

Que reforma y adiciona los artículos 4o. y 71 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, suscrita por integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Quienes suscriben, diputadas y diputados del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en lo establecido por los artículos 71 fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona la fracción III y se recorren las subsecuentes al artículo 4, y se reforma la fracción VII del artículo 71 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de movilidad con perspectiva de género**, bajo la siguiente:

Exposición de Motivos

Uno de los retos más importantes en la construcción y diseño de las ciudades mexicanas es la incorporación de la perspectiva de género dentro de la planeación e implementación de políticas públicas que fomenten la inclusión, accesibilidad y seguridad para todas las mujeres y niñas que habitan en ellas.

El género es una categoría que define diversos aspectos en lo social dentro del comportamiento cotidiano de hombres y mujeres, incluyendo la manera en la que actúan, viven, y por lo tanto, sus motivos y patrones de viaje.

Por eso, para lograr una efectiva y justa incorporación de la perspectiva de género en materia de movilidad de las ciudades, es importante identificar mediante encuestas, investigaciones y estudios, aquellos patrones de comportamiento que existen entre hombres y mujeres, y a su vez los motivos por los cuales las políticas deben enfocarse en función de ello.

Las ciudades están en constante transformación y por eso resulta esencial entender las necesidades de movilidad de las mujeres y niñas, y el rol que juega en su vida cotidiana bajo la premisa de ampliar su seguridad y avanzar hacia la equidad de género y el incremento de mujeres en la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

Por ello, asumir el reto, abre la posibilidad de construir ciudades más justas, humanas y libres de violencia, en donde se garantice que todas las mujeres y niñas tengan acceso al nuevo derecho a la movilidad referido en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual refiere lo siguiente:

“Artículo 4. (...)

(...)

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

(...)¹

Por lo anterior, es evidente que para hacer efectivo dicho derecho, es de suma importancia fortalecer nuevos modelos de planeación desde lo local, que ofrezcan soluciones y atiendan las problemáticas que a diario experimentan las mujeres y niñas.

Por otro lado, es importante mencionar que en México, las mujeres encabezan el mayor número de viajes en las principales ciudades del país. De acuerdo a datos de la Encuesta Origen Destino 2017 de la Ciudad de México,² y datos del Instituto de Planeación Metropolitana de Jalisco, las mujeres realizan aproximadamente el 54 por ciento del total de los traslados diarios. Sin embargo, la planeación, el presupuesto público y la implementación de las políticas se encuentran lejos de una visión de perspectiva de género, que ocasiona que las necesidades cotidianas de las mujeres y niñas se encuentren totalmente desatendidas.

Cabe destacar que las mujeres y los hombres presentan distintos patrones de movilidad y formas de relacionarse en los espacios públicos; en el caso de las mujeres, las encuestas y estudios antes referidos, muestran que son ellas las que realizan viajes más complejos, ya que sus traslados incluyen mayor intermodalidad, el uso de transporte público y la movilidad peatonal.

Por su parte, el Banco de Desarrollo de América Latina³ asegura que las mujeres continúan cargando de manera gratuita el trabajo de cuidados y doméstico, en consecuencia, tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo doméstico y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos.

A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos haciendo viajes más cortos y más próximos; sin embargo, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible.

Por ejemplo, en la zona metropolitana del valle de México, se ha identificado que la movilidad peatonal se vuelve de mayor importancia en los viajes de mujeres que en los de hombres, ya que el 58 por ciento de los traslados de las mujeres se realizan de esta manera. Asimismo, las mujeres reportan niveles más bajos de satisfacción en sus viajes y son particularmente más vulnerables a sufrir mayor inseguridad.

De acuerdo a un diagnóstico realizado por ONU Mujeres y el gobierno de la Ciudad de México, el 96 por ciento de las mujeres han sido víctimas por lo menos una vez de algún acto de violencia en el transporte público, desde agresiones verbales, contacto físico forzado o persecución.⁴

Otro dato a resaltar es que de cada 100 mujeres, 77 aseguran que tienen miedo a ser agredidas sexualmente mientras utilizan el transporte público y las mujeres que son agredidas pertenecen a todos los rangos de edad.⁵

Lo anterior, ha provocado que las mujeres cambien sus hábitos para evitar cualquier acto de violencia, incluso el 17 por ciento de las mujeres evita viajar sola en el transporte público, el 15 por ciento procura no salir de noche y el 9 por ciento ha modificado su forma de utilizar ropa.⁶

No obstante, la incorporación de las políticas públicas de movilidad con perspectiva de género sigue siendo uno de los grandes pendientes en muchas de las ciudades mexicanas, por lo que promover nuevos marcos regulatorios, nuevos planes y programas, logrará cerrar brechas de igualdad y justicia, promoverá el empoderamiento y el acceso de mujeres a los espacios de toma de decisión y fortalecerá la responsabilidad de los gobiernos de poner al centro a las mujeres de toda política pública en materia de movilidad.

En la bancada naranja estamos convencidas y convencidos que las mujeres deben acceder de la misma manera que los hombres a una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, por lo que buscamos impulsar que las mujeres y las niñas se apoderen de las calles y con eso, avanzar hacia un cambio de paradigma en la movilidad mediante la construcción integral de ciudades más seguras, por lo que consideramos necesario que esta iniciativa sea aprobada con la finalidad de incluir la perspectiva de género en la planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos y centros de población en nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto se somete a consideración la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto

Único. Se adiciona la fracción III y se recorren las subsecuentes al artículo 4, y se reforma la fracción VII del artículo 71 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de movilidad con perspectiva de género, para quedar como sigue:

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública:

I. a II. ...

III. Perspectiva de género. Garantizar que la planeación de los Asentamientos Humanos y Centros de Población contemple las necesidades cotidianas de las mujeres y niñas en materia de habitabilidad, proximidad, espacios públicos, movilidad y transporte, así como un entorno urbano seguro y libre de violencia.

IV. a XI. ...

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. al VII. ...

VIII. Incorporar la perspectiva de género, con la finalidad de promover la accesibilidad de mujeres y niñas a infraestructura, calles seguras, espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, que atienda sus necesidades y patrones de viajes, que eliminen la violencia basada en género y el acoso sexual; y que se implementen protocolos de respuesta efectiva a víctimas;

IX. a XI.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Una vez a la entrada en vigor del presente decreto, los congresos de las entidades federativas deberán realizar las adecuaciones necesarias a sus legislaciones o normativas a fin de dar cumplimiento a la presente modificación en un plazo de 180 días naturales.

Notas

1 [1] Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de:

<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

2 [1] Inegi, Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>

3 [1] CAF, "Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte." Recuperado de:

<https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1725/Movilidad%20con%20perspectiva%20de%20género-Gu%C3%ADa%20metodológica.pdf?sequence=4>

4 [1] Onu Mujeres, "Diagnóstico sobre la violencia contra las mujeres y las niñas en el transporte público de la Ciudad de México" Recuperado de: <https://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2017/03/diagnostico-ciudades-seguras>

5 Idem

6 Idem

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 1 de marzo de 2022.

Diputado Jorge Álvarez Máynez (rúbrica)