



MORENA ACUERDO

EN LO GENERAL POR EL QUE SE EXHORTA AL DIRECTOR GENERAL ARQ. JORGE ALBERTO GUTIÉRREZ TOPETE DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD SUSTENTABLE (IMOS) DE BAJA CALIFORNIA A FIN DE IMPULSAR ACCIONES PARA LA PROMOCIÓN DEL ENFOQUE DE GÉNERO EN LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD, QUE INCLUYA LA MOVILIDAD DEL CUIDADO Y DE PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DEL ACOSO EN ESPACIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

APROBADO NO APROBADO

SE APRUEBA EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR, SE DECLARA APROBADO EL ACUERDO DE MORENA. LEÍDO POR LA DIPUTADA **LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE**.

DADO EN EL EDIFICIO DEL PODER LEGISLATIVO, EN SESIÓN ORDINARIA DE LA HONORABLE XXIV LEGISLATURA, A LOS DIECISEIS DIAS DE MARZO DE DOS MIL VEINTITRÉS.

DIP. PRESIDENTA

DIP. SECRETARIA



16 MAR 2023

"2023, Año de la Concienciación sobre las personas con Trastorno del Espectro Autista"

DIRECCIÓN DE PROCESOS PARLAMENTARIOS



DIPUTADA MARÍA DEL ROCÍO ADAME MUÑOZ

Presidente de la Mesa Directiva de la Honorable XXIV
Legislatura del Estado del Congreso de Baja California

PRESENTE.

Diputada **LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE**, en lo personal y en representación del Grupo Parlamentario de Morena de esta XXIV Legislatura, de conformidad con lo establecido en el artículo 31, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como en los numerales 110 fracción III, 114, 119 demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, presento ante esta Honorable Asamblea para su aprobación **Proposición de punto de Acuerdo económico con dispensa de trámite por su urgente y obvia resolución**, en el que se hace un atento **EXHORTO** al **Director General Arq. Jorge Alberto Gutiérrez Topete del Instituto de Movilidad sustentable (IMOS)** de Baja California a fin de impulsar acciones para la promoción del enfoque de género en las políticas de movilidad, que incluya la movilidad del cuidado¹ y de prevención y atención del acoso en espacio del transporte público, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Al igual que cientos de niñas, niños y jóvenes, durante mis años de estudiante, la necesidad modal de usar transporte público era ineludible. Precisamente las experiencias vividas, y las exigencias hoy existentes de voces contra el acoso, y la suma de una carente política pública accesible para cubrir las necesidades del estudiantado, y de la movilidad de cuidado, sirvieron para encaminar mis primeros pasos en la democracia participativa a lado de otras y otros jóvenes, y para estar frente a esta honorable asamblea, que como yo, demandan responder a la multiplicidad de necesidades, exigencias y experiencias de movilidad, que por

¹ Inés Sánchez de Madariaga, experta en Género y Urbanismo, definió en 2016 como "movilidad del cuidado"



mucho, impactan derechos conexos, como la educación, el trabajo, una vida digna y libre de violencia y la salud, por mencionar algunos.

Hoy, a pesar de algunos avances, ahora, ya con una Ley sobre movilidad sustentable el 27 de marzo de 2020 en el Periódico Oficial del Estado, las políticas de transporte en su conjunto continúan sin considerar las necesidades de transporte diarias de las mujeres incluyendo las variables de género, etarias, étnicas y las de personas con movilidad reducida, solo por nombrar algunas, cuyo patrón de desplazamientos generalmente son “poligonales”², es decir, múltiples viajes, con diferentes focos entre trayectos. Además que, estas políticas de movilidad, aún no integra la prevención y atención del problema de la inseguridad, más aún diferenciados según género.

Así entonces, el derecho humano a la libre circulación, en atención a los principios pro persona y progresividad en términos del artículo primero de la Constitución General comprende el “derecho a la movilidad”, el cual está catalogado como un derecho colectivo y difuso, que integra los derechos de las y los usuarios del transporte público colectivo a recibir un servicio de calidad, hasta el derecho de todos los habitantes a la movilidad y accesibilidad segura, sustentable y equitativa de transitar en diversas zonas del lugar en el que habitan, a través de cualquier medio.

Para la CEPAL, “la movilidad urbana representa, una de las grandes oportunidades para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”³, en la medida que se considere “acciones para promover la igualdad de género, mayor conectividad e inclusión social, favorecer un mayor acceso a la salud pública, la generación de

² Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Boletín 371. Liga de documento: <https://www.bing.com/ck/a?!&p=429ffccc7f88e2aJmltdHM9MTY3ODU3OTIwMCZpZ3VpZD0yMmY0YjliOC1hODdmLTU5ZmltMmY4YS1hODVjYTkyZTY4MmUmaW5zaWQ9NTE2NQ&ptn=3&hsh=3&fclid=21f4b9b8-a87f-69fb-2f8a-a85ca93e682e&psq=Determinantes+de+género+en+las+políticas+de+movilidad+urbana+en+América+Latina&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cuY2VwYWwub3JnL2VzL3B1YmxpY2FjaW9uZXMvNDQ5MDItZGV0ZXJtaW5hbnRlcy1nZW5lcm8tcG9saXRpY2FzLW1vdmIsaWRhZC11cmJhbmEtYW1lcmJYS1sYXRpbmE&ntb=1> Recuperando el 05 de febrero de 2023.

³ Ídem



empleos de calidad y promover un desarrollo con disminución de la huella ambiental”.⁴

Así entonces, ya no se puede visualizar a la movilidad como neutra a la desigualdad de género, por el contrario, la movilidad de personas constituye según refiere el informe Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina de la CEPAL, como “la expresión de un entramado de relaciones donde el espacio social es construido a partir de los dominios y jerarquías del género que define tanto sus actividades, como los usos del tiempo y territorios físicos de sus desplazamientos”.

En ese sentido, informe antes citado, refiere que “las necesidades de movilidad de las mujeres no se limitan únicamente a desplazarse al lugar de trabajo, sino que también pueden incluir en mayor medida y en atención a cada familia, trayectos propios de los roles de género heredados”; los viajes para acompañar o recoger a los niños y niñas a la escuela, hacer las compras, el pago de servicios, y las actividades relacionadas con cuidados de terceras personas que se les han atribuido históricamente, actividades que se le han encargado, sin tener en cuenta su disponibilidad de tiempo libre, la acorde organización de las ciudades, ni los tipos de desplazamiento requeridos para cumplir con las diversas tareas de cuidado.

Al respecto, a nivel latinoamericano, las mujeres recorren entre un 11% y un 16% más kilómetros que los hombres para cumplir con sus labores diarias, que en su mayoría siguen asociadas con tareas ligadas a la familia y al servicio del hogar.

Para la Ciudad de México, respecto del total de los viajes declarados, es posible observar cómo las mujeres declaran haber realizado un 6,63% de los viajes por motivo de “ir de compras” y los hombres 2,96%. Del mismo modo, en la categoría de “llevar o recoger a alguien”, las mujeres destinan 3,4% de los viajes, y los hombres 1,25%.

⁴ Ídem



En consecuencia los recorridos de las mujeres son mucho más complejos que los de los hombres. Lo que hace indispensable considerar “aquellas cadenas de tareas que se producen regular y periódicamente en el uso de la ciudad”⁵ y que supone un imperativo a la hora de planificar el sistema de transporte inclusivo, en la localización, seguridad y conectividad con arreglo a las necesidades de transporte de las mujeres, apartándose de la tradicional orientación a satisfacer necesidades y experiencias androcéntricas.

El derecho a la movilidad posee diversos componentes entre ellos el de seguridad, y es la calle y el transporte público donde se cruzan distintos tipos y modalidades de violencia contra las mujeres y niñas, desde el acoso, hostigamiento sexual, agresiones verbales, comentarios ofensivos, tocamientos, miradas lascivas, hasta violaciones y feminicidios.

Según datos de la página oficial de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en México las mujeres realizan 10 millones de desplazamientos diariamente, de los cuales 74% se efectúan en transporte público, donde 9 de cada 10 mujeres han sufrido actos de violencia como agresiones verbales, persecución, acoso sexual, entre otros

En la encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre seguridad Pública de 2022, la percepción de inseguridad de las mujeres en los espacios públicos (como parques o centros recreativos) es de 60.4%; en la calle, del 69.5%, y en el transporte público, del 73.8%. Aunque los hombres son víctimas de la mayoría de los delitos, el 93% de las víctimas de delitos sexuales son mujeres⁶

Al respecto el 06 de junio de 2022, el Instituto Nacional de las Mujeres (Inmujeres) y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) lanzaron los

⁵ Idem

⁶ La calle y transporte público como espacio libre de violencias contra las mujeres, localizado en; <https://wrimexico.org/bloga/la-calle-y-el-transporte-p%C3%BAblico-como-espacios-libres-de-violencias-contra-las-mujeres> recuperado el 8 de marzo de 2023.



Lineamientos para la Prevención y Atención de Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo, un documento sin precedentes.

Por esto, resulta impostergable que la política pública de la movilidad, transversalice la agenda de género con la movilidad de cuidados, como eje central, mediante:

1. La inclusión de Mecanismos para el Adelanto de la Mujer que junto con actores relacionados con los sistemas de transporte público o con el desarrollo urbano, para el diseño y definición de instrumentos estadísticos de medición de las desigualdades en cuanto a género y transporte.
2. Considerar mayor participación de las mujeres en puestos directivos como técnicos, en las agencias de transporte puestos directivos como técnicos cuyas visiones y necesidades de viaje consciente o inconscientemente tienden a permear las políticas del sector.
3. Desarrolle encuestas de percepción de la población desagregadas por sexo con base en las preferencias de uso, a modo de identificar cuáles serían las medidas específicas que impactarían positivamente en las brechas de género en este sector, ejemplo de ello en la ciudad de México, el programa C40 Cities Finance Facility, que desarrolló el estudio Lineamientos para desarrollar un Plan de Acción para el Eje 8 Sur 12 y el Análisis de género del sector transporte en Costa Rica, donde se estudian las condiciones de acceso y uso del sistema de transporte, considerando necesidades y patrones de movilidad según género con el objeto de equilibrar la relación históricamente desigual en la gobernanza y uso del espacio público.
4. La sensibilización y capacitación en temas de género e igualdad entre hombres y mujeres para todas las instituciones y organizaciones del sector, incluyendo los temas de acoso o violencia en el transporte público, que incluya una campaña contra el acoso y denuncia en el transporte público.
5. Elaboración y difusión del Protocolo de actuación para la denuncia, prevención, atención y erradicación de acoso o violencia en el transporte público.

Es por ello que le solicito a las y los integrantes de esta honorable legislatura, sigamos por este camino en donde se promueva la transversalización de la perspectiva de género y se prevenga conductas y cualquier otra forma de violencia contra las mujeres en este sector.

La movilidad de cuidados es una materia impostergable, de ello depende entre otras la actividad económica de las Mujeres, las principales usuarias del transporte público.

En cuanto al acoso no es normal y no debemos ver la falta de respeto a las mujeres y la percepción de inseguridad en el transporte como normal.

En todos los espacios, todos los derechos para todas las personas.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, propongo a esta respetable Asamblea el siguiente punto de:

ACUERDO:

ÚNICO: La XXIV Legislatura del Estado de Baja California emite un atento y respetuoso exhorto al **Arq. Jorge Alberto Gutiérrez Topete Director General del Instituto de Movilidad sustentable (IMOS)** para que: **1)** implemente Mecanismos para el Adelanto de la Mujer, junto con actores relacionados con los sistemas de transporte público y con el desarrollo urbano, a través del diseño y definición de instrumentos estadísticos de medición de las desigualdades en cuanto a género y transporte; **2)** desarrolle encuestas de percepción de la población desagregadas por sexo con base en las preferencias de uso, a modo de identificar cuáles serían las medidas específicas que impactarían positivamente en las brechas de género en este sector; **3)** impulse la sensibilización y capacitación en temas de género e igualdad entre hombres y mujeres para todas, incluyendo los temas de acoso o violencia en el transporte público, que incluya una campaña contra el acoso y denuncia en el transporte público; y, **4)** para que se elabore y difunda el Protocolo



de actuación para la denuncia, prevención, atención y erradicación de acoso o violencia en el transporte público, siguiendo el modelo propuesto por los Lineamientos para la prevención y atención del acoso sexual contra las mujeres en el transporte público colectivo, implementado por el Gobierno de México, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Instituto Nacional de las Mujeres.

Con fundamento en lo señalado en el artículo 31 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California y su correlativo 119 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado, en virtud de la urgente y obvia resolución, solicito sea sometido para su aprobación ante esta Asamblea.

Dado en la Sala Benito Juárez García, en la sede del Poder Legislativo de Baja California, en la ciudad de Mexicali, Baja California a los 16 días del mes de marzo del año 2023.

Atentamente

LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

Diputada Constitucional de la XXIV Legislatura del Estado de Baja California

[1] Plan de Acción de la Cumbre Mundial a favor de la infancia, 30 de septiembre de 1990

[Convencion-sobre-los-derechos-del-nino-2019.pdf \(unicef.org\)](#)