

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E.**

La que suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 29, apartados D y E de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 13 fracción IX, 29 fracciones XI y XIX y 32 fracciones XVI y XXXI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I y VI, 76, 79 fracción IX, 82, 95 fracción II, 99 fracción II, 100, 101 y 123 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración del Pleno, la siguiente: “**Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución por el que se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo, a la Secretaría de las Mujeres, y a la Secretaría de Movilidad, todas de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus facultades y atribuciones realicen mesas de trabajo con la finalidad de evaluar la viabilidad de implementar un programa permanente denominado “SIMONE” que tenga como objetivo brindar a las usuarias un servicio de taxi digno, seguro y cómodo, conducido por mujeres, el cual impulsa la igualdad sustantiva en la movilidad de nuestra Capital.**” Lo anterior, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES

La realidad cotidiana de quienes se trasladan en la Zona Metropolitana del Valle de México es de inseguridad y temor. Las personas se sienten así porque muchas

de ellas han sido víctimas de delitos durante sus trayectos, las personas que habitan en zonas periféricas, de alta marginación que colindan con el Estado de México y quienes pasan mayor tiempo en sus trayectos cotidianos son particularmente vulnerables.

Resulta conveniente retomar la información recabada por la Universidad de Stanford en el estudio denominado *“La Victimización en el Transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana”*.¹ El cual expone que el ingreso económico de las personas ayuda a mitigar riesgos, lo cual se debe, en primer lugar, a que quienes cuentan con mayores recursos y viven en Alcaldías de la Zona Metropolitana del Valle de México, las que son espacios más seguros, también se debe a que los ingresos están asociados a tener automóvil privado y utilizarlo en forma exclusiva. Los resultados de los modelos de victimización sugieren dos patrones importantes en cuanto a género, primero, los hombres son particularmente vulnerables a ser víctimas de robo con violencia y las mujeres a ser víctimas de acoso sexual, segundo, entre más tiempo pasan las mujeres en el transporte público es mayor su probabilidad de ser víctimas de cualquier tipo de delito. En cambio, el tiempo de traslado no aumenta la probabilidad de ser víctimas para los hombres, revelando así que las mujeres son más vulnerables a medida que tienen un uso más prolongado del transporte público. El estudio demuestra que los medios de transporte por aplicaciones son percibidos como los más seguros. Las personas no sólo tienen menos miedo, sino que efectivamente la probabilidad de ser víctima de cualquier delito es significativamente más baja en medios de transporte por aplicaciones que en otros medios de transporte.

Desafortunadamente no se hizo una distinción en el cuestionario entre los taxis de calle y de sitio, de forma que es objeto de investigaciones futuras el analizar las diferencias de riesgos entre estas dos clases de taxis. Por último, el estudio

¹ https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf

demonstró que las personas hacen uso de medios de transporte por aplicaciones para mitigar riesgos, lo cual no sucede con los taxis, ya que estos se perciben como significativamente más inseguros. El uso de Uber, Didi, Beat, Cabify, entre otras como producto de la victimización es particularmente común en las personas que habitan en los pueblos, barrios y colonias más inseguros de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Se recalca que el ingreso económico es un factor importante a considerar en el uso de estos medios de transporte como forma de protección. Quienes ganan de 0 a 2 salarios mínimo no hacen mayor uso de medios de transporte por aplicaciones conforme aumenta su victimización, en cambio, quienes ganan más de 2 salarios mínimos aumentan el uso de estos medios de transporte conforme aumenta su victimización.

Ahora bien, de lo planteado, es notorio que existe mucha inseguridad en los taxis de la Ciudad de México, y aunque en menor medida también en las aplicaciones que ofrecen el servicio de transporte privado, es por ello que con el afán de disminuir la percepción de inseguridad, así como brindar un servicio digno, seguro y cómodo para las mujeres de la capital, el referente más cercano a lo que se propone es el Servicio Atenea mismo que es un proveedor de transporte público en la Ciudad de México el cual tiene 52 rutas a lo largo y ancho de la Capital, en ese tenor con el objetivo de dar una identidad al prototipo de taxi que se expone se toma en consideración lo siguiente:

Se sugiere el nombre del Programa “Simone”, en memoria de la Filósofa Francesa Simone de Beauvoir (1908–1986), probablemente una de las pensadoras más conocidas del siglo XX. Además de ser la autora de numerosas novelas y ensayos filosóficos, tuvo una importante participación en la vida política de su época. Junto con Jean Paul Sartre fundó la revista *Les temps modernes*, un referente cultural y

político del pensamiento francés de la segunda mitad del siglo XX. Participó activamente en la defensa de los derechos de las mujeres, en especial en la legalización del aborto en Francia. Fue una de las redactoras del Manifiesto de las 343 en el que, junto con otras mujeres, afirmaba haber practicado el aborto, exponiéndose a enfrentar procesos penales.

Entre 1946 y 1949 escribió *El Segundo Sexo*, obra que sólo con el trascurso del tiempo se convirtió en un clásico del pensamiento feminista, puesto que en el momento de su publicación generó un gran escándalo. La obra es considerada como un punto intermedio entre el movimiento sufragista y el feminismo radical de los años setenta, ya que Beauvoir hace con ella el paso de la vindicación a la descripción de la condición femenina.

La autora se pregunta ¿qué es una mujer? y, con su célebre frase “nadie nace mujer: se llega a serlo”, afirma que no existe coincidencia entre la identidad natural y la de género (términos que serán acuñados posteriormente). Beauvoir advierte que la femineidad no debe considerarse un hecho determinado por la realidad biológica u orgánica, sino que debe entenderse como una construcción social.²

Recordemos que el color morado es emblemático en el movimiento feminista, si bien no existe una única teoría se citan las más usadas.

Primera Teoría. Prioriza el componente estético para explicar el porqué de la elección del color morado y sería el resultado de la mezcla de dos colores, el azul y el rosa, que simbolizan la igualdad de género. ³

² <http://www.ub.edu/seminarifilosofiagenere/filosofa/simone-de-beauvoir/?lang=es>

³ https://historia.nationalgeographic.com.es/a/por-que-morado-es-color-feminismo_16449

Segunda Teoría. El incendio en la fábrica Triangle Shirtwaist de Nueva York.

Es la más extendida, y la que suscita más consenso entre las mujeres que hoy en día participan en las movilizaciones feministas, asocia el color morado a un suceso trágico que impulsó las primeras grandes protestas feministas: el 25 de marzo de 1911, más de 140 trabajadores de la **fábrica textil Triangle Shirtwaist de Nueva York** perecieron en un **incendio**.

La mayoría de las personas que fallecieron eran mujeres jóvenes inmigrantes, de procedencia judía e italiana, que **confeccionaban camisas de hombre**. Estas prendas, supuestamente, eran de color lila. Las condiciones de trabajo eran durísimas: las chicas trabajaban diez horas diarias y otras siete los sábados por un salario bajo.

Aunque nunca se pudo demostrar, se sospecha que fue uno de los empresarios dueños de la fábrica quien prendió fuego al edificio como respuesta a las protestas de las trabajadoras. La leyenda también cuenta que **el humo que salía de la fábrica** después del incendio, y que se podía ver a kilómetros de distancia en toda la ciudad de Nueva York, **era de color morado**.⁴

Tercer Teoría. Por otro lado, aunque el movimiento sufragista ya tenía cierta trayectoria a sus espaldas, los primeros años del siglo XX fue el momento en que sus reivindicaciones tomaron un matiz más contundente. Estas mujeres que pedían el derecho al voto también adoptaron el morado como color simbólico de su lucha, junto con el blanco y el verde que también las caracterizaba. Emmeline Pethick-Lawrence, una de las más destacadas sufragistas lo explicaba así: “El morado, color de los soberanos, simboliza la sangre real que corre por las venas de cada luchadora por el derecho al voto, simboliza su conciencia de la libertad y

⁴ <https://www.lavanguardia.com/vida/20190308/46863093306/dia-de-la-mujer-trabajadora-8-marzo-8m-huelga-color-violeta.html>

la dignidad. El blanco simboliza la honradez en la vida privada y en la vida política. Y el verde simboliza la esperanza en un nuevo comienzo”.

Con los elementos antes expuestos se comparte un prototipo de taxi, el cual debe ser validado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para que cumpla con los requisitos que en la materia se necesitan.



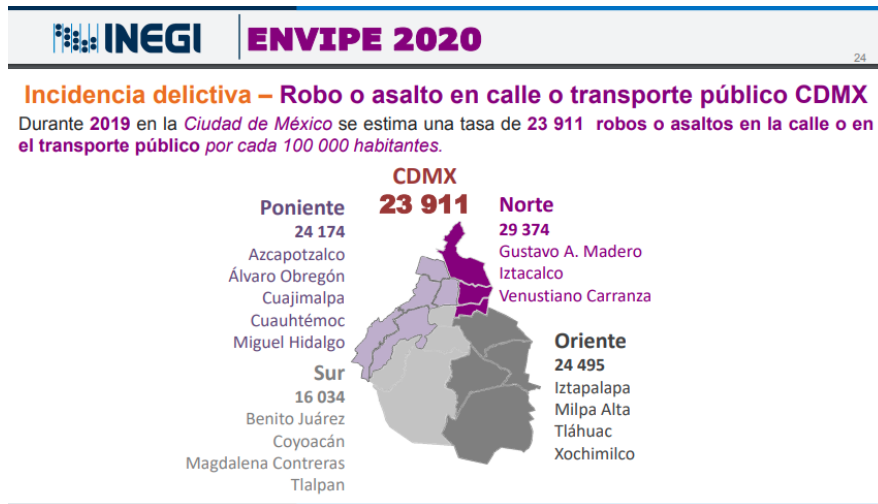
II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La inseguridad es el problema más importante que enfrentan las personas que a diario utilizan el transporte público para llegar a su destino. El riesgo es mayor para aquellos que habitan en zonas de alta criminalidad y violencia y para quienes viven más lejos de sus destinos y pasan más tiempo desplazándose.

Un sondeo realizado por la Fundación Thomson Reuters, a finales del año 2018, da a conocer que la Ciudad de México tiene el sistema de transporte más peligroso para las mujeres entre las cinco urbes más grandes del mundo.⁵

Es por ello que las y los capitalinos consideran al “taxi” como un medio de transporte inseguro, ya que más de 60% respondieron que era muy probable o algo probable ser víctima de un delito en este medio de transporte.⁶ Sin embargo la encuesta no distinguió entre taxis de sitio y de calle, por lo que un estudio futuro deberá explorar las diferencias de seguridad y accesibilidad de ambos tipos.

Robustece a todo lo expuesto el indicador de violencia proporcionado por el INEGI, mismo que en esta lámina ilustra la incidencia delictiva en el 2019 a bordo del transporte público por zonas de la Ciudad de México.⁷



⁵ <https://www.reuters.com/article/transporte-mujeres-mexico-idLTAL2N1XQ04F>

⁶ https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf

⁷ https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2020/doc/envipe2020_presentacion_nacional.pdf

Otra cifra sobre el tema es el último indicador de ONU Mujeres donde da a conocer que el 16.6 por ciento de las mujeres en la Ciudad de México han sufrido algún tipo de violencia en taxis o servicios de carsharing (coche compartido).⁸

Las siguientes tablas corresponden a la encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México, realizada en el año 2018 por ONU Mujeres, donde se observa de manera clara la necesidad de realizar políticas públicas que realmente ayuden a disminuir la violencia en contra de las mujeres ya que el transporte público, en específico los taxis, es un lugar donde más vulnerables se encuentran.⁹

**Tabla 8. Percepción de seguridad en el transporte público.
Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)**

¿Cómo se siente en el transporte público?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Muy segura/regularmente segura	47.3	43.0	41.8	45.9
2 Insegura/muy insegura	52.6	57.0	58.2	53.4
99 No contestó	0.1	0	0	0.7

**Tabla 10. Percepción de miedo a ser agredida sexualmente al usar el transporte público.
Desagregado por grupo de edad (porcentaje por columna)**

¿Tiene miedo a ser agredida sexualmente en el transporte público?	Rango de edad (% del N de la columna)			
	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 o más años
1 Sí	83.5	77.1	62.1	46.6
2 No	16.4	22.9	37.9	52.7
99 No contestó	0.1			0.7

⁸ <https://mexico.unwomen.org/es/digiteca/publicaciones/2019/04/diagnostico-y-documento-de-programa-monterrey>

⁹ file:///C:/Users/aemzcl2/Downloads/AnálisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf

Por todo lo anterior, es evidente que existen estudios sólidos sobre la problemática que es la violencia hacia las mujeres en el transporte público en el caso que nos ocupa a bordo de taxis, y en redes sociales se puede corroborar que existen esfuerzos e iniciativas que por su cuenta ofrecen el servicio de taxi exclusivo para mujeres, así mismo la aplicación de DiDi, ha implementado su servicio de DiDi Mujer, pero se considera necesario que el Gobierno de la Ciudad de México por conducto de sus dependencias generen y garanticen una movilidad adecuada, digna, cómoda y segura a todas las habitantes de la capital.

III.- CONSIDERANDOS

PRIMERO.- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, establece en sus artículos 1, 2, 3 y 4, lo siguiente:

”Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto establecer la coordinación entre la Federación, las entidades federativas, la Ciudad de México y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable que fortalezca la soberanía y el régimen democrático establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Las disposiciones de esta ley son de orden público, interés social y de observancia general en la República Mexicana.

Artículo 2.- La Federación, las entidades federativas, la Ciudad de México y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias expedirán las normas legales y tomarán las medidas presupuestales y administrativas correspondientes, para garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, de conformidad con los Tratados Internacionales en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres, ratificados por el Estado mexicano.

Artículo 3.- Todas las medidas que se deriven de la presente ley, garantizarán la prevención, la atención, la sanción y la erradicación de todos los tipos de violencia contra

las mujeres durante su ciclo de vida y para promover su desarrollo integral y su plena participación en todas las esferas de la vida.

Artículo 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres a una vida libre de violencia que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:

- I. La igualdad jurídica entre la mujer y el hombre;*
- II. El respeto a la dignidad humana de las mujeres;*
- III. La no discriminación, y*
- IV. La libertad de las mujeres..." (Sic)*

SEGUNDO.- La Constitución Política de la Ciudad de México, establece en su artículo 11 apartado C, lo siguiente:

*"Artículo 11.- Ciudad Incluyente.
C. Derechos de las mujeres*

Esta Constitución reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género. Las autoridades adoptarán todas las medidas necesarias, temporales y permanentes, para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres.

TERCERO.- La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México en sus artículos 1, 2 y 4, lo siguiente:

"Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social y observancia general en la Ciudad de México.

Artículo 2. El objeto de la presente ley es establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el marco de los ordenamientos jurídicos aplicables en la Ciudad de

México y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetándose los derechos humanos de las mujeres de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad establecidos en los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos de las Mujeres.

Artículo 4. Los principios rectores de esta Ley son:

- I. El respeto a la dignidad humana de las mujeres;*
- II. La libertad y autonomía de las mujeres;*
- III. La no discriminación;*
- IV. La igualdad de género;*
- V. La transversalidad de la perspectiva de género, y la coordinación institucional en términos del artículo 11 de esta ley;*
- VI. Seguridad Jurídica, en términos del artículo 54 de la propia ley;*
- VII. La protección y seguridad; y*
- VIII. El apoyo y desarrollo integral de la víctima..” (Sic)*

CUARTO.- Plan Estratégico de Movilidad para la Ciudad de México, establece una política pública del Gobierno de la Ciudad de México que persigue entre otras cosas lo siguiente:

La perspectiva de género en la movilidad se fundamenta a partir de una nueva forma de pensamiento que cuestiona las maneras tradicionales de movimiento y traslado de las mujeres, quienes diariamente transitan desde y hacia la Ciudad de México

El Plan Estratégico de Género y Movilidad, publicado en 2019, reconoce las diferencias en los viajes que realizan las mujeres en comparación a los hechos por hombres, orientando sus programas y proyectos hacia una movilidad más cómoda, segura y accesible.

QUINTO.- Eje 3 y 10 del Plan de Reactivación Económica de la Ciudad de México, presentado por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México en Junio del 2021.

“Eje 3.- Inversión pública en movilidad, agua e infraestructura social.

Se llevará cabo la mayor inversión de la última década, con un monto de \$71 mil mdp, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos para finales de 2021.

...

Eje 10 Ciudad segura.

La Ciudad refleja un incremento en la reactivación económica, y esto en gran parte se debe al avance del Plan Nacional de Vacunación que el Gobierno Federal implementó y que ha sido pilar para caminar hacia una nueva normalidad.” (Sic)

Por todo lo anterior, el punto de acuerdo de urgente y obvia resolución propuesto tiene como finalidad cubrir varios ejes transversales contemplados por el Gobierno de la Ciudad de México, como lo son la reactivación económica por medio de políticas públicas de autoempleo, generar condiciones de igualdad sustantiva, movilidad segura que apoye al ingreso de las familias de la Capital, con los siguientes:

IV.PUNTOS RESOLUTIVOS

Por lo antes expuesto, fundado y motivado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México, el siguiente Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución.

PRIMERO.- *Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Trabajo y Fomento al Empleo de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus facultades, atribuciones y suficiencia presupuestal considere brindar créditos o facilidades a mujeres para comprar o adquirir un vehículo que sea utilizado como taxi en el Programa “SIMONE” mismo que busca brindar un servicio de taxi seguro para las*

mujeres de la capital, el cual será conducido por mujeres y así puedan autoemplearse y reactivar la economía de la Ciudad.

SEGUNDO: *Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus facultades y atribuciones realicen las gestiones necesarias para generar las condiciones y viabilidad de implementar el Programa “SIMONE” mismo que busca impulsar la igualdad sustantiva en la movilidad de la Capital.*

TERCERO: *Se exhorta respetuosamente a la Secretaría de Movilidad, de la Ciudad de México, para que de conformidad con sus facultades y atribuciones realice los estudios necesarios, mesas de trabajo, censos, cromáticas y demás gestiones con las dependencias antes mencionadas con finalidad de evaluar la viabilidad de implementar un programa permanente denominado “SIMONE” que tenga como objetivo brindar a las usuarias un servicio de taxi digno, seguro y cómodo, conducido por mujeres, el cual impulsa la igualdad sustantiva en la movilidad de nuestra Capital.*

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles de la Ciudad de México, a los 22 días del mes de Marzo de 2022.

ATENTAMENTE



DIP. ADRIANA MARÍA GUADALUPE ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA