".**

– Lolita, 23 años. Mujer, lesbiana. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

IMSERSO. (2006). La accesibilidad del transporte en autobús: diagnóstico y soluciones.

[https://www.researchgate.net/publication/36731125\\_la\\_accesibilidad\\_del\\_transporte\\_en\\_autobus\\_diagnostico\\_y\\_soluciones](https://www.researchgate.net/publication/36731125_la_accesibilidad_del_transporte_en_autobus_diagnostico_y_soluciones)

Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2020). Patrones de movilidad de las mujeres en el corredor intermodal del AMG <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Patrones-de-movilidad-de-las-mujeres-en-el-corredor-intermodal-del-área-metropolitana-de-Guadalajara.pdf>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARRÉOLA  
FERNANDA ELÍAS  
ARANTZA OSUNA



## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

Uno de los mayores riesgos del transporte informal es la falta de registro del transporte y de las personas que lo manejan. Las mujeres son un grupo en situación de vulnerabilidad ante violencia sexual y delictivo en estos medios, que incrementa con la dificultad de darle seguimiento en caso de denuncia.

### EDAD

Al ser un transporte sin registro ante el gobierno, los conductores llegan a ser menores de edad que son más propensos a accidentes viales (cultura vial).

La percepción de seguridad puede variar según los grupos de edad: las personas adultas mayores, debido a sus condiciones físicas, pueden percibir mayor inseguridad, al igual que las infancias en edad escolar que tienen que recurrir a estos medios de transporte sin acompañante.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+2019 en Guadalajara (Kaliopé, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno. El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020).

De las personas encuestadas, 7.3% presentaron alguna discapacidad visual, y en menor proporción la auditiva (0.9%), seguida por la motora (0.5%) y la cognitiva (0.5%).

Las personas de la población LGBTTTI+ tienen mayores probabilidades de sufrir acoso y discriminación en el transporte.

### NSE

Los patrones de expansión urbana hacia la periferia y la poca conectividad de las redes viales incentivan el uso del transporte informal (BID, 2017). En el caso de las mujeres que habitan colonias sin infraestructura ni equipamiento de transporte público, el transporte informal puede ser la única alternativa de desplazamiento.

Este tipo de transporte es también parte de los trabajos informales que representan una fuente de ingresos para las familias.

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan, aproximadamente 12,816 personas, seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IIEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afromexicanas es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Ávila, 2017).

Ligamos la etnicidad con la ubicación geográfica de las comunidades, consecuencia de las migraciones, que han dado pasos a asentamientos en las periferias con transporte limitado, por lo que el transporte informal puede ser una constante.

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IIEG, 2019b).

El transporte público, a pesar de sus carencias, está diseñado para ser accesible, en este caso, a personas con alguna discapacidad, a diferencia del transporte informal, ya que no se siguen parámetros de seguridad ni de accesibilidad universal.

## TRANSPORTE INFORMAL

### ¿QUÉ ES?

Es un modo de transporte no autorizado ni regulado por el gobierno, el cual proporciona un medio de desplazamiento accesible en las zonas en las que el transporte público no tiene presencia (Villar, en Mena, 2019). Otros factores que incentivan el uso del transporte informal son su rapidez, la tarifa y la disponibilidad.

Tipos:

- Mototaxis
- Bicitaxis



UTILIZÓ EL SERVICIO DE MOTOTAXI UNA VEZ Y SENTIÓ QUE TODO FUE NORMAL, UN VIAJE RÁPIDO Y CORTO, PERO SI SENTIÓ RIESGO DE PODERSE CAER Y QUE LE PASARÍA ALGO.

– Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

Gutiérrez, A. (s.f.). Transporte alternativo: algo más que la cuestión de tamaño. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiadelttransporte/01.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo [BID] (2017). Mujeres y ciclismo urbano: promoviendo políticas inclusivas de movilidad en América Latina. <https://bit.ly/3oe19yE>

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEORGINA ARREOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA

## ¿CUÁLES SON SUS IMPACTOS POR EJE DE IDENTIDAD?

### GÉNERO

La percepción de inseguridad de los taxis es mayor para las mujeres, puesto que son un grupo en situación de vulnerabilidad ante violencia sexual y delictiva: 65% de las mujeres del AMG se sienten inseguras en estos medios de transporte (Elas, Correa, Hernández, Pimienta y Vizcarra, 2020). La percepción de inseguridad disminuye cuando las conductoras de los taxis son mujeres.

Las conductoras mujeres de Uber representan solamente el 4% de las y los socios de la plataforma. Por ello, Uber diseñó una función llamada "Elas" para que las conductoras atiendan a las personas que se identifiquen como mujeres. Esta medida, según se señala, es para que tanto las conductoras como las clientas se sientan más cómodas y seguras durante sus viajes (Uber, 2020).

Algunas usuarias reportan que prefieren utilizar Uber como medio de transporte que los taxis convencionales, puesto que la percepción de seguridad aumenta. Sin embargo, tras el incremento de casos de violencia contra las mujeres en este tipo de plataformas, ha disminuido su confianza y optan por mecanismos de seguridad colectiva, como es compartir la información del conductor designado o la ubicación a tiempo real (Lolita, entrevista personal, 2021).

### EDAD

La percepción de seguridad puede variar según el rango de edad. Para las personas adultas mayores, el taxi puede ser una opción cómoda para el ahorro de caminatas, asistencia en la bajada y subida del automóvil, asientos mejor equipados, aunque la altura de éstos también puede representar una incomodidad, además de los posibles movimientos bruscos del viaje. Por otro lado, las personas jóvenes (niños, niñas y adolescentes) al viajar sin compañía pueden percibir mayor inseguridad.

Las plataformas digitales ofrecen un servicio similar. Podría ser el caso de que al recibir una calificación por parte de las y los clientes, el viaje no tenga movimientos bruscos y sea más cómodo. Para las personas jóvenes, varias de las plataformas ofrecen un seguidor gps para que, en caso de viajar sin acompañantes, las y los tutores estén al pendiente del viaje.

### LGBTTI

De acuerdo con el estudio LGBT+2019 en Guadalajara (Kaliopco, 2019), el 39% de las personas pertenecientes a la población LGBT+ se ha limitado en expresar su sexualidad por miedo a una reacción negativa de su entorno.

El 78.9% de las personas encuestadas admitieron haber sufrido al menos una vez agresiones o violencia por ser parte de la población LGBT+. La mayoría de las agresiones se dan en lugares públicos. El acoso atenta, principalmente, contra las personas trans (BID, 2020). De las personas encuestadas, 7.3% presentaron alguna discapacidad visual, y en menor proporción la auditiva (0.9%), seguida por la motora (0.5%) y la cognitiva (0.5%).

La población LGBTTI es de las que mayor acoso sufre en los medios de transporte, por ejemplo al ser rechazados, en este caso, por conductor o conductora de taxi. Se registran casos de discriminación por parte de las plataformas digitales de atender a personas LGBTTI que se identifican como tal abiertamente.

### NSE

El nivel socioeconómico incide en la utilización de taxis, puesto que suele ser la opción que proporciona mayor conectividad/accesibilidad cuando el transporte público no es suficiente, además de ser más seguro que el transporte informal. Sin embargo, los precios son mayores, en especial cuando se tienen que recorrer grandes distancias, como es el caso de la AMG.

Si bien las aplicaciones digitales de transporte representan una opción de movilidad que ha ganado popularidad, está dirigido a un grupo poblacional con teléfono inteligente, dejando de lado a todos aquellos que carecen de uno.

### ETNICIDAD

En la AMG, el municipio con mayor cantidad de población indígena es Zapopan, aproximadamente 12,816 personas, seguido por Guadalajara (4,531) y Tlaquepaque (4,197) (IEG, 2019a).

Según la Encuesta Intercensal de 2015, Jalisco ocupa el quinto lugar a nivel nacional en población afrodescendiente, con 61 mil 140 personas. La mayoría de ellas se concentran en las delimitaciones geográficas del AMG, pero el municipio con mayor presencia de personas afroamericanas es Juanacatlán con 2.11%. Para el resto de municipios del AMG: Guadalajara cuenta con 1.54%, Tlaquepaque 1.43%, Zapopan con 1.19%, Tonalá con 1.07% y Tlajomulco con 0.78% de esta población (Ávila, 2017).

Ligamos la etnicidad con la ubicación geográfica de las comunidades, consecuencia de las migraciones, que han dado pasos a asentamientos en las periferias con transporte limitado. El taxi representa una opción de movilidad accesible en cuanto a las distancias que recorre, pero con precios elevados.

En el caso de las plataformas digitales, es necesario portar un teléfono inteligente, por lo que su acceso es limitado. Cabría pensar en las limitaciones del idioma de las plataformas.

### CORPORALIDAD

En el 2018 el porcentaje de personas en Jalisco con alguna discapacidad era del 6.6%, es decir, 545,679 personas (IEG, 2019b). Hay dos tipos de componentes que limitan la accesibilidad universal: las barreras ambientales y las interactivas. La primera se refiere a las condiciones físicas, por ejemplo, si el transporte tiene o no espacios para personas usuarias de sillas de ruedas, hasta si las calles presentan las rampas para la movilidad de personas con discapacidad motora, etc. El segundo tiene que ver con el apoyo y la interacción, por ejemplo, la manera en que son atendidos las y los usuarios del transporte público (IMSERSO, 2006).

Los taxis equipados para personas con sillas de ruedas y otras necesidades para su accesibilidad son limitados, además de la falta de capacitación de las y los conductores para asistir a personas con alguna discapacidad, con lo que aumentan las barreras ambientales e interactivas. Al igual que con los taxis, los automóviles de las plataformas digitales están limitados en cuanto a accesibilidad para personas con alguna discapacidad, aunque ya existen plataformas con funciones para atender a estos usuarios y usuarias.

En el contexto de COVID-19, uno de los limitantes observados para personas con discapacidad auditiva es el uso de cubrebocas tradicionales, los cuales impiden la lectura de labios, mecanismo que les facilita la comunicación (María, entrevista personal, 2021).

## TAXIS

### ¿QUÉ ES?

Medio de transporte semi-público que consiste en la renta de un automóvil con su conductor para desplazarse de un punto a otro dentro de las ciudades.

Plataformas digitales de transporte: Aplicaciones electrónicas que proporcionan una opción de movilidad. Uber, Didi, Cabify, etc.



"LA PRIMERA VEZ QUE USÉ MIBICI, ME INSCRIBÍ Y TODO Y AL TOMARLA POR PRIMERA VEZ YO LA SENTÍA COMO ALGO GIGANTE, Y POR MÁS QUE LE BAJABA TODO EL TAMAÑO SIGUE ESTANDO MUY ALTA Y NO LA PUDE MANEJAR, NI SUBIRME"

– Lilia, 27 años. Mujer, indígena. Nivel socioeconómico medio-bajo.

### MEDIOS DE CONSULTA ESPECIALIZADOS

El espectador. (2018). "Quiero que sepan que soy trans": Conductora de Uber en Bogotá. [Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=NeE2zpkQ90c>

González, M. (2017). Uber y movilidad urbana en la geografía metropolitana de Guadalajara: Auge y declive. Geograficando, 13 (1), e020. En Memoria Académica. [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.7815/pr.7815.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.7815/pr.7815.pdf)

### FICHA TÉCNICA

PAP MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE ITESO - IMEPLAN

CO-AUTORAS  
GEOGINA ARRUEOLA  
FERNANDA ELIAS  
ARANTZA OSUNA