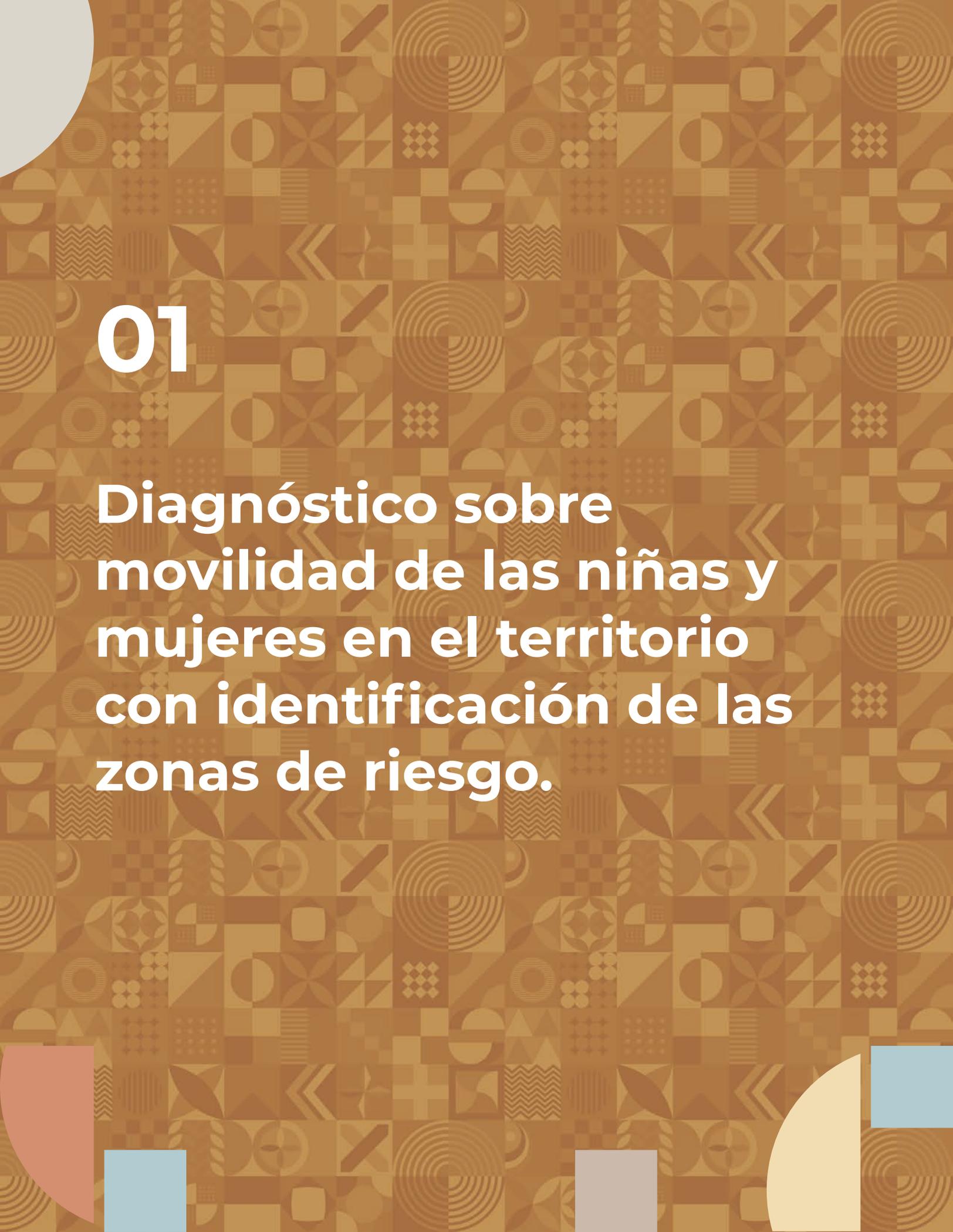




(3077.MT) AT-1-23

Contribuir al bienestar y  
movilidad de las  
mujeres en el territorio  
en condiciones de  
igualdad.



**01**

**Diagnóstico sobre  
movilidad de las niñas y  
mujeres en el territorio  
con identificación de las  
zonas de riesgo.**

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## Indice

1. Introducción	5
2. Estado del arte/de la cuestión	6
2.1. Justificación	9
2.2. Propósitos y objetivos del diagnóstico	9
2.3. Población objetivo	9
2.4. Metodología	11
3. Diagnóstico de la movilidad de las mujeres	13
3.1. Barreras en la movilidad de las mujeres	13
3.2. Violencia en el espacio público	25
3.3. Análisis de mecanismos institucionales para una movilidad segura de las mujeres	29
3.3.1. Principales acciones institucionales	29
3.4. Análisis del entorno urbano y la seguridad de las mujeres	34
1.1. ¿Qué se busca hacer?	35
1.2. ¿Cómo se realizará y que se tomará en cuenta?	35
3.5. Identificación de colonias como zonas inseguras	50
3.6. La ciudad y las condiciones urbanas que facilitan los cuidados	52
4. Recomendaciones generales	55
Reporte de la encuesta sobre Perspectiva de Género en la Cultura Institucional	61
1. Datos generales	61
2. Sobre la formación y capacitación en perspectiva de género y violencia contra las mujeres	61
2.1. Sobre el conocimiento de igualdad entre hombres y mujeres	61
3. Sobre conocimiento y competencias en distintas líneas de acción	62
3.1. En procesos de planificación	62
3.2. Planificación programática, de presupuestos e implementación de proyectos con PEG	63
3.3. Gestión del conocimiento, comunicación y evaluación de la perspectiva de género	65
3.4. Sobre relaciones públicas y asociaciones específicas que contribuyan con la PEG.	66
3.5. Sobre el liderazgo de las mujeres	66
4. Sobre la PEG y la erradicación de la violencia contra la mujer al interior de la institución.	67
5. Políticas para la conciliación de la vida laboral y personal.	68



**INMUJERES**  
INSTITUTO NACIONAL DE LAS MUJERES



**BAJA CALIFORNIA**  
GOBIERNO DEL ESTADO

**INMUJER**  
Instituto de la Mujer



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

5.1. Condiciones de los espacios de trabajo.	70
5.2. Prácticas de no discriminación.	71



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 1. Introducción

---

El Instituto de las Mujeres para el Estado de Baja California en este ejercicio fiscal 2023, desarrolla parte de las acciones previstas en el Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres (PROABIM), el cual tiene entre sus metas la de (3077.MT) AT-1-23 Contribuir al bienestar y movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad.

A través del Proyecto se busca impulsar el adelanto de las mujeres, adolescentes y niñas que permitan la creación de estudios, diagnósticos, protocolos de seguridad, diplomados, seminarios, talleres y cursos y de esta manera garantizar el acceso a servicios de calidad (salud, educación, vivienda, trabajo, movilidad, etc.) así como fortalecer las habilidades y capacidades del personal de la administración pública estatal y federal mediante procesos formativos.

La elaboración del Estudio de Diagnóstico en las tres principales ciudades de Baja California: Tijuana, Mexicali y Ensenada, se enfoca en la movilidad de las niñas y mujeres en el territorio con identificación de las zonas de riesgo, tiene como objetivo establecer las condiciones de seguridad en la movilidad de mujeres, adolescentes y niñas en los principales municipios del estado, identificando incidencia delictiva, mapas de puntos rojos y recomendaciones para la gestión articulada de prevención, atención y respuesta por parte de las instituciones de gobierno.

Partimos el análisis desde la caracterización de la población las tres ciudades principales con énfasis en las condiciones de movilidad y desplazamiento de las mujeres, sus condiciones de seguridad y las condiciones urbanas que vulneran su seguridad desde el punto de vida de la calidad de sus desplazamientos. Integramos en el diagnóstico un análisis urbano considerando que revisa las condiciones del entorno de servicios e infraestructura básica que impactan sobre la percepción de seguridad e inseguridad en los viajes de niñas y mujeres, identificando también zonas que presentan mayores condiciones de inseguridad. Finalmente, se emiten recomendaciones para la incorporación de acciones en favor de erradicar la violencia contra niñas y mujeres en el espacio público, principalmente en aquellos que dan servicio al transporte público colectivo como un instrumento de acceso a bienes y servicios para el bienestar de las familias en el Estado de Baja California.

---

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 2. Estado del arte/de la cuestión

Las mujeres en México vivimos violencia sexual a lo largo de nuestra vida, desde niñas hasta la vejez particularmente en los espacios públicos. Esas violencias dificultan que accedamos a derechos básicos de educación, trabajo, salud y bienestar, cuando es a través de nuestros desplazamientos que decidimos cambiar nuestra vida cotidiana. En Baja California, la percepción de inseguridad ha bajado caso 10 puntos porcentuales entre el 2017 y el 2023, pasando de 47.2% al 38.7%. Los principales lugares donde se percibe la inseguridad son en los espacios público, tales como calles de uso habitual, mercados y parques, entre otros. Para el transporte público es un espacio inseguro para el 58% de las mujeres en Mexicali y el 63.4% en Tijuana. Esto provoca que las mujeres cambien sus patrones de viaje, sus modos de transporte o bien que disminuyan o eviten el tránsito en la ciudad.

La problemática de la violencia sexual en el espacio y el transporte público se posiciona como una de las manifestaciones más frecuentes y lamentablemente normalizadas, impactando de manera significativa a mujeres y niñas. En México, un abrumador 96% de las mujeres han experimentado al menos una vez algún tipo de violencia sexual en el transporte público, ya sea a través de agresiones verbales, contacto no deseado, roces o tocamientos físicos forzados, e incluso persecuciones.

A pesar de la magnitud de este problema, el transporte público ha sido soslayado en los esfuerzos destinados a prevenir y erradicar conductas consideradas como violencia sexual contra las mujeres. Las políticas públicas y la planificación del territorio han priorizado la seguridad en otros medios de transporte sin tener en cuenta las diversas necesidades de viaje y la capacidad de pago de las familias para solventar distintos modos de movilidad.

Aunque las mujeres constituyen una proporción significativa de las personas usuarias del transporte público, los horarios y rutas de estos sistemas han sido diseñados mayormente considerando las actividades con mayores ingresos, lo cual favorece a ocupaciones predominantemente masculinas. Las encuestas y estadísticas utilizadas para la planificación, han omitido variables de género, erróneamente asumiendo que mujeres y hombres se desplazan de manera idéntica o neutral al género.

Históricamente, la construcción de los entornos urbanos ha omitido las necesidades de grupos vulnerables y ha dado prioridad a los sectores dominantes, lo que ha llevado a sistemas de transporte y movilidad complejos y heterogéneos que rompen con la idea de viajes y dinámicas uniformes (SEDATU, 2021). De acuerdo con Zucchini (2015), la movilidad está estrictamente

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

relacionada con la actividad del individuo, lo cual es independiente de que se trate de trabajo remunerado o no. La demanda de transporte es una demanda derivada, es decir, "la gente no viaja por el hecho de viajar, sino que los viajes surgen por la necesidad de realizar actividades en lugares distantes" (Raveau, 2018).

Zucchini menciona que la movilidad de las mujeres está fuertemente condicionada por el papel socio-económico que desempeñan. Son las mujeres quienes se ocupan del bienestar de las personas que habitan en una misma vivienda y por extensión, de la familia en sí. Establece que las mujeres tienen una doble jornada al ocuparse del empleo y del hogar. Por último, resalta que la gestión del territorio y la accesibilidad, entendida como el grado de dificultad con que se llega a un lugar en términos de distancia y tiempo empleados en el desplazamiento, son factores que influyen en la movilidad de las mujeres.

*"La violencia en espacios públicos, particularmente en los sistemas de transporte público, reduce la libertad de movimiento de mujeres y niñas. Reduce su posibilidad de acudir a la escuela o al trabajo y a participar plenamente en la vida pública. Limita su acceso a servicios esenciales y a disfrutar de oportunidades culturales y de ocio. También impacta negativamente en su salud y en su bienestar". (ONU Mujeres).*

El caso de los sistemas de transporte es similar. Se asume que los principales viajes son aquellos que representan una actividad remunerativa o educativa, donde los viajes se consideran desplazamientos pendulares con horarios de entrada y salida que suelen coincidir. Este tipo de viajes son la base para la planeación de los servicios. Sin embargo, las personas cuidadoras (principalmente mujeres) no tienen patrones de viaje pendulares pero encadenados, conocidos como "movilidad del cuidado"<sup>1</sup> Los horarios y necesidades de viajes con diferentes, generalmente acompañando otras personas o llevando carga ligera. En este tipo de viajes, las personas caminan más, usan más los medios públicos y la organización de su vida cotidiana depende en parte de la cercanía entre los servicios y destinos que tienen durante el día. Su experiencia de viaje se dificulta porque las ciudades no se diseñan bajo la lógica de la cercanía y la proximidad a los servicios de cuidado, incrementando los desplazamientos que, en entornos de inseguridad incrementan el riesgo para niñas y mujeres.

Es imperativo comprender que las mujeres se desplazan de manera distinta y que su experiencia en el transporte público difiere considerablemente de la de los hombres. La percepción

<sup>1</sup> Zucchini, E. (2015). Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid. Universidad Politécnica de Madrid.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

de seguridad en el espacio público varía para mujeres y niñas, ya que las violencias a las que se enfrentan son específicas y cotidianas.

Este fenómeno, arraigado en la construcción del género y vinculado no solo a aspectos técnicos y jurídicos, sino también fuertemente en la cultura, plantea la necesidad de adaptar medidas a contextos particulares, dado la naturaleza diversa del transporte. A pesar de que los gobiernos han implementado programas durante al menos una década, es crucial realizar diagnósticos más precisos y fomentar una coordinación interinstitucional más efectiva. Es relevante señalar que la mayoría de los estudios no han incluido el transporte público concesionado, lo que genera vacíos significativos de información y experiencias en este ámbito.

Para mejorar la experiencia de viaje de las mujeres en el espacio y el transporte público, es necesario:

- **Incluir de la Perspectiva de Género en la planeación de proyectos de espacio público y acceso a servicios de transporte público:** priorizando la inclusión de la perspectiva de género en la planificación del transporte público, considerando las diversas necesidades de viaje y modos de movilidad de mujeres y hombres.
- **Considerar los viajes de cuidado como parte de los motivos de viaje** en las Encuestas de Origen-Destino: actualizándolas para la planificación del transporte, incorporando variables de sexo y considerando los patrones de movilidad productiva y de cuidado para entender con mayor precisión los patrones de movilidad de ellas mujeres y grupos en situación de vulnerabilidad.
- **Realizar un diseño inclusivo de horarios y rutas:** para fomentar un diseño inclusivo de horarios y rutas en el transporte público, teniendo en cuenta las ocupaciones y necesidades específicas de las mujeres para garantizar un acceso seguro y equitativo.
- **Implementar campañas de concientización y educación:** sobre la violencia sexual en el espacio y el transporte público, dirigidas a personas usuarias, operadoras y personal, para crear un ambiente más seguro y respetuoso.
- **Fortalecer la coordinación interinstitucional reforzada:** para promover una mayor coordinación interinstitucional entre los niveles de gobierno y organizaciones dedicadas a la seguridad y derechos de las mujeres, para fortalecer la implementación de programas existentes y desarrollar nuevas estrategias de prevención.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 2.1. Justificación

El Instituto Nacional de las Mujeres en el marco del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres tiene por objetivo el contribuir a la igualdad de oportunidades y al ejercicio de los derechos de las mujeres, con el propósito de disminuir las brechas de desigualdad de género, impulsar el adelanto de las mujeres y alcanzar su bienestar, en este sentido, el Instituto de la Mujer para el Estado de Baja California, ha planteado las Acciones para el Adelanto, Bienestar y Autonomía de las Mujeres y a través de la meta **(3077.MT) Contribuir al bienestar y movilidad de las mujeres en el territorio en condiciones de igualdad**, se busca iniciar el proceso de desarrollo de acciones que contribuyan a mejorar la movilidad de las niñas y mujeres en el territorio.

## 2.2. Propósitos y objetivos del diagnóstico

### OBJETIVO DE LA META:

Favorecer el desarrollo de acciones que contribuyan a mejorar la movilidad y seguridad de las niñas y mujeres en el territorio de Baja California.

### Metas específicas a desarrollar:

- I. **A1-23** Diagnóstico sobre movilidad de las niñas, [adolescentes] y mujeres en el territorio con identificación de las zonas de riesgo.

## 2.3. Población objetivo

De acuerdo con INEGI (2021), el estado de Baja California tiene una población de 3.7 millones de personas habitantes, ocupa el lugar número 11 en el ranking de estados de la república mexicana y representa 3% de la población nacional. Su población está conformada principalmente por hombres, con una relación de 101 hombres por cada 100 mujeres, siendo una entidad con una población joven, la mitad de la población tiene 30 años o menos. Asimismo, está integrado por seis municipios: Ensenada, Mexicali, Playas del Rosarito, San Quintín, Tecate y Tijuana.

Tijuana es el municipio con mayor población, al concentrar 51% de la población estatal, seguido de Mexicali, con 28%, en ambos casos se trata de municipios con más de un millón de habitantes, mientras que Ensenada no llega a los 500 mil habitantes e integra 12% de la población estatal. Por otro lado, la población de los municipios de Tecate, Playas de Rosarito y San Quintín no llega a las 150 mil personas habitantes, y en conjunto integran 9% de la población estatal.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

En ese sentido, para **este diagnóstico de movilidad, se centrará el estudio en los municipios de Tijuana, Mexicali y Ensenada, que en conjunto representan 91% de la población estatal**, con más de 3.4 millones de personas habitantes, de las cuales **poco más de 1.6 millones son mujeres, es decir, 49.7 por ciento**. De los tres municipios que conforman la población objetivo, Ensenada es el municipio en el que se presenta un mayor porcentaje de mujeres al interior del mismo, con 50.1% de mujeres frente a 49.8% de los hombre; mientras que en Tijuana y Mexicali, predominan los hombres con 50.3% y 50.4% respectivamente.

**Figura 1.** Población objetivo en el área de estudio del estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020). Panorama sociodemográfico de Baja California.

Dado que el desglose de la información por sexo es limitada y no se presenta para todas las variables de información, en algunos casos se considerará la información global para los municipios por lo que **el área de estudio de este diagnóstico será el territorio de los municipios de Tijuana, Mexicali y Ensenada**, en conjunto. Aún así, la inclusión de toda la población responde a que los impactos de la implementación de una política pública de movilidad se extiende, de manera directa o indirecta, para todas que habitan el territorio de los municipios objeto de estudios, aún a pesar que de el objetivo sean las mujeres.

Finalmente, el diagnóstico de movilidad de las niñas, adolescentes y mujeres apoyará a establecer lineamientos generales que puedan aplicarse y ajustarse a municipios con una escala de población mas pequeña, y que por tanto, respondan a distintas necesidades sobre la transversalización de la perspectiva de género para el diseño de políticas públicas que garanticen una movilidad y transportes seguros para las mujeres en sus territorios.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 2.4. Metodología

El estudio está enfocado en las mujeres que se encuentren en el territorio estatal en los tres municipios principales: del Estado, considerando las siguientes etapas:

### Etapa 1. Preparativos.

1. **Revisión estadística y documental:** Realización de compendio estadístico sobre las principales características de la población por sexo, actividades, movilidad, seguridad ciudadana y características del entorno urbano.
2. **Solicitud de información clave a autoridades:** Identificación de actores clave para la solicitud de información sobre las acciones de política pública en materia de movilidad y seguridad para las mujeres en los municipios del estado de Baja California.

### Etapa 2. Desarrollo de diagnóstico.

1. **Análisis institucional sobre movilidad segura para las mujeres:** Realización de sesión virtual de presentación del proyecto, objetivos y alcances a las autoridades titulares de instancias encargadas de las políticas de seguridad, justicia y movilidad de Baja California.
2. **Aplicación de sondeo "La perspectiva de género (PDG) en las instituciones que intervienen en las políticas de transporte público",** sobre la identificación de acciones de las acciones de transversalización de la perspectiva de género en las instituciones que participan en la planeación, operación y seguimiento de las políticas de transporte público; realizado por medios electrónicos a autoridades participantes en el diseño e implementación de políticas de movilidad, transporte y seguridad de las mujeres.
3. **Análisis del entorno urbano:** Identificación de componentes y barreras que limiten la movilidad de manera segura para las mujeres, así como de las zonas de riesgo para mujeres, adolescentes y niñas en el espacio público, con relación a la violencia sexual contra las mujeres.

### Etapa 3. Integración de diagnóstico.

1. **Descripción de hallazgos:** Identificación y análisis de las principales problemáticas y barreras para la movilidad de las mujeres a partir de los componentes del entorno urbano que limitan el tránsito seguro y condicionan los patrones de movilidad de las mujeres.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

2. **Presentación de resultados:** Integración de diagnóstico estratégico sobre las condiciones de seguridad en la movilidad de las mujeres, adolescentes y niñas en las ciudades de Tijuana, Mexicali y Ensenada, que incluyen recomendaciones para la gestión articulada de la prevención, atención y respuesta ante la violencia sexual en el entorno urbano.
-

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

### 3. Diagnóstico de la movilidad de las mujeres

#### 3.1. Barreras en la movilidad de las mujeres

La planeación, crecimiento y desarrollo de las ciudades en Baja California, principalmente Tijuana, Mexicali y Ensenada, se centran en el desarrollo de actividades económicas productivas, tal como se han diseñado las ciudades en nuestro país. En este contexto, difícilmente existen elementos que consideren las necesidades de traslado por sexo, particularmente de las mujeres, así como de actividades no relacionadas al trabajo remunerado o el estudio, como son el cuidado individual y de terceras personas, mismas que están culturalmente asignadas a las mujeres.

Adicionalmente, las condiciones del entorno urbano, junto con situaciones de marginación, localización de los hogares, de los servicios, y alternativas de trabajo, pueden impulsar el desarrollo de la vida cotidiana de manera digna o convertirse en barreras, que moldean la forma en que se habita y se transita una ciudad. Concretamente para las mujeres, las condiciones del entorno urbano y la tendencia del diseño de las ciudades en función del desarrollo de las actividades económicas productivas, representan barreras para el libre desarrollo de la vida cotidiana en las ciudades, que obliga a las mujeres a tomar decisiones sobre las actividades que realizan y su estilo de vida. Y las ciudades del área de estudio de Baja California no escapan de dicha situación.

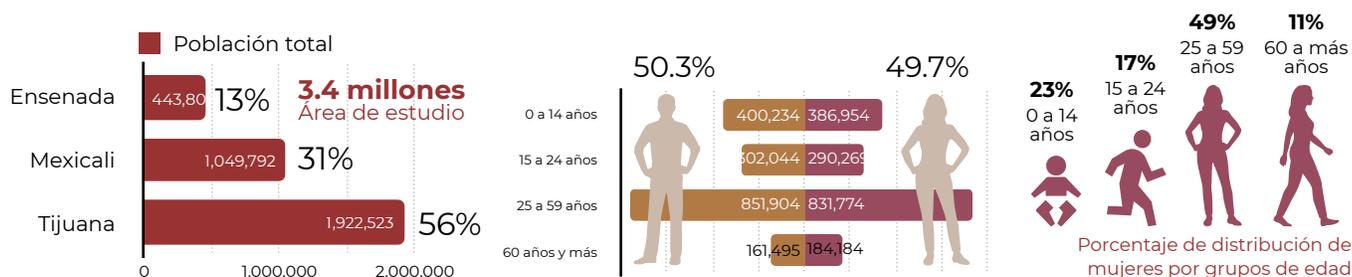
**Las barreras en el entorno urbano y el diseño de las ciudades invisibiliza a las mujeres a tal grado de expulsarlas.** Desde el año 2020, se ha visto una reducción en la proporción de mujeres que habitan el área de estudio. Entre 2015 a 2020, la proporción de mujeres pasó de 49.7% a 50.2% respectivamente. Esto representa una pérdida de más de 131 mil mujeres en conjunto en los tres municipios (lo equivalente a perder la totalidad de las todas las personas habitantes de los municipios de Playas de Rosarito o San Quintín). Se observó que las mujeres tuvieron tasas de crecimiento media anuales menores que los hombres, es decir, cada año el número de mujeres creció en menor proporción, pues mientras que las mujeres presentaron una tasa de 1.7%, los hombres crecieron en casi el doble en el mismo periodo, 2.2% (Inegi, 2021).

Siendo, Tijuana y Mexicali, ciudades fronterizas y sujetas a movimientos migratorios más recurrentes que otras ciudades, la elección de residencia en estas ciudades no es una opción para las mujeres. En conjunto para 2020, poco más de 205 mil personas llegaron a residir a Tijuana y Mexicali; sin embargo, son los hombres quienes migran más que las mujeres, duplicando casi el número de hombres sobre las mujeres. Destaca que mientras para los hombres los principales motivos de migración se encuentran la deportación (88%), el cambio de trabajo (66%) y la búsqueda de empleo (59%), **para las mujeres los principales motivos de migración se encuentran**

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**el casarse o unirse con la pareja (67%), reunirse con la familia (55%) y por motivos de inseguridad (51%).**

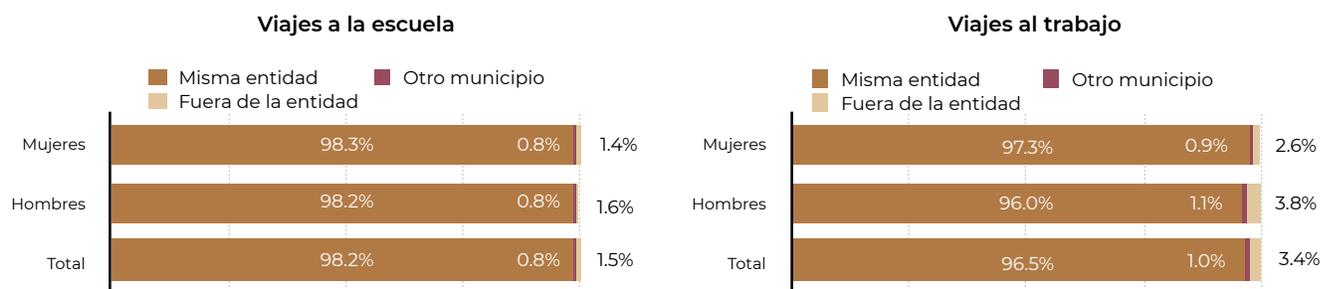
**Figura 1.** Distribución de la población por edad y sexo en el área de estudio del estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020). Panorama sociodemográfico de Baja California.

Las mujeres que permanecen en el área de estudio, tienen una menor tendencia a salir de la entidad o de su municipio de residencia, en comparación con los hombres. En contraste con el año 2015, se han incrementado los viajes a la escuela o al trabajo fuera de su municipio de residencia, pero se han disminuido los viajes fuera de la entidad o del país.

**Figura 2.** Lugar de estudio de la población que asiste a la escuela y al trabajo<sup>1</sup> por sexo en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda 2020. Tabulados del Cuestionario Ampliado.

<sup>1</sup>Corresponde al porcentaje de la población que asiste a la escuela mayor de 3 años y al porcentaje de la población ocupada mayor de 12 años.

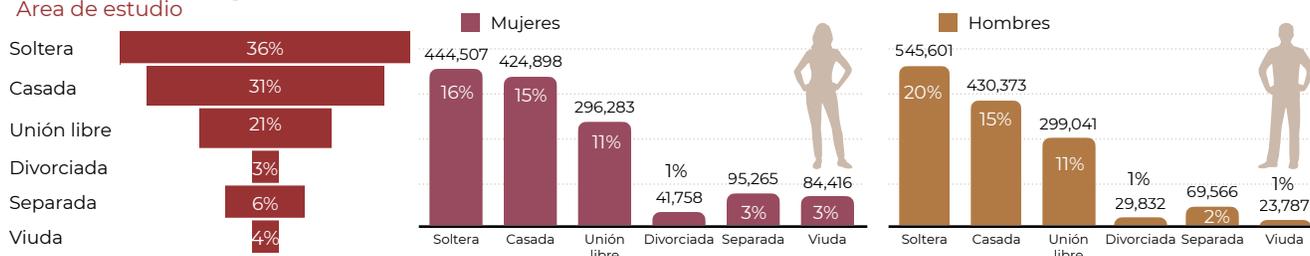
Tal como se vio en los patrones de migración, la decisión de cambiar de residencia para las mujeres implica combinar el estudio o el trabajo con las actividades en familia, siendo que **las mujeres en las ciudades de Tijuana, Mexicali y Ensenada comienzan una relación conyugal a temprana edad, a los 15 años de edad, lo que significa un cambio considerable en las actividades**

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

que desarrollan en su entorno inmediato y en el resto de la ciudad, así como sus patrones de movilidad.

**Figura 3.** Distribución de la situación conyugal de las personas de 12 años y más en el área de estudio de Baja California.

**2.7 millones de personas**  
Área de estudio

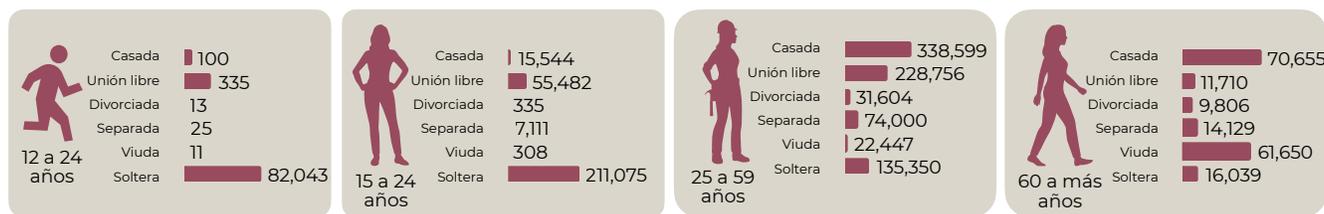


Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

Entre más edad tiene una mujer, mas se reduce la proporción que se encuentra casada o en unión libre. Son más las mujeres de 60 años y más que se encuentran sin una relación conyugal y que mantuvieron una relación (separada, divorciada, viuda) con respecto a los hombres, pues estos últimos presentaron menor proporción de población divorciada, separada o viuda. En contraste, **las mujeres jóvenes de menos de 24 años de edad tienden a mantener en unión libre**, casi duplicando la proporción de hombres en la misma situación conyugal. Asimismo, para 2020, poco más de 721 mujeres de 12 años en adelante se encuentran casadas o en unión libre; de ellas, 435 son mujeres menores de edad.

**Figura 4.** Distribución de la situación conyugal de las mujeres de 12 años y más en el área de estudio de Baja California.

Distribución de las mujeres y su situación conyugal por grupo de edades



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

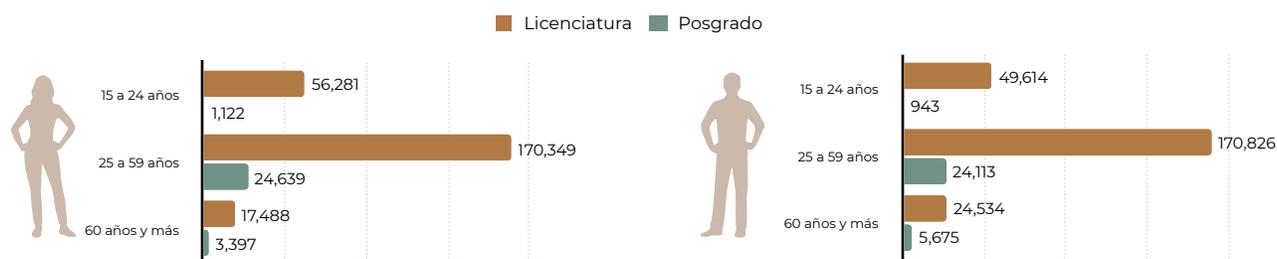
Siendo que las mujeres en el área de estudio inician una relación conyugal en el periodo en que se desarrolla la educación, se ve un impacto en su nivel educativo. En una proporción mucho menor, las mujeres asisten a la escuela. La diferencia de asistencia escolar con respecto a los

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

hombres de tres años y más, es de más de tres mil personas. Además, son más las mujeres que se sitúan en analfabetismo, sin saber leer y escribir, **siendo aún mayor la brecha para las mujeres de 65 años y más** en que existe una relación de 1.5 mujeres que no saben leer ni escribir por cada hombre que se encuentra en la misma situación de analfabetismo.

**De manera general en el área de estudio, las mujeres presentan un nivel de escolaridad básico, incluida la educación primaria y secundaria completa.** Los hombres superan a las mujeres en el grupo de población que tiene educación media superior con 14.5% frente a 13.7% en las mujeres. Esta diferencia porcentual significa poco más de 21 mil mujeres que no cuentan con educación media superior, para mantener proporciones iguales entre hombres y mujeres. **Conforme se incrementa el nivel de escolaridad, disminuye la participación de las mujeres en el acceso a educación superior, como la licenciatura y el posgrado.**

**Figura 5.** Distribución de la población por sexo y educación superior en el área de estudio de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

Particularmente, **las mujeres tienen una mayor carga de trabajo no remunerado lo que se traduce en una reducción del tiempo que tienen disponible para acceder a otras actividades, entre ellas, la educación.** La Encuesta Nacional Sobre el Uso del Tiempo (ENUT) publicada por INEGI y el INMUJERES en 2019 distingue la distribución del tiempo entre hombres y mujeres<sup>2</sup>. Mientras que las mujeres dedican 67% del tiempo total de trabajo al trabajo no remunerado de los hogares, los hombres destinan solo 28% de su tiempo para actividades en los hogares. Asimismo, las decisiones en el modo de transporte también es distinta entre mujeres y hombres. De acuerdo, Heather Allen (2018) los viajes de las mujeres se caracterizan por ser viajes más cortos, variados y en distintos momentos a lo largo del día, sujeto a las actividades de cuidado que realizan cotidianamente. Muchos de esos viajes se realizan para acompañar a otras personas que están a su cuidado, como lo son las infancias, las personas adultas mayores, personas dependientes o con alguna limitación.

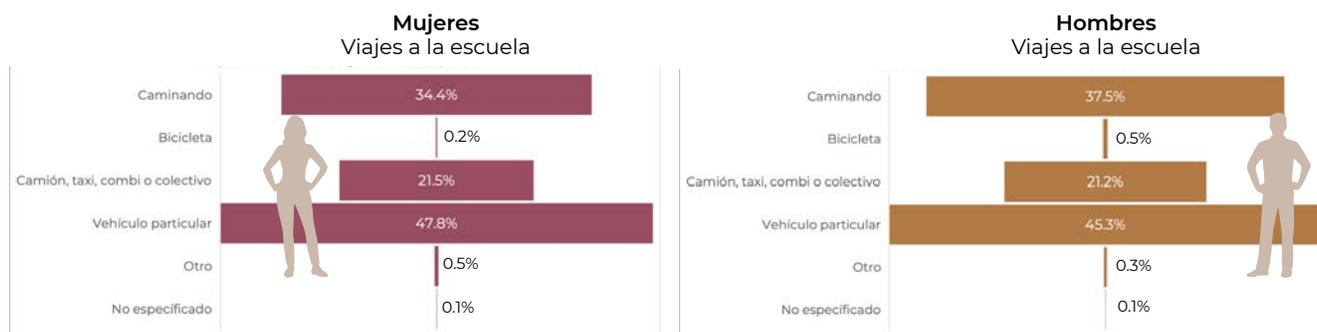
<sup>2</sup> Datos nacionales.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

En el área de estudio, son menos los viajes a las escuela que realizan las mujeres, con 49.6% de los viajes escolares, frente a 50.4% de los hombres. Asimismo, aunque con la información disponible no particulariza a detalle los patrones de los viajes a la escuela, fue posible observar diferencias entre las decisiones de viaje que realizan las mujeres.

**El principal modo de viaje a la escuela de las mujeres es el vehículo particular**, que incluye el transporte escolar, el uso de motocicleta, motoneta, automóvil o camioneta. Resalta que el porcentaje de viajes a la escuela en vehículo particular por las mujeres es más alto en el municipio de Mexicali con 67.5% de los viajes, mientras que para Tijuana representa 35.1% siendo los viajes caminando el principal modo de transporte para las mujeres en dicho municipio con 41% de los viajes. De igual forma, en Ensenada el vehículo particular es el principal modo de transporte para las mujeres con 51.8% de los viajes a la escuela, seguido de 31.5% caminando. En Tijuana las mujeres realizan el mayor número de viajes caminando la escuela, con 45.3%. Por otro lado, aunque en el área de estudio los viajes caminando a la escuela son el segundo modo de transporte preferido tanto para hombres como para mujeres, definitivamente las mujeres realizan menos viajes caminando a la escuela.

**Figura 6.** Reparto modal por sexo en viajes a la escuela en el área de estudio en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

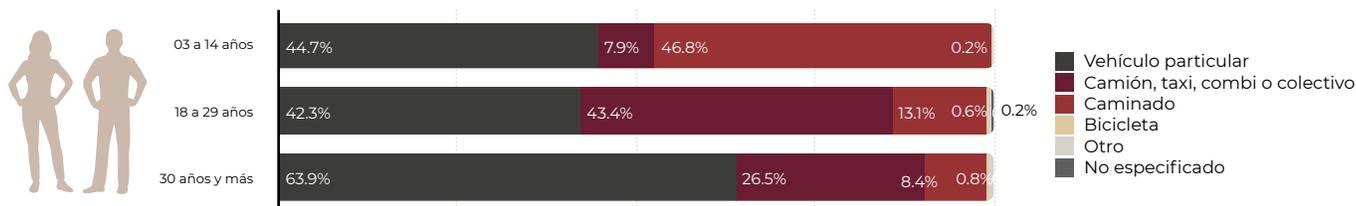
**Una mayor tendencia de uso del vehículo particular en los viajes a la escuela sobre otros modos de transporte implica que para las mujeres es más seguro**, asumiendo que no existan condiciones de caminabilidad y accesibilidad o en su camino se encuentren elementos o condiciones que les generen una percepción de inseguridad como lotes baldíos, falta de alumbrado público, hayan experimentados hechos de acoso o violencia sexual, tengan que realizar trayectos largos o no exista cobertura del servicios de transporte público que las conecte entre su hogar y la escuela. Asimismo, en ciudades donde los modos de transporte no motorizados, como la caminata y la bicicleta, no son una alternativa para los trayectos cotidianos o en trayectos cortos,

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

representa que las condiciones de tránsito en el entorno urbano no garantizan una seguridad vial para las personas habitantes.

En ese sentido, los viajes caminando son principalmente los modos de transporte de las infancias de 3 a 14 años de edad en el estado de Baja California con 46.8% de los viajes a la escuela. A partir de los 18 años, los viajes a la escuela caminando van en descenso, lo que se asume es producto de las necesidades de traslado con mayores actividades que se realizan paralelamente con el estudio, siendo el caso de las personas que estudian y trabajan, o que se encuentren al cuidado de terceras personas o con una relación conyugal como es el caso de las mujeres en Baja California, que implique una serie de trayectos más largos y que la caminata no sea una alternativa. Por otro lado, **los servicios de transporte público son utilizados principalmente por personas jóvenes** con 43.3% de las personas entre los 18 a 29 años de edad en el estado de Baja California.

**Figura 7.** Reparto modal por grupos de edad en viajes a la escuela en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

**Un elemento importante en la decisión del modo de transporte en los viajes que realizamos es el tiempo en virtud de las actividades que se realizan cotidianamente.** El tiempo de trayecto que nos tome, aún con condiciones aceptables en el entorno urbano y las condiciones, en el caso de los servicios de transporte público colectivo o individual (taxi), así como también el vehículo particular, es decisivo al momento de elegir el modo de transporte. Pues mientras que en algunas ciudades, el transporte colectivo es una opción sobre el vehículo particular ante la congestión vial, para otras personas lo puede ser la bicicleta. **En el caso de las ciudades del área de estudio, en su mayoría, el tiempo de traslado en los viajes a la escuela es de 15 minutos**, de ahí que se entienda la existencia de una mayor cantidad de viajes caminando a la escuela tanto de hombres como de mujeres.

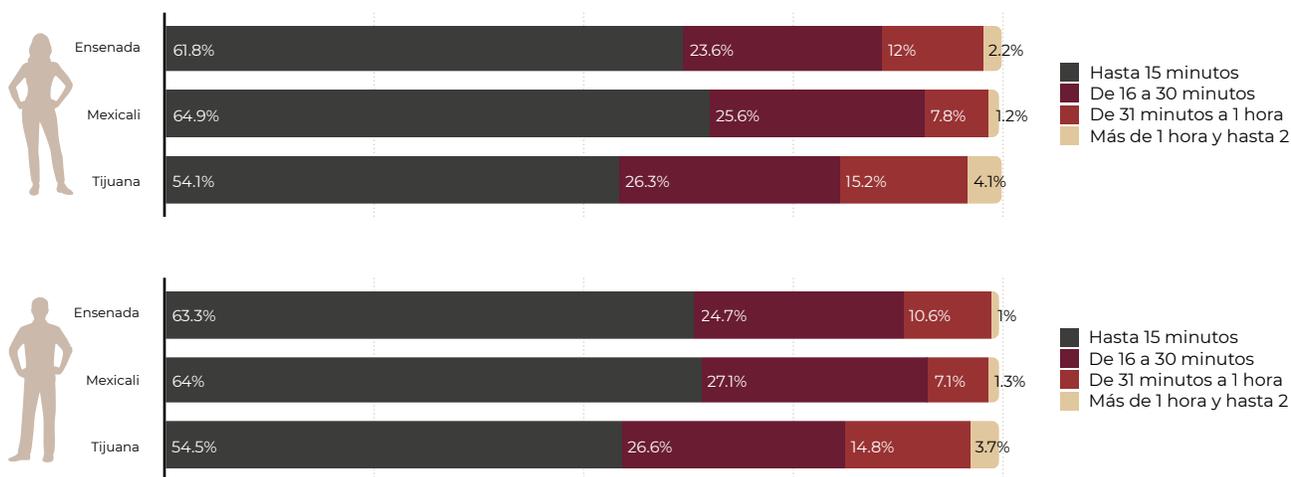
Particularmente, **los tiempos de traslado son más extensos para las mujeres que para los hombres**, al ser mayor la proporción de mujeres que tienen tiempos de traslado de más de una hora y hasta dos hora. Y tal como se comentó anteriormente, los patrones de movilidad de las

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

mujeres tienen a ser encadenados, es decir, que implican una serie de paradas en distintos puntos previo a la llegada de su destino final. Y estas paradas tienen su motivo en la realización de actividades de cuidado, que también realizan las mujeres a temprana edad. Asimismo, mayores tiempos de traslado también son producto de los tiempos de espera de los servicios de transporte público o el uso de más de un medio de transporte, como el uso del taxi para llegar al transporte colectivo, o caminar un trayecto desde el hogar y hacia los puntos de espera del transporte público.

De las tres ciudades, Tijuana es la ciudad en que las mujeres tienen mayores tiempos de traslado, con 15.2% de los viajes a la escuela entre los 31 minutos a 1 hora y 4.1% de los viajes con más de una hora en el tiempo de traslado. La planeación del desarrollo urbano también juega un papel importante en la accesibilidad y tiempos de traslado. El crecimiento desarticulado y disperso que caracterizó a las ciudades desde los años ochenta, incluida la ciudad de Tijuana, así como la existencia de asentamientos humanos en las zonas cerriles, que se realizaron en la ciudad a *"finales de la década de los años setentas en las partes altas y semiplanas de los cerros, localizadas entre el Río Tijuana y el arroyo del Alamar"* (Padilla, s/f), conlleva a que los traslados sean más difíciles para las personas, lleven más tiempo, ya sea en vehículo particular, caminando o en transporte público.

**Figura 8.** Tiempo de traslado de la población que asiste a la escuela por sexo en los municipios del estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Otro aspecto en que las mujeres limitan sus decisiones en la medida que las ciudades ofrezcan alternativas de acceso es el trabajo. **Las mujeres tienen una mayor dificultad para encontrar empleo y mantenerse dentro de la población ocupada.** En el área de estudio, las mujeres no económicamente activa representan 66% de las mujeres de 12 años en adelante, principalmente concentrada entre los 25 a 64 años de edad (26%), siendo su principal actividad las labores domésticas, es decir, 52% de las mujeres en edad laboral se dedican a las labores en el hogar. En contraste, los hombres no económicamente activos representan 33%, la mitad del porcentaje de las mujeres, y en su mayoría se concentran entre los 15 a 24 años de edad, ocupando su tiempo principalmente en el estudio (57%).

La participación de las mujeres en el mercado laboral está sujeta a condiciones tales como las oportunidades laborales y su localización, segregación de las mujeres a empleos asalariados en "*ciertos sectores, posiciones y niveles de ingreso*" (McDowell, 1999)<sup>3</sup>. **Las mujeres trabajadoras representan 42% de la fuerza laboral en el área de estudio, con una brecha de 17% con respecto a los hombres (58%).** La división ocupacional de las personas en la economía de las mujeres, refleja una mayor participación de las mujeres en el sector servicios, con el 43% de las mujeres trabajadoras en este sector, mientras que los sectores primarios y secundarios en trabajos en el campo o en la industria, son posiciones principalmente ocupadas por los hombres. Las mujeres trabajadoras son principalmente profesionistas con educación superior, entre los 25 a 624 años de edad, con una posición en el trabajo asalariada, comerciantes y trabajadoras en servicios, funcionarias, profesionales así como trabajadoras auxiliares en actividades administrativas. De acuerdo con Bueno (2021) el que las mujeres tengan una mayor inserción en el sector terciario o de servicios es un reflejo de la tendencia a realizar actividades más cercanas a la distribución social de las tareas reproductivas que culturalmente se le asigna a la mujer, es decir, el trabajo doméstico y las actividades de cuidado a terceras personas.

Asimismo, **las mujeres reciben menor remuneración por el trabajo que realizan, lo que limita sus decisiones sobre dónde habitar y el acceso a los bienes y servicios.** Mientras que las mujeres en edad de trabajar se dedican en su mayoría a las labores del hogar, los hombres dedican su tiempo en prepararse y estudiar, lo que se refleja en las posiciones que ocupan en los puestos de trabajo y en una mayor remuneración en el trabajo. Las mujeres tienen principalmente posiciones en el trabajo de asalariadas (79%), como funcionarias, profesionales y técnicas, seguido ocupaciones por cuenta propia (16.5%), siendo comerciantes y trabajadoras en servicios. La brecha salarial es de

<sup>3</sup> Consultado en Bueno, A. (2021) División sexual del trabajo: Mujeres en el mundo laboral. ONU-Habitat. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/division-sexual-del-trabajo-mujeres-en-el-mundo-laboral>

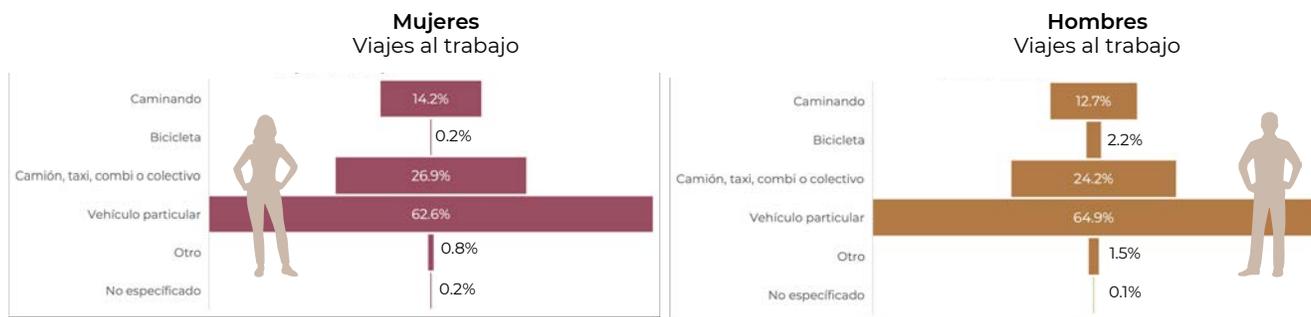
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

13% menor para las mujeres, pues 58% de las mujeres trabajadoras percibe más de dos salarios mínimo, mientras que 71% de los hombres perciben el mismo nivel salarial.

**En ese contexto, se observa que las decisiones de viaje de las mujeres se ven sujetas a los costos, en tiempo y dinero, que les implica trasladarse a su lugar de empleo.** Con una mayor brecha salarial, mayores tiempos de traslado, viajes encadenados con múltiples paradas antes de su destino final, los viajes al trabajo de las mujeres se realizan principalmente en vehículo particular, (incluidos los viajes en motocicleta). Aún así, en términos absolutos, es mayor en casi el doble, el número de viajes que realizan los hombres en vehículo particular con respecto a las mujeres. Asimismo, a diferencia de los viajes a la escuela en que el segundo modo de transporte fue la caminata, la segunda opción de transporte para las mujeres es el transporte público, que incluye el transporte colectivo, taxis de sitio, de la calle, y del que se solicita a través de una aplicación móvil (App Internet) u otros.

Los viajes caminando al trabajo pasarían a ser la tercera opción de viaje de las mujeres al trabajo. En menor medida, incluso en comparación con los hombres, las mujeres utilizan modos de transporte no motorizados como la caminata o la bicicleta para ir al trabajo. Aunque representan alternativas de movilidad que se pensaría amigables o económicas, el que no sea una opción para las mujeres, refleja que no se adecuan a las necesidades de traslado, que pueden ir desde el esfuerzo que implique por el trayecto a realizar, el llevar carga, que puede ser las compras de víveres o la mochila en el caso de las mujeres que son madres, el tiempo, las barreras físicas tales como el cruce de vialidades, la falta de banquetas, de arbolado o condiciones de caminabilidad y confortabilidad, barreras naturales como pendientes y cauces urbanos, así como condiciones de inseguridad ante la percepción de entornos no seguros por presencia de pandillerismo, deterioro, vandalismo del espacio, baldíos a la ubicación de hechos concretos de delincuencia y violencia, particularmente la amenaza de violencia sexual.

**Figura 9.** Reparto modal por sexo en viajes al trabajo en el área de estudio en el estado de Baja California.

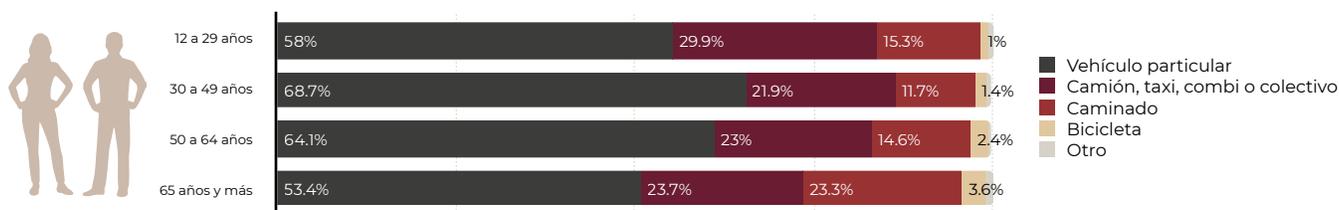


"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

Entre más edad tiene una personas menos usa el vehículo particular y más camina en sus viajes al trabajo. Tal situación se asume pueda se reflejo de una disminución en los viajes que se realizan tanto al trabajo como tal, como por las actividades que se realicen paralelamente con el trabajo. En el caso de las mujeres, puede responder a que ya no existan los viajes de cuidado y por ejemplo no realicen acompañamiento de infancias a la escuela. Asimismo, se observa un incremento paulatino en el uso de la bicicleta en los viajes al trabajo, pasando de 1% de los viajes entre los 12 a 19 años de edad a 3.6% en personas de 65 años y más.

**Figura 10.** Reparto modal por grupos de edad en viajes al trabajo en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

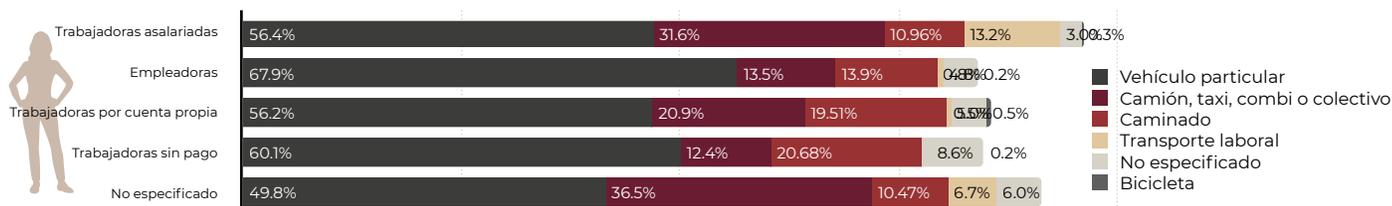
Por otro lado, **los sistemas de transporte y el entorno urbano no facilitan condiciones que les permita a las mujeres acceder a mejores oportunidades laborales y a combinar sus actividades de empleo con actividades de cuidado.** Aunque las mujeres representan el 42% de la fuerza laboral, su participación en el mercado laboral está sujeta a la localización de las oportunidades laborales, mismas que en su mayoría están segregadas a posiciones en el sector terciario, de servicios, que las obliga a realizar actividades cercanas a su hogar, por las actividades de cuidado que desempeñan. La cobertura de la red de servicio de transporte público colectivo responde a la atención de una necesidad de acceso a la escuela o el trabajo, sin considerar las necesidades de cuidado personales y de terceras personas, actividades de recreación, deporte, cultura, esparcimiento convivencia familiar y en comunidad, necesarias para el desarrollo de una sociedad.

Según datos disponibles sobre los viajes de las mujeres sobre el tipo de empleo que realizan, llevada a cabo por Inegi en 2015, se observó que las mujeres optan por utilizar el vehículo particular para trasladarse a sus puestos de trabajo, principalmente por las mujeres que tiene un negocio propio con 67.9% de los viajes y de las trabajadoras asalariadas con 56.4%. En segundo lugar se encuentran los viajes en transporte público para todas las posiciones en el trabajo. Destaca el caso de las mujeres trabajadoras asalariadas que utilizan distintos modos de transporte con mayor intensidad para los viajes al trabajo; asimismo, las mujeres trabajadoras asalariadas realizan un

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

mayor porcentaje de viajes que el resto de las mujeres en otros tipos de trabajo. Para las mujeres trabajadoras que no reciben pago, el auto sigue siendo una primera opción para los viajes, aunque destaca que este grupo de mujeres realizan con mayor intensidad viajes al trabajo caminando.

**Figura 11.** Reparto modal de mujeres por posición en el trabajo en el estado de Baja California.



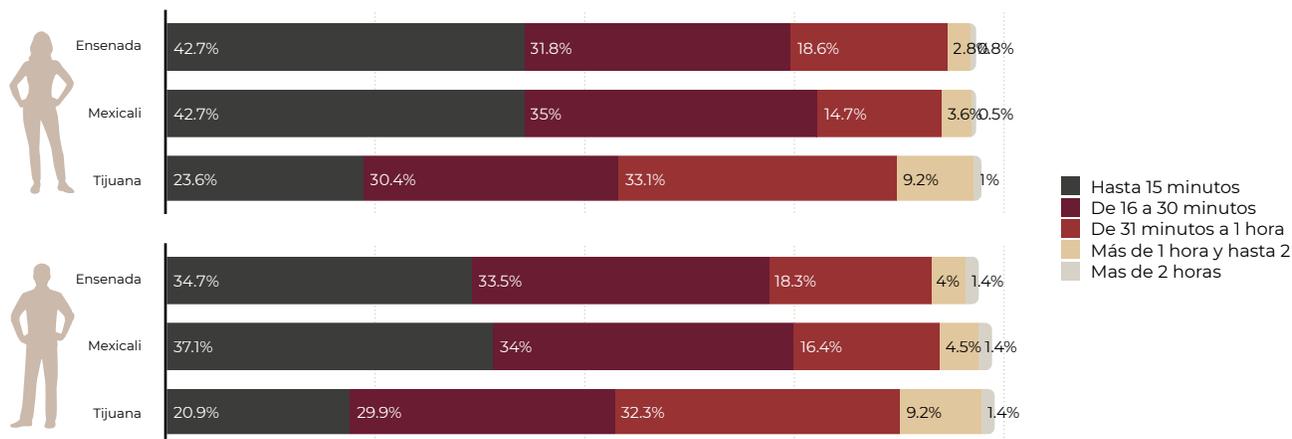
Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2015) Encuesta Intercensal 2015

**Caso contrario con los viajes a la escuela, las mujeres tienen menores tiempos de traslado con respecto a los hombres en los viajes al trabajo.** Esta situación se asume como reflejo de las decisiones de las mujeres de permanecer cerca de su hogar y del entorno en el que realizan sus actividades cotidianas, principalmente de cuidado. En su mayoría, los viajes que realizan las mujeres en los municipios del área de estudio al trabajo es al interior del municipio (97.2%) y en la misma entidad (97.8%), únicamente 1.5% de las mujeres trabajadoras se trasladan fuera de la entidad o del país. En promedio, 10% de las mujeres trabajadoras no realiza un traslado al trabajo, lo que significa que realizan sus actividades laborales en casa, mismas que puede ser el trabajen doméstico no remunerado, trabajo virtual o combinen la vivienda con su centro de trabajo.

Los mayores tiempos de traslado para las mujeres trabajadoras se realizan en el municipio de Tijuana, en el que la proporción de mujeres con tiempos de traslados de hasta 15 minutos por la mitad que la proporción registrada en Ensenada y Mexicali. En promedio, las mujeres tijuanaense les toma de media hora a una hora el trayecto al trabajo. De igual manera, mayores tiempos de traslados refieren a un mayor número de paradas previas a la llegada al destino final del viaje, el trabajo, por la realización de actividades de cuidado. Para las mujeres trabajadoras asalariadas, quienes utilizan el transporte público con mayor intensidad que otras mujeres trabajadoras, representa un mayor tiempo de espera del transporte público e incluso del recorrido en el trayecto o del acceso al servicio de transporte público.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Figura 12.** Tiempo de traslado de la población que trabaja por sexo en los municipios del estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

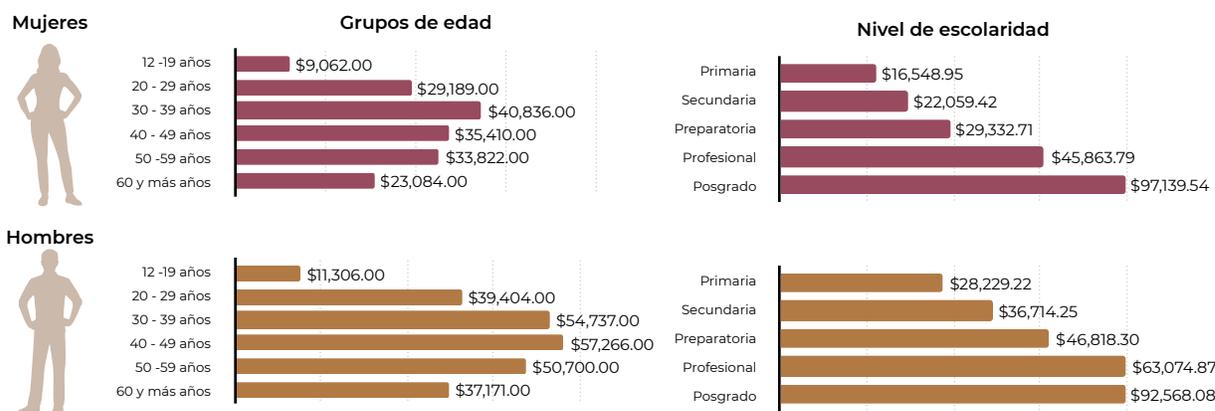
Una planeación del servicio de transporte público desconectado de las necesidades de movilidad de las mujeres, trae como consecuencia que éstas gasten más en transporte público al buscar opciones que se adapten a sus patrones de viaje y que les garanticen seguridad en sus traslados.

Es por ello que **el gasto en transporte es otra de las barreras que llegan a limitar las decisiones de traslados de las mujeres en las ciudades.** Los hogares en Baja California dedican 22.4% al transporte, y es el segundo mayor gasto que realizan. Para las mujeres, representa en general, 4% de su ingreso trimestral, incrementándose en niñas y jóvenes (12 a 19 años) que representa 13% de su ingreso trimestral, lo que significa una limitación en la edad escolar, y podría ser un factor por el que las mujeres no puedan seguir con su educación, recordando que solo 13.7% de las mujeres en el área de estudio cuentan con educación media superior, y 11.2% educación superior.

La brecha salarial entre las mujeres en edad laboral, a partir de los 12 años, oscila entre el 30% con respecto al ingreso promedio trimestral que perciben los hombres. Esta brecha va en aumento conforme se va incrementando la edad en las mujeres hasta alcanzar 38% entre mujeres y hombres de 60 años y más (Inegi, 2023). **Asimismo, la brecha salarial se incrementa en mujeres que solo accedieron a la educación básica, hasta 41%,** por lo que más de 332 mil mujeres que solo tienen educación primaria y secundaria se encuentran en situación de vulnerabilidad con un ingreso promedio trimestral que es mucho menos de la mitad del ingreso promedio trimestral en el estado de Baja California.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Figura 13.** Ingreso promedio trimestral de los hogares por sexo en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2023). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares. ENIGH 2022. Tabulados por entidad federativa, 2023.

Es por ello que las mujeres en Baja California se encuentran en situación de vulnerabilidad al no facilitarles elementos y componentes del entorno urbano y de los servicios del transporte público que les permita acceder a una educación completa, tomar decisiones libremente sin que implique seguir las construcciones sociales tradicionales como lo son el mantener una relación conyugal; acceder a mejores empleos remunerados y en posiciones de toma de decisiones, no subordinadas o segregadas en los sectores de servicios y de actividades de cuidado no remuneradas.

El entorno urbano inmediato a los hogares de las mujeres carece de elementos de protección que garantice una movilidad segura. Elementos como la infraestructura del servicio de transporte como los puntos de parada, estaciones, información a las personas usuarias, puede limitar el acceso a los servicios básicos de salud, abasto, educación y cuidado de terceras personas. Las barreras en la movilidad de las mujeres no solo implican mayores tiempos de traslado y dificultades en la accesibilidad, sino que significan un impedimento para garantizar una vida digna para las mujeres.

### 3.2. Violencia en el espacio público

Para las mujeres, el uso del espacio público conlleva miedo a la violencia sexual y a ser agredida (Santiso, 2000). En Baja California, 74.2% de las mujeres se sienten inseguras en el espacio público, principalmente transitar por las calles, especialmente por la noche. En tan solo dos años, entre 2020 a 2022 se incrementaron los casos de acoso y violencia sexual en lugares públicos, siendo principalmente hacia mujeres. En Mexicali los casos de violencia sexual hacia las mujeres pasó de 5.7% en 2020, a 24.8% en 2022; Tijuana registró 15.7% casos de violencia sexual en lugares públicos

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

en 2022. Entre ambas ciudades, en 2022 registran más de 187 mil mujeres que han sufrido casos de violencia sexual en lugares públicos.

**El entorno urbano no genera condiciones de un tránsito seguro, por lo que las mujeres se sienten más inseguras en el espacio y el transporte público.** La falta de alumbrado público en la totalidad de las vialidades es una constante que caracteriza la infraestructura vial de las tres ciudades, y que pone en riesgo la seguridad de las mujeres en las calles pues impide la libertad de poder realizar actividades nocturnas. La falta de iluminación crea zonas de penumbra en donde pueden cometerse actos delictivos contra las mujeres en todos sus grados.

Además de las barreras y limitaciones a las que se pueden enfrentar las mujeres por la percepción de entornos inseguros o con riesgo, se suman desigualdades sistémicas por la superposición de distintas condiciones o factores sociales como la etnia o la situación de discapacidad. En cada grupo minoritario de mujeres se suman situaciones que posicionan a las mujeres en desigualdad y vulnerabilidad.

Las infancias y las mujeres adultas mayores se enfrenta a situaciones de vulnerabilidad en el momento que dependen de terceras personas para transitar por la ciudad. En el caso particular de la **distribución de las mujeres por grupos de edad**, las niñas y adolescentes representan 23% y 17% respectivamente, apenas 40% en conjunto, siendo menor su proporción con respecto a las mujeres adultas que representan 49%, mientras que las mujeres adultas mayores representan 11% del total de mujeres del área de estudio.

Parte de ese porcentaje de mujeres adultas utilizan la bicicleta como medio de transporte, aunque en una menor proporción, en uso de la bicicleta conlleva pensar en el cuidado de seguridad vial en el entorno urbano para personas adultas mayores, por ejemplo, que se trasladan al trabajo en bicicleta (3.6%), y en garantizar que las vialidades presentan condiciones adecuadas para garantizar su seguridad, así como que no existan barreras físicas o se faciliten alternativas ante dichas barreras.

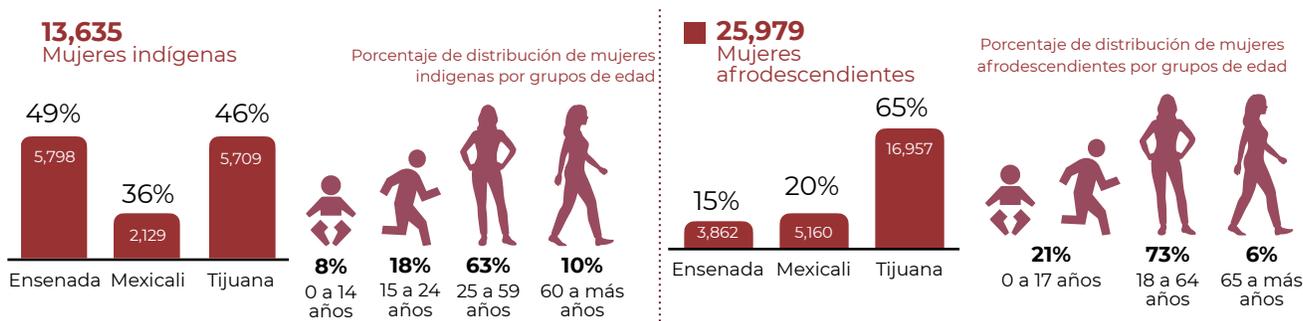
Asimismo, se observó que **las mujeres presentaron una mayor proporción de población con enfermedades**, con 58% del total de la población con enfermedades y padecimientos, frente a 42% de hombres durante 2022 (Secretaría de Salud, 2022). Esta situación somete a las mujeres a posiciones de necesidad de acceso a los servicios de salud y sus equipamientos, así como la dependencia de terceras personas en algunos casos. Siendo que las mujeres tienen una mayor brecha salarial, particularmente entre las mujeres adultas mayores, es importante garantizar el acceso a los centros de atención médica a través de sistemas de transporte que consideran dichas necesidades.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Por otro lado, las madres solteras también representan un grupo que se encuentran en situación de vulnerabilidad con respecto a las facilidades que ofrece o no ofrece su entorno urbano. A pesar de que la proporción de personas casadas entre hombres y mujeres es similar (solo dos puntos porcentuales de diferencia), **un tercio de los hogares tiene a una mujer como jefa de familia**, es decir, en 33% de los hogares, mientras que en 67% de los hogares la jefatura de la familia es un hombre. La brecha salarial entre las mujeres madres de familia asciende a 38%, frente a 22% de la brecha que registran las mujeres sin hijos con respecto al ingreso promedio trimestral en comparación con los ingresos de los hombres. Esta brecha se incrementa en la medida en que las mujeres tiene más hijos e hijas, alcanzando 55% de brecha salarial en mujeres con tres hijos. De igual manera, esta situación no solo impacta en las propias mujeres, sino en las generaciones de hijos e hijas que ante las limitaciones de ingresos de las jefas de familia en dichos hogares, no puedan acceder a servicios básicos como educación y salud, tal como se ha visto son de las principales limitaciones que sufren las mujeres en Baja California.

Junto con las madres solteras, las mujeres indígenas y afrodescendientes o afromexicanas presentan una brecha salarial mucho más alta, llegando a 46% con respecto al ingreso promedio trimestral en comparación con los ingresos de los hombres, y en un porcentaje similar con respecto a otras mujeres. En el área de estudio, 13,636 mujeres de 3 años y más hablan una lengua indígena, y representan 1% del total de mujeres del área de estudio. Asimismo, 25,979 mujeres se autoadscriben como afrodescendientes o afromexicanas, y representan apenas 2% del total de mujeres en el área de estudio.

**Figura 14.** Distribución de las mujeres autoadscribitas como indígenas y afrodescendientes o afromexicanas por edad en el área de estudio del estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia con datos de Inegi (2021) Censo de Población y Vivienda (2020).

Por ello, principalmente las barreras moldean la forma en que las mujeres habitan las ciudades, y por tanto, transitan en ellas, para acceder a los puntos de trabajo, los centros educativos, los equipamientos, servicios, comercios y otras actividades, principalmente relacionadas con el



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

cuidado personal y el cuidado de terceras personas. Los sistemas de transporte público desempeñan el papel primordial de transportar a las personas a los lugares que necesiten llegar.



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

### 3.3. Análisis de mecanismos institucionales para una movilidad segura de las mujeres

#### 3.3.1. Principales acciones institucionales

Luego de la revisión del marco normativo y de la estructura de la administración pública estatal y municipal, se identificaron las instancias de gobiernos que tienen asignadas responsabilidades y atribuciones relacionadas a las en el diseño e implementación de políticas de movilidad, transporte y seguridad de las mujeres. En el caso del gobierno del estado de Baja California se partió de la revisión de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Baja California. A nivel estatal, fueron identificadas ocho autoridades, dos **autoridades en materia de movilidad**, y cuatro **autoridades en materia de prevención y**

#### atención de las violencias contra las mujeres.

En el caso de los gobiernos municipales de Tijuana, Mexicali y Ensenada, siendo la escala de las atribuciones en materia de movilidad que se maneja a nivel local, y con respecto a tener elementos de análisis en la misma escala, se consideró a los tres municipios como una misma entidad y al Ayuntamiento como una misma instancia, de manera tal que se revisaron de manera general, las acciones que se realizan sin profundizar en la revisión exhaustiva de la estructura orgánica en cada municipio. En la siguiente imagen se mencionan las autoridades en las que se enfocó el análisis.

**Figura 15.** Autoridades en materia de movilidad y de prevención y atención de las violencias contra las mujeres en el estado de Baja California.



Fuente: Elaboración propia a partir de la revisión de la normatividad local vigente.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Por otro lado, se identificaron la intencionalidad de las atribuciones para identificar la finalidad de la política pública que se traduce desde la normativa local, y fuera posible determinar hacia dónde están enfocados los esfuerzos en la protección de los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia, así como sus alcances. Se tomó como referencia la Metodología Simone (Méndez, 2019), misma que tiene la finalidad de *"dar una guía hacia el análisis con perspectiva de género durante todo el ciclo de vida de un proyecto así como del diseño institucional de quienes participan en el diseño, toma de decisiones y ejecución de acciones en materia de movilidad"*, desde la cual se hizo una adecuación de los criterios de análisis que propone la metodología para identificar la intencionalidad de las acciones en las atribuciones y objetivos que realizan cada autoridad.

Para el caso los criterios de análisis definidos para el caso fueron los siguientes:

1. **Diseño y planificación:** consiste en la realización de acciones enfocadas en las realización de estudios, diagnósticos y análisis sobre las mujeres, las violencias, y las necesidades de movilidad que ayuden a *"reducir los obstáculos para mejorar la experiencia de viaje y facilitar las labores de cuidado y del hogar en el espacio público"* (Méndez, 2019).
2. **Prevención:** refiere a las acciones de prevención de violencias hacia las mujeres, principalmente en el espacio y transporte público.
3. **Atención y protección:** acciones encaminadas a la atención de hechos delictivos denunciados y no denunciados así como garantizar la protección de víctimas de violencias y de hechos criminales.
4. **Mecanismos de adelanto:** *"acciones de transversalización de la la perspectiva de género en las políticas públicas, y que realizan acciones concretas para promover los derechos humanos de las mujeres y niñas, así como para erradicar de la violencia contra ellas"* (Inmujeres, s/f).
5. **Acceso a la justicia:** acciones que garantizan a las mujeres protección y garantía de sus derechos, accediendo de manera adecuada, a todos los mecanismos de justicia.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Tabla 1.** Análisis de las atribuciones y objetivos de las autoridades en materia de movilidad y de prevención y atención de las violencias contra las mujeres en el estado de Baja California.

Instancia de gobierno	Ámbito de la atribución	Criterios de análisis				
		Diseño y planificación	Prevención	Atención y protección	Mecanismos de adelanto	Acceso a la Justicia
Secretaría General de Gobierno	Prevención y atención de las violencias contra las mujeres		●			
Secretaría de Seguridad Ciudadana		●		●		
Fiscalía Especializada en Delitos contra Mujeres por razones de Género.				●		●
Secretaría de Inclusión Social e Igualdad de Género		●	●			
Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable	Movilidad	●	●			
Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California	Movilidad	●	●		●	
Instituto de la Mujer para el Estado de Baja California	Prevención y atención de las violencias contra las mujeres	●	●			
Centro de Justicia para las Mujeres					●	●

Fuente: Elaboración propia a partir de la revisión de la normatividad local vigente.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

De la revisión de la intencionalidad de las acciones en las atribuciones y objetivos que realizan cada autoridad, se identificaron de manera general las siguientes situaciones:

- En su mayoría, los esfuerzos en las atribuciones y objetivos de las instancias de gobierno local a nivel estatal se concentran en el **diseño y planificación de políticas y estrategias** en materia de movilidad y transporte público, así como en la protección de los derechos de las mujeres y garantizar el acceso a una vida libre de violencia. En la misma proporción se encuentran las acciones de prevención, que aunque se describen en el las atribuciones u objetivos de política pública, se realiza de manera general, mas no se especifica una problemática en particular con respecto a las violencias que son objeto las mujeres, sobre las cuales se deban generar mecanismos o acciones de prevención de dichas violencias. En tal situación se encuentran las violencias que ocurren contra las mujeres en los espacios públicos, que como se vio en apartados anteriores, representan una de las barreras para la movilidad segura de las mujeres en Baja California.
- En el caso de diseño y planificación de políticas y estrategias, se identificó que en el caso de las instancias enfocadas en movilidad y transporte, se considera el desarrollo de estudios o análisis

particulares de las necesidades y patrones de movilidad de las mujeres, y este es un tema fundamental para poder entender hacia donde se tienen que evocar los esfuerzos de la política en materia de movilidad y garantía de las mujeres a una vida libre de violencia, principalmente en los sistemas de transporte público y en el espacio público.

- Resalta el caso de la Secretaría de Seguridad Pública que tiene entre sus atribuciones *"Formular e instrumentar políticas públicas, planes, programas, estrategias y acciones que comprendan la prevención especial y general de los delitos y de las violencias en lo general, con un enfoque plural, diferenciado, con perspectiva de género, y en un marco de respeto a los derechos humanos"*, que aunque no particulariza atribuciones la que se refieren a la violencia sexual en el transporte público, es una área de oportunidad para incluirse dentro de los planes institucionales o los objetivos de la administración. Otra atribución relevante de la Secretaría de Seguridad Pública, es *"Elaborar en coordinación con las distintas instancias públicas, los estudios, estadísticas e investigaciones sobre las funciones y materias de su competencia, sistematizar las cifras y datos y determinar las condiciones sobre su manejo y acceso"*. La

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

consideración dentro de esta acción, de las violencias que sufren las mujeres en el espacio y transporte público pueden generar recomendaciones particulares sobre estrategias de protección para las mujeres, especialmente para las mujeres usuarias del transporte público, pues facilitaría conocer la localización de ciertos hechos de violencia y criminalidad hacia las mujeres, como el acoso sexual en el transporte público.

- A pesar de que en todas las instancias se identifican acciones para la transversalización en la perspectiva de género, las acciones de mecanismos de adelanto para las mujeres fueron identificadas en el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California con la implementación del Sistema Integral de Movilidad para las Mujeres, así como en el Instituto de la Mujer y el Centro de Justicia para la Mujer. En ese sentido, los mecanismos de adelanto de las mujeres significan que las instancias consideran acciones que garantizan la protección de los derechos de las mujeres a una vida libre de violencia, por lo que implica el incluir acciones concretas, por ejemplo, en el caso de movilidad y transporte, de manera directa en la atención de la

violencia sexual de transporte público, la generación de acciones de prevención y respuesta ante tales situaciones; y por otro lado, en la atención de la movilidad cotidiana de las mujeres y sus necesidades con respecto a las labores de cuidado que se realizan, la actualización en la planeación y operación en los sistemas de transporte que respondan a las necesidades particulares de las mujeres.

- Finalmente, dos puntos que no se incluyeron como criterios de análisis pero que son fundamentales para garantizar el acceso a las mujeres a una movilidad segura en el transporte público, y en general, a una vida libre de violencias, son el financiamiento para la perspectiva de género, en que se prioriza el financiamiento de acciones que favorecen la erradicación de la violencia contra las mujeres, siendo un ejemplo de ello, *"modelo financiero apoya el acceso asequible a las mujeres, niños y niñas, personas con discapacidad y personas adultas mayores a los servicios de transporte, ya sea a través de tarifa o de subsidios directos a las personas usuarias"* (Méndez, 2019).

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

### 3.4. Análisis del entorno urbano y la seguridad de las mujeres

Las mujeres enfrentan acoso, intimidación y violencia sexual en los espacios públicos urbanos cotidianamente. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE, 2021), **el 93% de las víctimas de delitos sexuales cometidos en espacios públicos son mujeres**. Muchas veces **estas conductas violentas favorecen su comisión debido a las condiciones del entorno y el espacio urbano**, pues tienen incidencia fuertemente en la manera en que las mujeres viven y perciben la ciudad, poniéndolas en condiciones de vulnerabilidad y condicionando entonces la manera en que se mueven y utilizan el espacio público.

**Las ciudades del estado de Baja California son ciudades que propician espacios inseguros para las mujeres.** Su estructura urbana es desconectada, con unidades económicas que se ubican fuera del alcance de las mujeres y lejos de las zonas habitacionales. **La infraestructura urbana en las zonas donde viven las mujeres es insuficiente, inaccesible e inadecuada.** Las zonas más densamente pobladas no cuentan con alumbrado público, característica esencial que influye en la percepción de seguridad. Tampoco cuentan con banquetas en donde puedan desplazarse de manera cómoda bajo condiciones ambientales de confort, ni con puntos de parada formalizados para el transporte público donde puedan esperar las unidades de transporte sin estar expuestas a las inclemencias del clima o a situaciones incómodas que puedan vulnerar su seguridad. Las rutas de transporte público no cubren las necesidades de cuidado, exponiendo a las mujeres a situaciones de peligro al obligarlas a hacer largos traslados a través de calles sin las condiciones necesarias para desplazarse de manera cómoda y segura. Estas características pueden observarse con mayor relevancia en las ciudades fronterizas con Estados Unidos de América, donde la situación migratoria ha conducido a la población a situaciones de marginación y vulnerabilidad, albergando a personas que en su intento por migrar del país, terminan asentándose en la ciudad, teniendo que buscar hogar en alguna de las colonias de la periferia poco consolidada, muchas veces sin acceso a servicios urbanos básicos.

Una ciudad segura para las mujeres es aquella en la que las calles se encuentran entre edificios habitados, bien iluminadas, visibles, cómodas para desplazarse, con conectividad visual y espacial directa entre las personas usuarias de la calle y las personas que habitan los barrios, dando la sensación de seguridad. Es una ciudad en la que los servicios y productos básicos para el hogar se encuentran cerca o conectados a servicios de transporte público. Las calles mal iluminadas, con poca vigilancia, degradadas, aisladas y desconectadas, generan intranquilidad e inseguridad; incrementando la percepción de peligro en el espacio público y provocando que las mujeres cambien sus patrones de viaje, su comportamiento en la calle o que generen estrategias para

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

procurar su seguridad, que muchas veces suelen dificultar aún más su capacidad de movimiento, llegando al punto de abstenerse de realizar viajes o modificarlos para garantizar su seguridad.

### 1.1. ¿Qué se busca hacer?

Estas características en las ciudades de Baja California, pueden identificarse al analizar las condiciones del entorno urbano que propician y facilitan una movilidad segura para las mujeres y niñas, evaluando el entorno urbano en el que viven y en el que realizan sus traslados diarios. El análisis de los factores urbanos antes mencionados, permiten entender cómo viven las mujeres en su entorno inmediato, a dónde necesitan moverte, si cuentan con medios de transporte que satisfagan esas necesidades y cómo es la infraestructura a través de la cual se mueven, y determinar entonces cual es el estado urbano y cómo éste contribuye en la percepción y vulnerabilidad de las mujeres.

### 1.2. ¿Cómo se realizará y que se tomará en cuenta?

En el diagnóstico que se presenta se consideraron los factores urbanos que impactan directamente en garantizar una movilidad segura para las personas, enfocada para las mujeres y niñas en sus entornos urbanos, entendiendo la estrecha relación que aguardan las condiciones del contexto urbano y la calidad de la movilidad de las personas. Parte del análisis consiste en contrastar los datos de densidad de población, marginación y rezago con la ubicación de las unidades económicas, la cobertura del transporte público, y las condiciones físico-urbanas de las vialidades en las que sucede la movilidad cotidiana de las personas.

Se analizan los componentes que pueden arrojar datos sobre factores de protección que propician una movilidad segura para las mujeres y evaluar el contexto urbano en el que se mueven. Estos componentes se analizaron como acciones urbanas que complementan otras estrategias para garantizar la seguridad de las mujeres y las niñas. Por ejemplo, no puede haber un transporte seguro con unidades nuevas, pero con calles sin alumbrado, sin puntos de parada accesibles y sin arbolado urbano, es decir es necesario considera la seguridad y condiciones favorables para las mujeres desde que salen de sus casas hasta que llegan a sus destinos. A través de las variables consideradas en el análisis fue posible comprender el contexto en que se desarrollan las actividades que generan los desplazamientos de las mujeres en las ciudades, conociendo el origen de viaje y los motivos detrás de sus desplazamientos.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Las variables utilizadas para realizar los cruces de información, su análisis y lograr un diagnóstico por ciudad son las siguientes:

- **Densidad de población:** reconocimiento de las zonas más densamente pobladas en la ciudad y que por ende, albergan una población considerable de mujeres en su territorio.
- **Marginación:** aquellas zonas con exclusión social de la población debido a la falta de oportunidades y acceso a los beneficios del desarrollo.
- **Rezago social:** reconocimiento de las zonas con carencias en los servicios básicos de vivienda, educación, salud y activos en el hogar.
- **Vulnerabilidad:** incapacidad de una persona para aprovechar las oportunidades disponibles en distintos ámbitos socioeconómicos, para mejorar su situación de bienestar o impedir un deterioro, vinculados a los mercados de trabajo, la familia, la comunidad y el medio físico, ambiental y geográfico.
- **Personas ocupadas:** reconocimiento de aquellas zonas con mayor cantidad de personas en edad de trabajar, que cuentan con una ocupación o están en búsqueda de empleo.
- **Unidades económicas:** identificación de zonas con alta concentración de establecimientos comerciales y/o de servicios a donde generalmente se dirigen las mujeres para realizar sus actividades de cuidado.
- **Transporte público:** acceso al servicio de transporte público para el traslado a realizar actividades de la vida cotidiana.
- **Superficies de rodamiento:** las superficies que facilitan los desplazamientos, especialmente los que se realizan a pie, y para el acceso y operación del servicio de transporte público colectivo.
- **Puntos de parada de transporte público colectivo:** resguardo para la espera del servicio de transporte público. Formalidad en el servicio con información disponible.
- **Iluminación:** calles con o sin iluminación urbana. Facilitan los traslados y las actividades de las mujeres durante las noches.
- **Arbolado urbano:** confort ambiental en los trayectos al generar sombra. Brindan una mejor imagen urbana.
- **Banquetas:** infraestructura que garantiza el cómodo desplazamiento peatonal en las calles de la ciudad.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 1. Tijuana

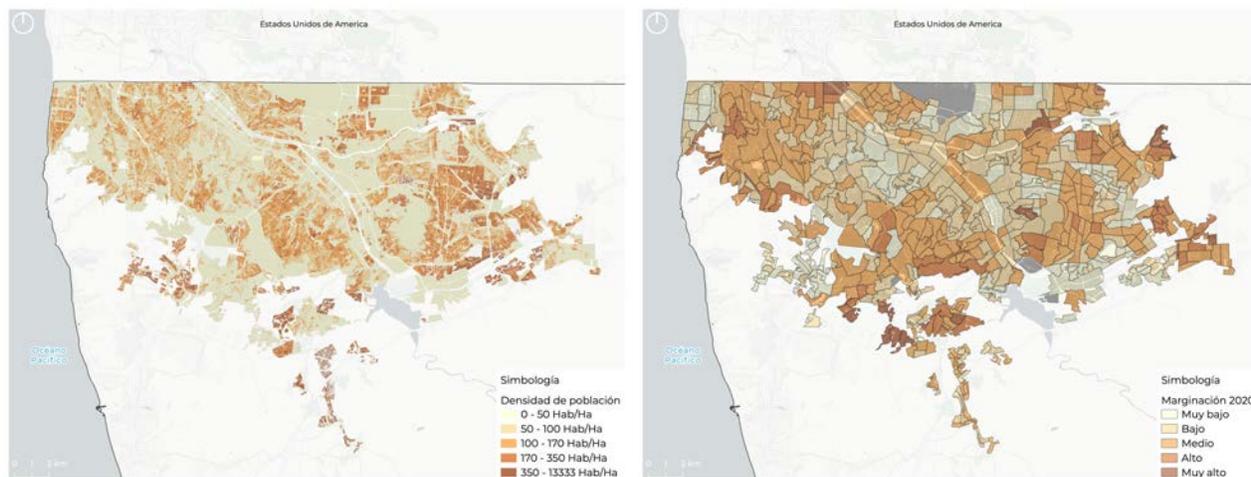
La Ciudad de Tijuana es una ciudad fronteriza, conurbada con la ciudad de San Diego de Estados Unidos de América, siendo una de las ciudades más grandes del país vecino del norte, y que por lo tanto, tiene una fuerte actividad aduanal y fronteriza. Hablar de la población de Tijuana, es referir a una población altamente marginada y vulnerable. Los niveles de rezago social muestran que los servicios de educación y salud tienen cobertura en buena parte de la ciudad de Tijuana, a excepción de algunas colonias de la periferia. Sin embargo, a través de los niveles de marginación podemos evidenciar que la población no puede acceder a estos servicios ya sea por la falta de ingresos o la ausencia de trabajos formales.

Aunque Tijuana es una ciudad próspera, con gran actividad económica fronteriza y

movimiento aduanal; la mayor parte de la población no tiene acceso a los beneficios que trae consigo el desarrollo, tratándose probablemente de población migrante o de quienes viven para satisfacer las necesidades de comercio y servicios fronterizos a través de trabajos informales y mal remunerados.

Esta misma población que vive en rezago y marginación, es una población vulnerable. Aunque los niveles de marginación son mas altos en las periferias de la Ciudad, siendo una vulnerabilidad constante en toda la estructura urbana. Tijuana tiene una sociedad que vive mayormente en la precariedad, en la inestabilidad de los mercados de trabajo, la falta de seguridad social, y que es incapaz de hacer frente a las situaciones de riesgo. Al ser las mujeres el sector de la población con mayor grado de vulnerabilidad, la situación se vuelve aún más complicada para su seguridad y desarrollo.

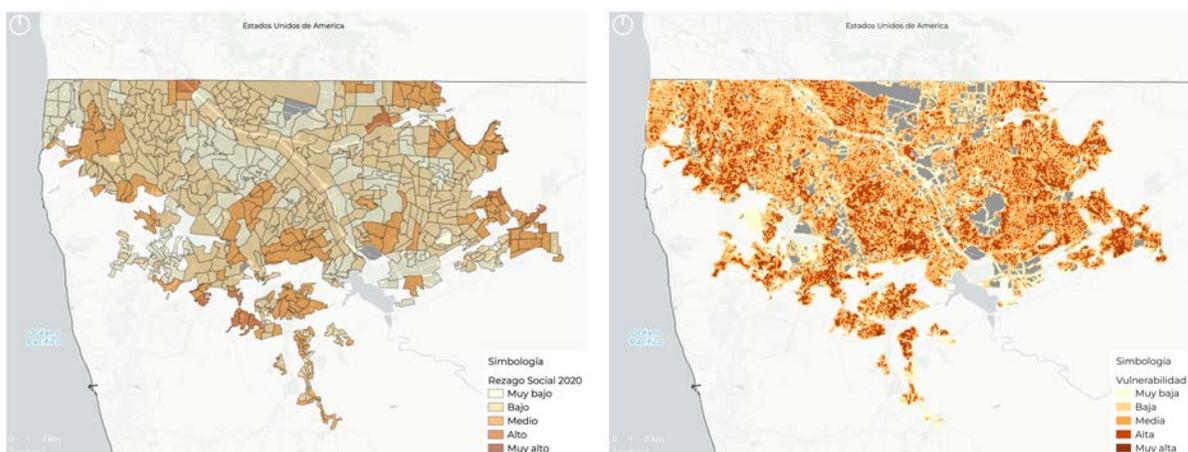
**Mapa 1.** Densidad de población y marginación en la ciudad de Tijuana.



Fuente: Elaboración propia con base en *Características del Entorno Urbano y Localidad*, INEGI, 2020

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 2.** Rezago social y vulnerabilidad en la ciudad de Tijuana.

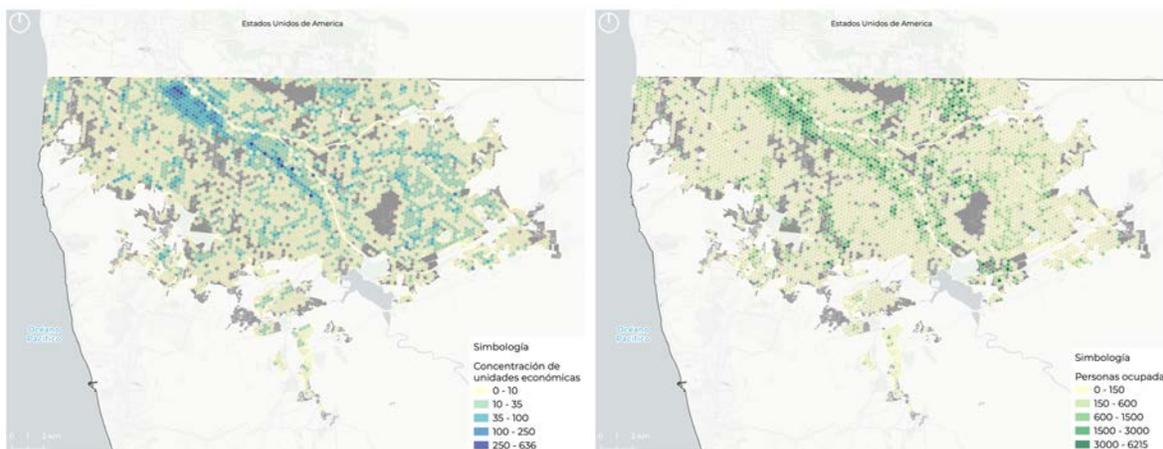


Fuente: *Elaboración propia con base en Características del Entorno Urbano y Localidad, INEGI, 2020*

En la ciudad de Tijuana la distribución de las unidades económicas y la población ocupada se concentra a lo largo de la Av. Vía Rápida, siendo la vía urbana que estructura la ciudad, conectando de manera directa con la Aduana de Tijuana y la ciudad de San Diego. Estas unidades económicas coinciden con las zonas menos densas de la ciudad, donde hay una actividad económica fronteriza muy fuerte con

Estados Unidos de América. En las zonas habitacionales, la concentración de unidades económicas es menor, por lo que las mujeres tienen que trasladarse hacia las zonas centrales a satisfacer las necesidades de cuidado, así como actividades laborales, recorriendo largos trayectos que afectan el uso de su tiempo y economía.

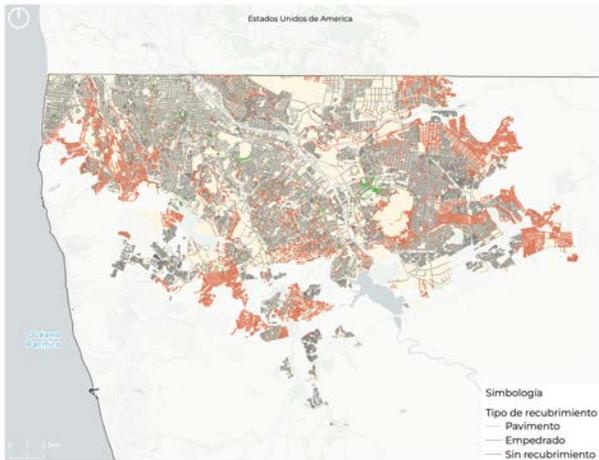
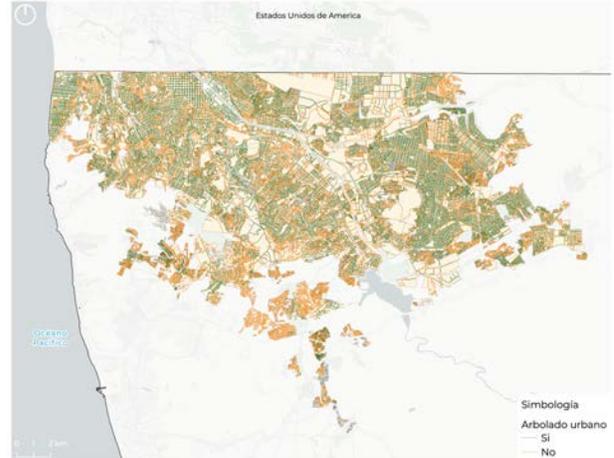
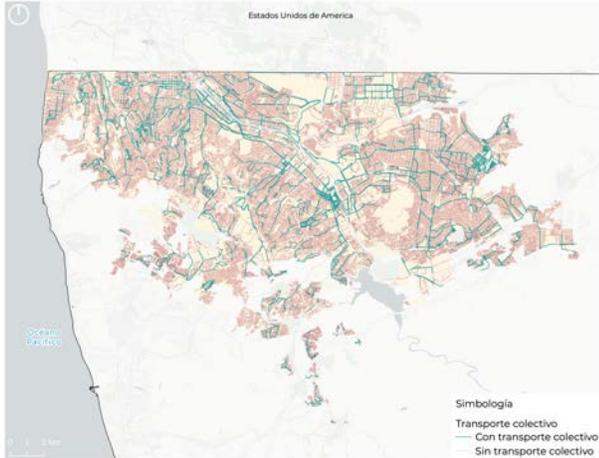
**Mapa 3.** Concentración de unidades económicas y personas ocupadas en Tijuana.



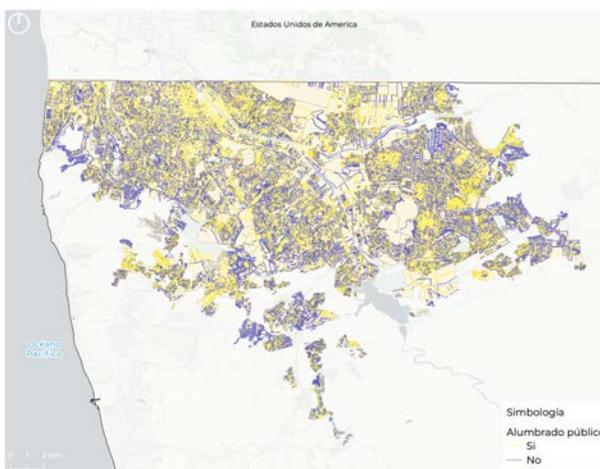
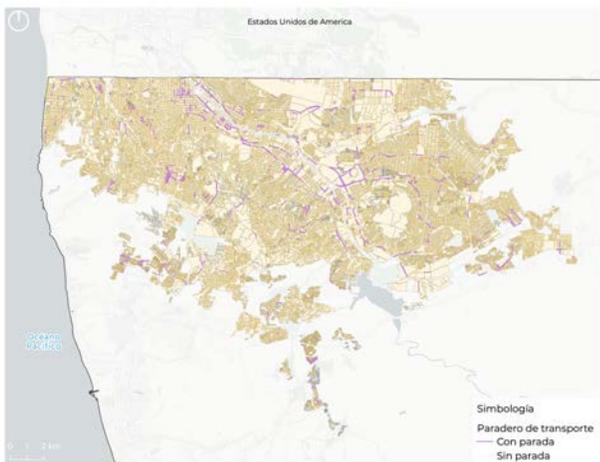
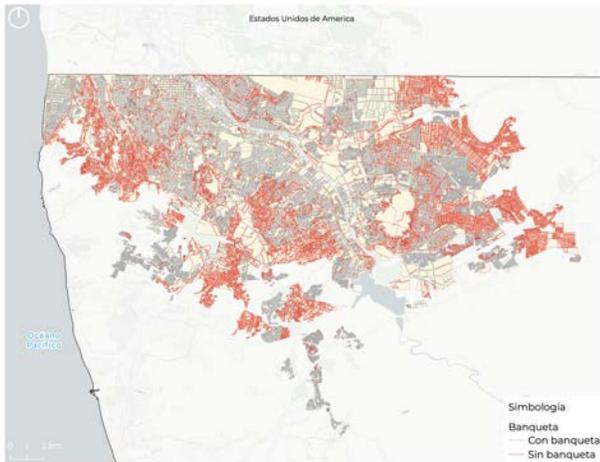
Fuente: *Elaboración propia con base en los datos de DENUE, 2020*

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 4.** Condiciones de las vialidades y el transporte público en Tijuana.



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



El sistema de transporte público colectivo de la ciudad de Tijuana tiene buena cobertura tanto en las zonas habitacionales densamente pobladas como en las zonas donde existe concentración de actividades económicas, sin embargo en las periferias de la ciudad, los traslados en transporte público se realizan a través de vialidades sin pavimentar afectan la operación del servicio y ponen en riesgo los traslados de las mujeres y niñas al alterar las condiciones de los vehículos en los que se desplazan.

En las zonas periféricas de la ciudad, el acceso al transporte público se realiza a través de calles sin banquetas, sin puntos de parada formales para la espera del transporte público en donde las mujeres se exponen a condiciones climáticas adversas, sin alumbrado público y sin arbolado urbano, exponiendo a situaciones de peligro durante la noche y afectando el confort en sus traslados por falta de superficies adecuadas y espacios seguros para caminar, reduciendo la movilidad de las mujeres que se mueven con carga, de personas en situación de vulnerabilidad, en trayectos incómodos y sin sombra. Estas condiciones se vuelven aún más inciertas y de mayor vulnerabilidad para las mujeres durante las noches, en donde para llegar sus hogares tienen que transitar bajo estas condiciones de riesgo al no existir alumbrado público.

En resumen, las condiciones urbanas de la ciudad de Tijuana vulnera a las mujeres, al no considerar sus patrones de movilidad

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

asociados a las actividades de cuidado, en donde no hay acceso a comercio y servicios en las zonas más densamente pobladas en las que habitan, y no se ofrece infraestructura accesible para realizar sus traslados, en donde su seguridad se observa vulnerada para realizar traslados durante la noche. Es una ciudad que concentra su economía en la actividad fronteriza, que segrega a la población que vive en las periferias, en donde el desarrollo económico es accesible solo para una parte de la población, descuidado aquellas zonas donde habita población vulnerable en donde se encuentran las mujeres.

## 2. Mexicali

Al igual que Tijuana, Mexicali es una ciudad fronteriza pero con menor actividad aduanal sin sin mantener una conurbación con alguna ciudad de mayor tamaño en los Estados Unidos de America.

Mexicali es una ciudad con un menor grado de marginación y vulnerabilidad. Sin embargo, hay una coincidencia en la ubicación de la población con los niveles de marginación y rezago mas altos en la ciudad de Mexicali, localizándose a lo largo de la vía Mexicali-San Felipe y en la zona fronteriza al poniente de la

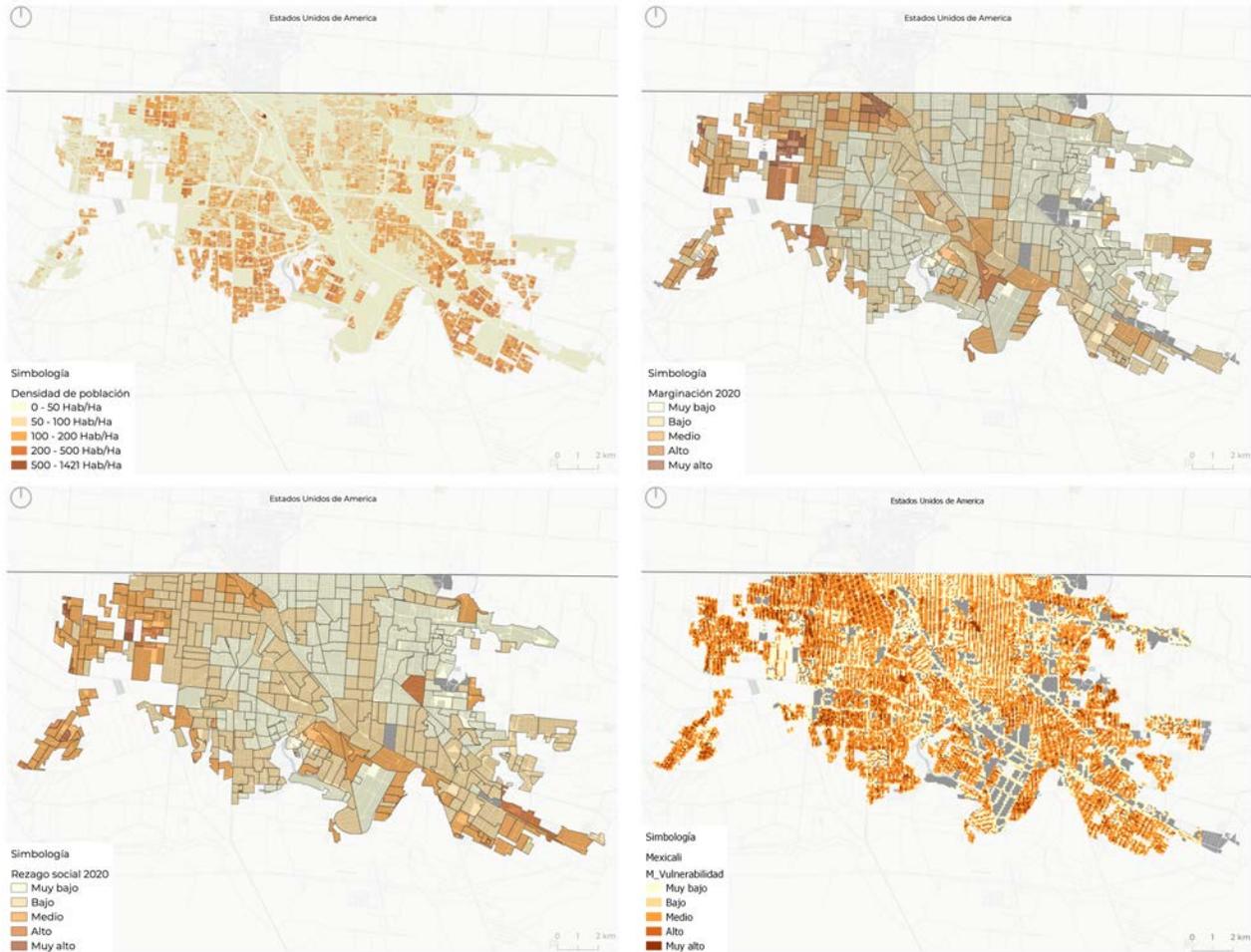
Ciudad. Esto puede ser el resultado de zonas inhabitadas o con poca población, colindantes a esta vialidad que más que una vía urbana, funciona a manera de autopista, en donde no se ubican servicios básicos, y por lo tanto no detona atractores de viaje, lo que la convierte en una zona de marginación, segregación y rezago.

A diferencia de otras ciudades de la entidad, además de las periferias, el primer cuadro de la ciudad también tiene altos índices de marginación. Esta población es la que menor acceso tiene a servicios como educación, salud y vivienda, no solo en cobertura si no también en el uso de los servicios, ya sea por la falta de ingresos o por estar en trabajos informales sin prestaciones y seguridad social.

La población más vulnerable de la ciudad de Mexicali coincide con los altos niveles de rezago y marginación, concentrándose al nor poniente de la zona fronteriza con los Estados Unidos de America. Son las mujeres que habitan esta zona de la ciudad las que tienen mayor precariedad, viviendo inestabilidad de los mercados de trabajo, falta de seguridad social, en un contexto social incapaz de hacer frente a las situaciones de riesgo.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 5..** Densidad de población, Marginación, rezago social y Vulnerabilidad en la ciudad de Mexicali.

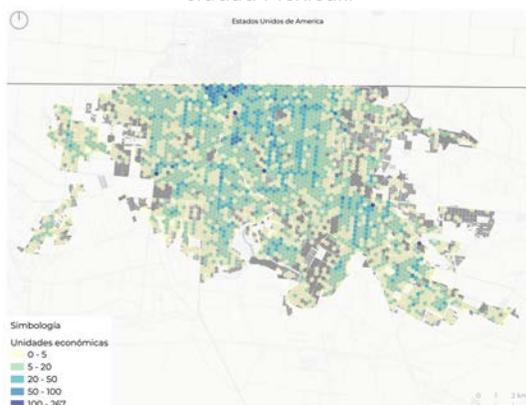


Fuente: Elaboración propia con base en *Características del Entorno Urbano y Localidad*, INEGI, 2020

Por otro lado, la ciudad de Mexicali tiene una distribución uniforme de unidades económicas, que logran localizarse de una manera un tanto homogénea en toda la ciudad, incluyendo las zonas habitacionales. Esto puede indicar un acceso equitativo a los servicios de compra y cuidado por parte de las mujeres, teniendo cerca de las zonas habitacionales sin necesidad de realizar largos traslados par acceder a ellos

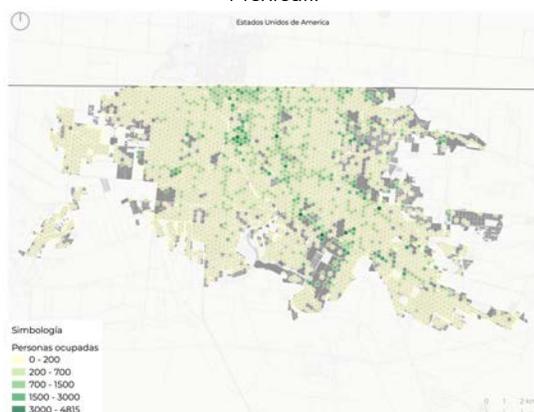
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 6.** Concentración de unidades económicas en la ciudad Mexicali.



Fuente: *Elaboración propia con base en los datos de DENUE, 2020*

**Mapa 7.** Concentración personas ocupadas en la ciudad de Mexicali.



Fuente: *Elaboración propia con base en Censo de Población y Vivienda INEGI, 2020*

Otra particularidad de Mexicali es que, la población ocupada no se encuentra concentrada en alguna zona específica de la ciudad, pudiendo entender que la población

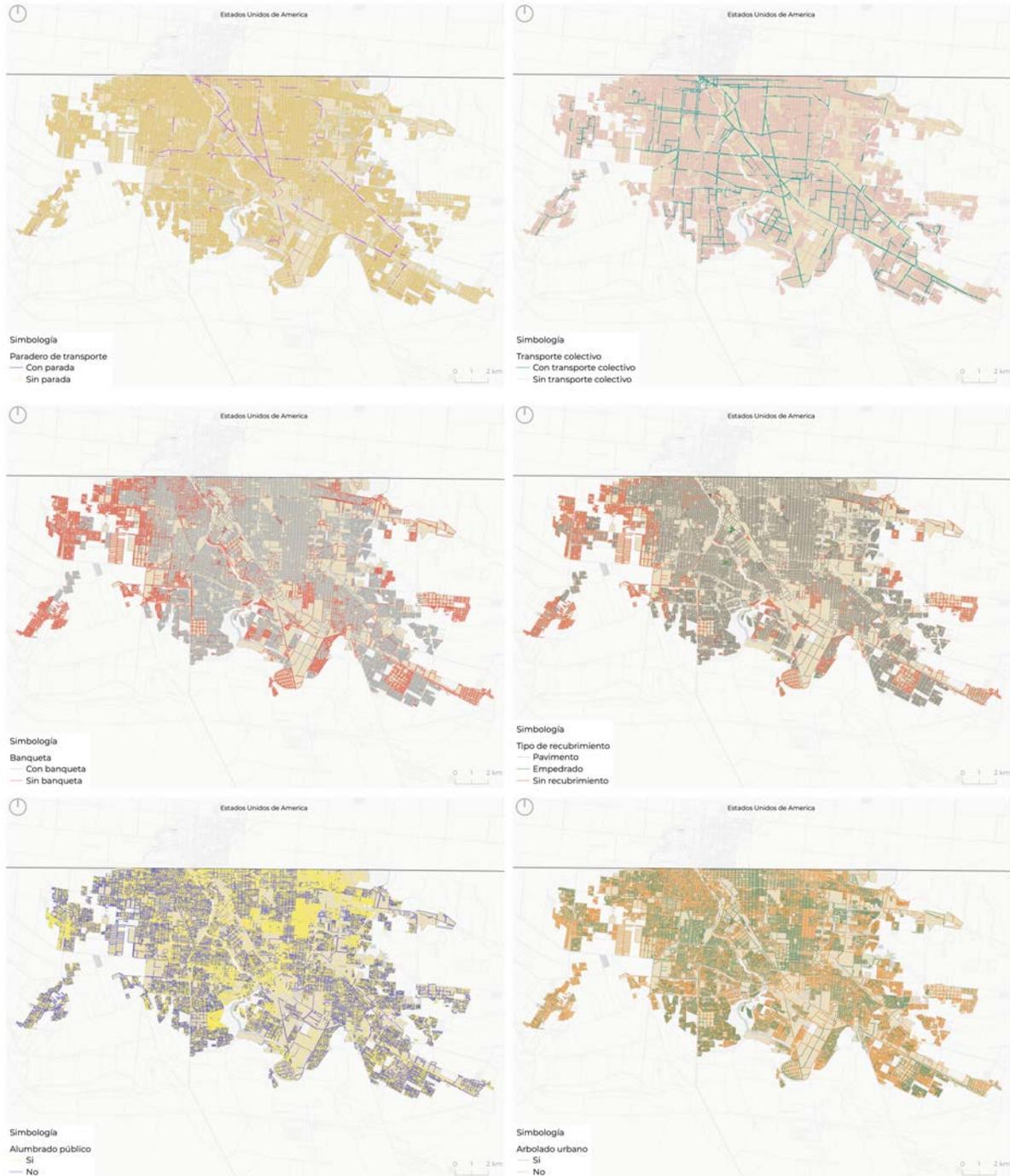
en edad de trabajar se encuentra distribuida de forma homogénea en la estructura urbana, con buen acceso a las unidades económicas reduciendo los tiempos y distancias de traslado.

La red de transporte público conecta a las distintas partes de la Ciudad a través de corredores, circulando por las principales avenidas de la ciudad. Existen zonas en las periferias de la Ciudad en donde el transporte público no circula debido a que las calles se encuentran sin pavimentos, por lo que la operación del servicio de transporte público no es posible pues afecta a los vehículos. Esta situación provoca que muchas de las colonias no tengan acceso inmediato al sistema de transporte público, alargando los trayectos de viaje de las mujeres y niñas para el acceso al servicio.

Los trayectos para acceder al servicio les implica realizar recorridos a través de infraestructura inadecuada, inaccesible, insuficiente e insegura. Es alarmante que casi la totalidad de la ciudad de Mexicali no cuente con alumbrado público en las calles, hecho que reduce casi por completo la posibilidad de que las mujeres disfruten de actividades nocturnas por temor a ser violentadas en las calles al no existir iluminación que genere seguridad.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 8.** Recorrido del transporte público colectivo, zonas con puntos de parada de transporte público y condiciones de la vialidad en la ciudad de Mexicali



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

En las periferias de las ciudad, estos traslados tienen que hacerse a través de calles sin banquetas, existiendo colonias en las que incluso ninguna de sus vialidades cuenta con esta infraestructura, zonas que coinciden con las colonias en donde existen los más altos grados de marginación, vulnerabilidad y rezago social. La falta de esta infraestructura afecta los traslados de las mujeres que tienen que moverse para satisfacer sus necesidades básicas, exponiéndolas peligros, pues son obligadas a ocupar el espacio de rodamiento vial, conviviendo con el transporte motorizado por el uso de la vialidad, que al no tener un espacio exclusivo específicamente para caminar. Esta realidad que sufren las mujeres se vuelve aún más compleja para aquellas mujeres que se mueven con carga, carreolas o con movilidad reducida y en situaciones de discapacidad, o para quienes llevan a su cuidado a infantes y personas adultas mayores.

A pesar de que Mexicali tiene una mejor distribución de las unidades económicas y éstas se encuentran ubicadas en las zonas habitacionales o en sus cercanías, en donde las mujeres no tiene que realizar largos traslados para acceder a comercio y servicios, la infraestructura de las calles no garantiza la seguridad cuando necesitan trasladarse a otras zonas de la Ciudad, marginando entonces a las mujeres y niñas de Mexicali al no permitirles acceder a los beneficios para su desarrollo y bienestar.

### 3. Ensenada

Ensenada es una ciudad con vocación hacia el turismo debido a sus playas, no es una ciudad fronteriza, a diferencia de Tijuana y Mexicali cuya frontera ha determinado su actividad económica. Bajo esta condición de actividad económica, las zonas menos densas de la Ciudad son en las que se localizan hoteles, restaurantes, clubes y casas de playa, ubicadas en la zona costera, mientras que la ciudad habitable se ha desarrollado en los extremos, principalmente al nor-oriente, por lo que las personas se mueven cotidianamente hacia los puntos de actividad económica para acceder a trabajo. Es en estas zonas habitacionales del nor-oriente de la ciudad en donde se encuentran las zonas mas densamente pobladas y en donde viven las mujeres y niñas de Ensenada.

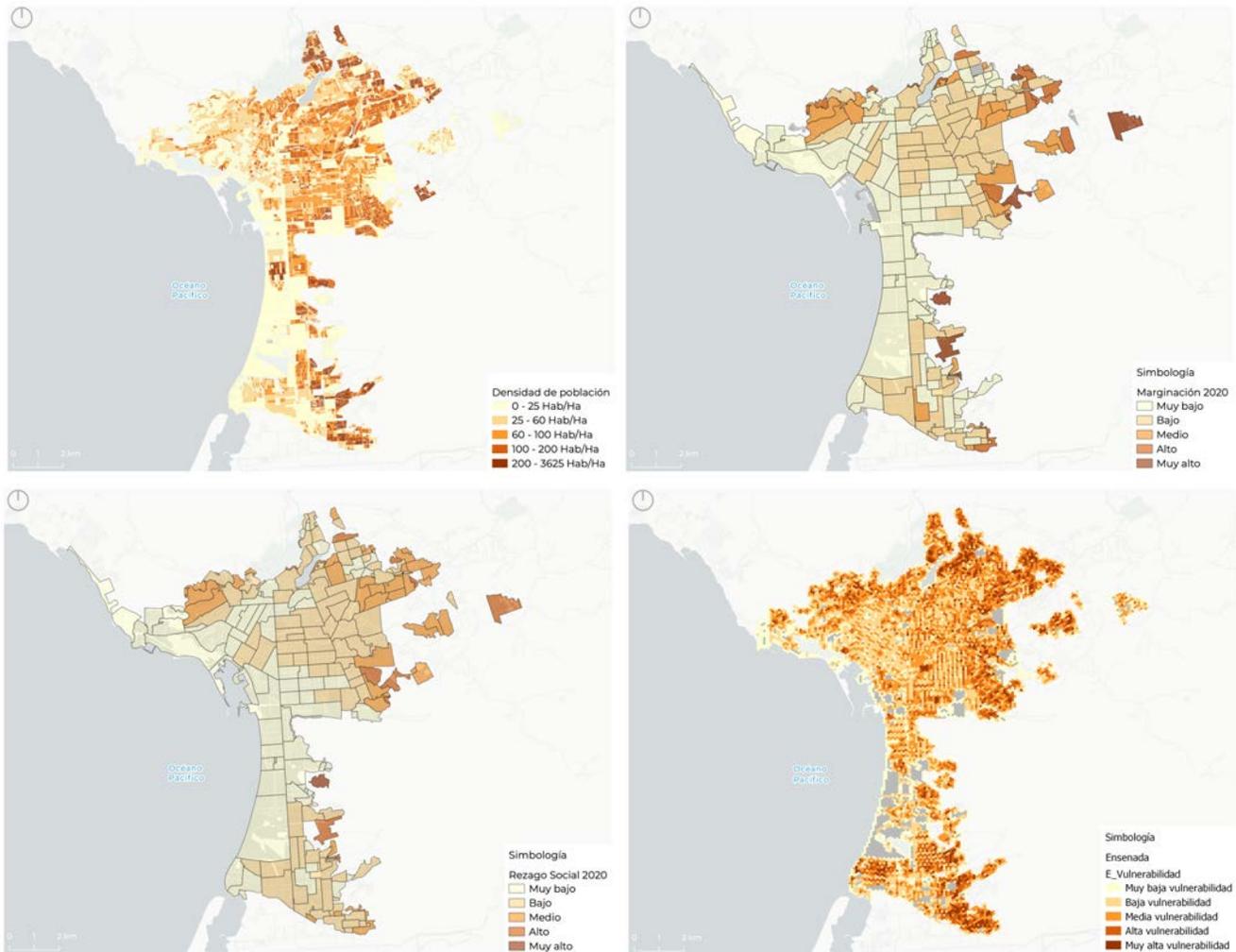
Justamente son las zonas con mayor densidad de población las que se encuentran con los niveles más altos de rezago, marginación y vulnerabilidad. Las zonas en donde no existe actividad turística de Ensenada son las que tienen mayores carencias para acceder a los servicios de educación, salud, vivienda. Son las personas que habitan este territorio, especialmente las mujeres las que viven en la inestabilidad de los mercados de trabajo, la falta de seguridad social y en contextos sociales que hacen más complejas sus realidades, imposibilitándolas para hacer frente a las situaciones de riesgo que viven cotidianamente.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

La desigualdad que existe entre la zona turística y la habitacional es visible a través del trazo de la Av. Reforma, vialidad que fractura la

ciudad en zona costera y zona habitacional y que genera una barrera de desigualdad social y segregación residencial.

**Mapa 9.** Densidad de población, Marginación, rezago social y Vulnerabilidad en la ciudad de Ensenada.



Fuente: Elaboración propia con base en *Características del Entorno Urbano y Localidad*, INEGI, 2020

En Ensenada, las unidades económicas se concentran en la zona centro de la ciudad y sobre la Av. Reforma, unidades económicas

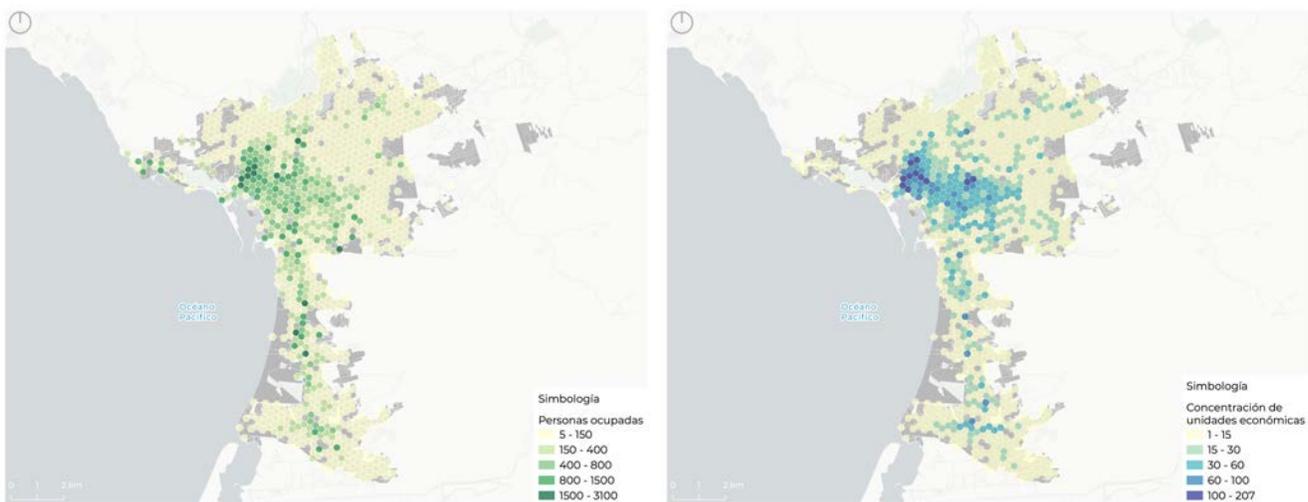
que seguramente ofrecen servicios y productos vinculados a las actividades de las playas y el turismo. La mayor carencia de

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

unidades económicas se encuentra en las zonas más densamente pobladas y con mayor marginación del por oriente de la ciudad, así como hacia el sur-oriente de la misma, manteniendo una desigualdad entre la vivienda y la distribución del comercio, generando una zona que opera como ciudad dormitorio en la que habitan durante las

noches, pero durante el día disminuye su población pues se trasladan hacia los centros de trabajo vinculados a la actividad turística de la costa y en donde los servicios no están diversificados, obligando a las mujeres a realizar largos traslados y realizar sus actividades lejos de casa.

**Mapa 10.** Concentración de unidades económicas y personas ocupadas Ensenada.



Fuente:Elaboración propia con base en los datos de DENEU, 2020

Al igual que en la ciudad de Tijuana, la red de transporte público es buena y cubre a casi toda la ciudad, pero no está pensada para las actividades de cuidado que comúnmente realizan las mujeres, sino más bien en trasladar a las personas a sus centros de estudio y de trabajo, trasladando a la población de las zonas habitacionales hacia la zona central, en donde también hay una mejor cobertura del servicio de transporte público.

La situación más alarmante sobre la infraestructura urbana de la ciudad de Ensenada es que las periferias no cuenta con alumbrado público, infraestructura de banquetas, calles pavimentadas y arbolado urbano, siendo casi nula la accesibilidad y seguridad de las zonas habitacionales de la ciudad y obligando a las mujeres a realizar sus traslados en calles donde no pueden circular de noche, expuestas a las condiciones climáticas, sin puntos de parada que

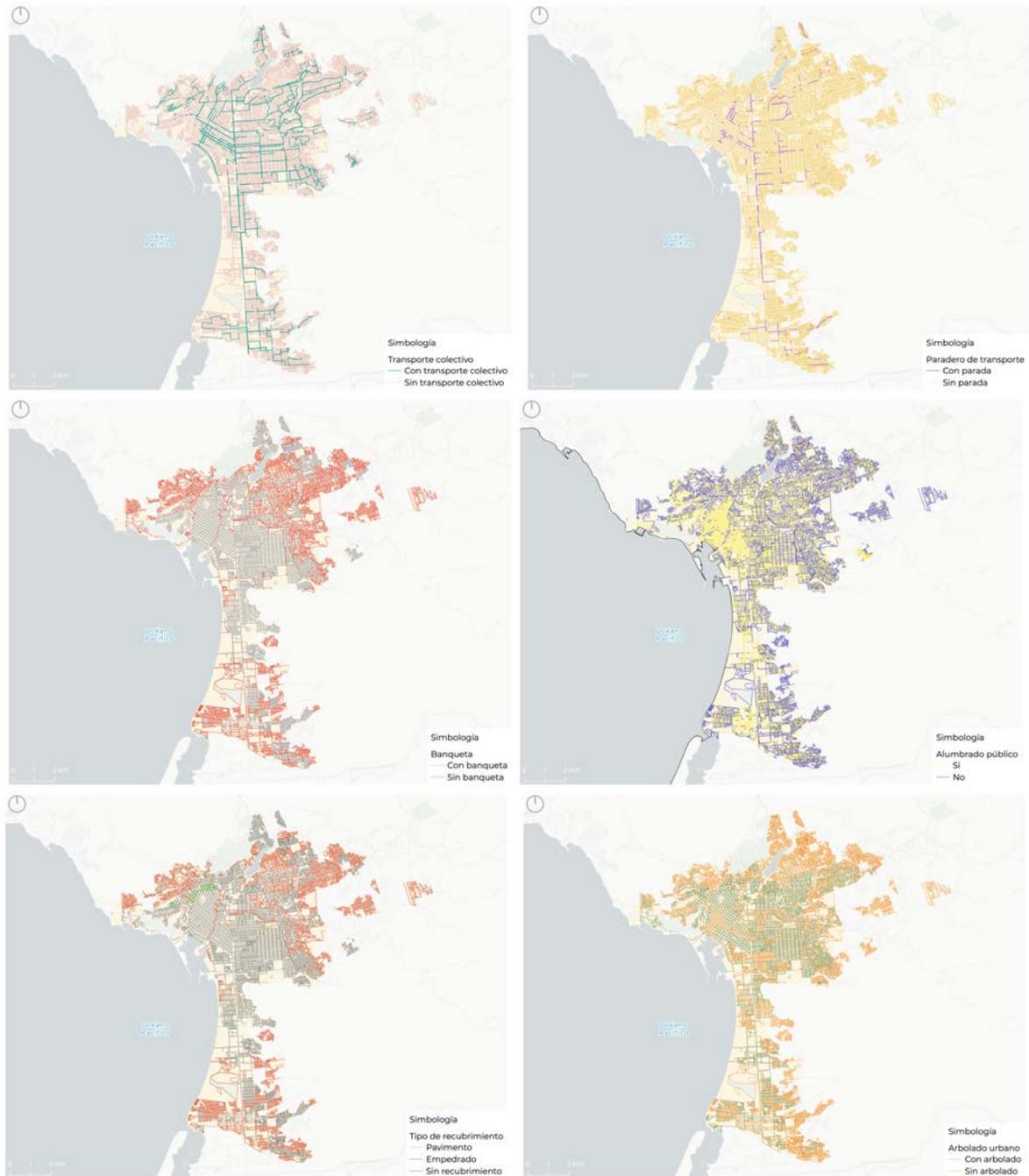
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

garanticen un resguardo seguro mientras esperan el transporte público y obligando a las mujeres a convivir con vehículos motorizados en calles que no cuentan con banquetas, ni

superficies de rodamiento aptas para moverse con carga, bultos u objetos que reducen su movilidad como carreolas, bastones o sillas de rueda.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Figura 9. Condiciones de las vialidades y el transporte público en Ensenada.**



Fuente: Elaboración propia con base en Características del Entorno Urbano y Localidad, INEGI, 2020

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

En resumen, Ensenada es una ciudad con vocación turística, en donde el desarrollo se ha concentrado en la zona centro y costera para la satisfacción de las necesidades de de personas ajenas a la ciudad; mientras que sus habitantes

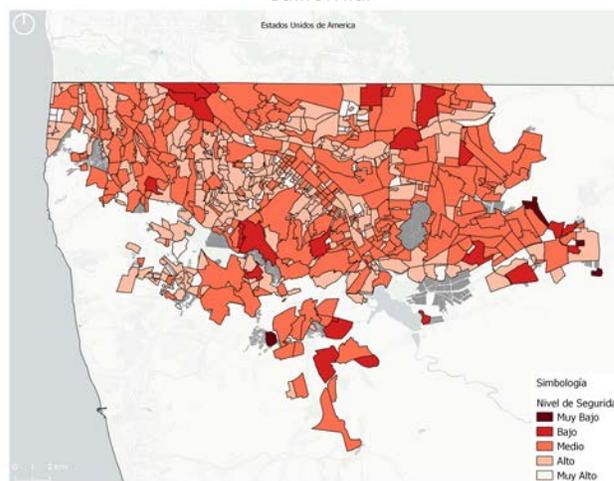
y mujeres viven en zonas de precariedad, con infraestructura deficiente e inaccesible que hace peligroso los traslados de las mujeres y su vida en la ciudad.

### 3.5. Identificación de colonias como zonas inseguras

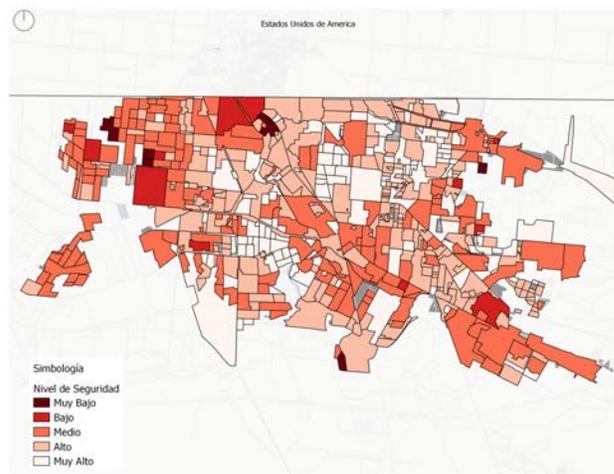
A través del análisis urbano en las tres ciudades de Baja California y realizando cruces de información con las variables de marginación, rezago, vulnerabilidad, ausencia de unidades económicas y falta de infraestructura en las vialidades, se identificaron una serie de colonias que repiten estas condiciones y carencias.

La falta de infraestructura y de diversificación de unidades económicas para las actividades de cuidado que realizan las mujeres, hace que a estas colonias se perciban como zonas inseguras para las mujeres y niñas en temas de infraestructura urbana. Es importante verificar la situación actual de inseguridad e incidencia delictiva en las colonias resultado de este análisis, pues si bien aun no presentaran situaciones de violencia o inseguridad, si resultan ser puntos de atención para la prevención de delitos hacia las mujeres y niñas por las condiciones del espacio publico, siendo zonas potenciales para la ejerció de violencia contra las mujeres.

**Mapa 11** Niveles de seguridad en la ciudad de Tijuana, Baja California.

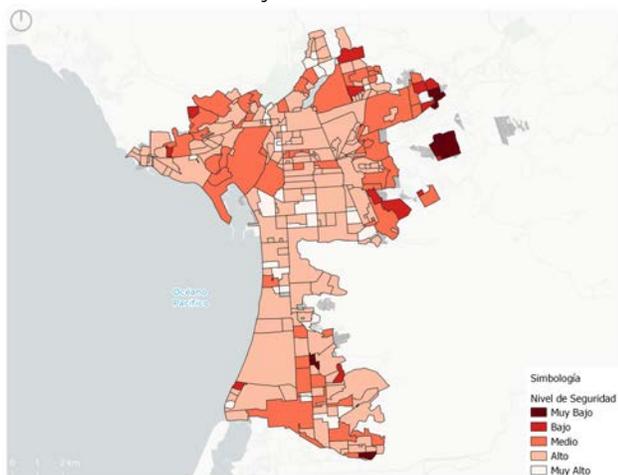


**Mapa 12.** Niveles de seguridad en la ciudad de Mexicali, Baja California.



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

**Mapa 13.** Niveles de seguridad en la ciudad de Ensenada, Baja California.



Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta nacional de seguridad pública urbana (ENSU) 2022-2023

Es importante mencionar, que el resultado de la ponderación de variables que generan un índice de inseguridad en el espacio público, coincide con las zonas marginadas en las tres ciudades, por lo que el acceso a servicios como salud, educación y vivienda no solamente se ve condicionado por los ingresos en la familia, si no también por las condiciones del espacio urbano. Las colonias identificadas con estas características en las tres ciudades de Baja California, y que necesitan la atención prioritaria de las autoridades para atender los problemas de seguridad hacia las mujeres, se enlistan en la siguiente tabla

**Tabla 2.** Colonias con mayor grado de seguridad por factores urbanos en las ciudades de Ensenada, Mexicali y Tijuana.

Ensenada	Mexicali	Tijuana
Rancho Agrícola Zavala	Las Palmeras	Las Praderas

Ensenada	Mexicali	Tijuana
Salvador Rosas Magallón	Los Faisanes	Rancho La Miseria
Santo Domingo	Rio Hardy	Rojo Gómez
Puerto Azul	Misión Viejo	Nueva Tijuana Progreso
Gómez Morin	Bellavista	Zona Centro
Del Sol	Joyas del Paraíso	Zona Norte
Chula Vista	Pasadina	Empleados Federales
Montemar	Bugambilias Jardines	Puerta de Plata
Del Sol	La Rioja (Cerrada Castilla)	Rincón Dorado
Lomas del Campanario	Cucapah	Cañadas del Florido 2Da Sección
Las Torres	Saturno	Granjas Buenos Aires
Del Sol Poniente	Mayakhan	Leandro Valle (Las Flores)
Playa Corona	Centinela	Cerro Colorado
Las Rocas	Santa Lucia	Solidaridad (Xochimilco)
Chapultepec Norte	Palmar de Orizaba	Unión Antorchista (Atenas)
Rinconada del Pedregal	El Coloso	Las delicias
Lomas del Pedregal	Huertas de La Progreso	Las Torres
Ampl Puesta de Sol	Primera Sección	Nueva Tijuana
Cumbres de La Presa	Pueblo Nuevo	Roberto de La Madrid
Loma Linda	Voluntad	Lázaro Cárdenas
Real de San Marino	Valle del Pedregal	Privada Cataviña
		El Trabajo

Fuente: Elaboración propia con información de INEGI.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

### 3.6. La ciudad y las condiciones urbanas que facilitan los cuidados

La movilidad del cuidado se refiere a la movilidad y viajes realizados a razón de las actividades de cuidado y del trabajo del hogar. Este tipo de movilidad es distinta a la movilidad que normalmente se estudia, se mide y para la que se planifica que es la movilidad cotidiana, es decir, los viajes relativos al trabajo y el estudio y que históricamente eran realizados únicamente por los hombres (GIZ, 2019). La movilidad del cuidado "reconoce la necesidad de medir, atajar y hacer visible la movilidad diaria asociada al trabajo de cuidado. Entendemos el trabajo del cuidado como el trabajo no remunerado llevado a cabo por personas adultas sobre niños, niñas y otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado a mantener el hogar" (Madariaga, 2016)

La movilidad de las personas se determina según la distancia entre destinos y los horarios de actividades, como ir al trabajo, la escuela, participar en recreación o asistencia, y gestionar trámites durante los horarios de atención oficial. La planificación urbana influye en la ubicación de destinos, mientras que el diseño de servicios y horarios depende de la configuración del mercado económico y social.

Cuando la sociedad asigna la responsabilidad del cuidado a las familias, especialmente a niñas y mujeres, se intensifica la feminización de la pobreza y la desigualdad. Esta disminución de la participación estatal se

refleja en la planificación urbana, la gestión del territorio y los servicios de movilidad y transporte.

Por un lado, se han construido conjuntos habitacionales en lugar de barrios con usos equitativos que enriquezcan la vida cotidiana, priorizando las necesidades de poblaciones económicamente activas y descuidando a aquellas que ya no lo son. Se garantiza el acceso al suelo comercial, pero se descuida la provisión de estancias infantiles y áreas de cuidado a largo plazo para adultos mayores, así como grandes espacios y áreas verdes de convivencia colectiva y cuidado de la salud.

Por otro lado, los servicios de transporte se diseñan principalmente para satisfacer las demandas del mercado laboral o las necesidades educativas, sin considerar adecuadamente la movilidad asociada al cuidado, que representa entre el 40 y el 50% de la demanda de viajes en algunas ciudades. Este enfoque sesgado hacia actividades remuneradas agrava las desigualdades en el acceso y la gestión del tiempo diario para los desplazamientos relacionados con tareas no remuneradas de cuidado y atención familiar.

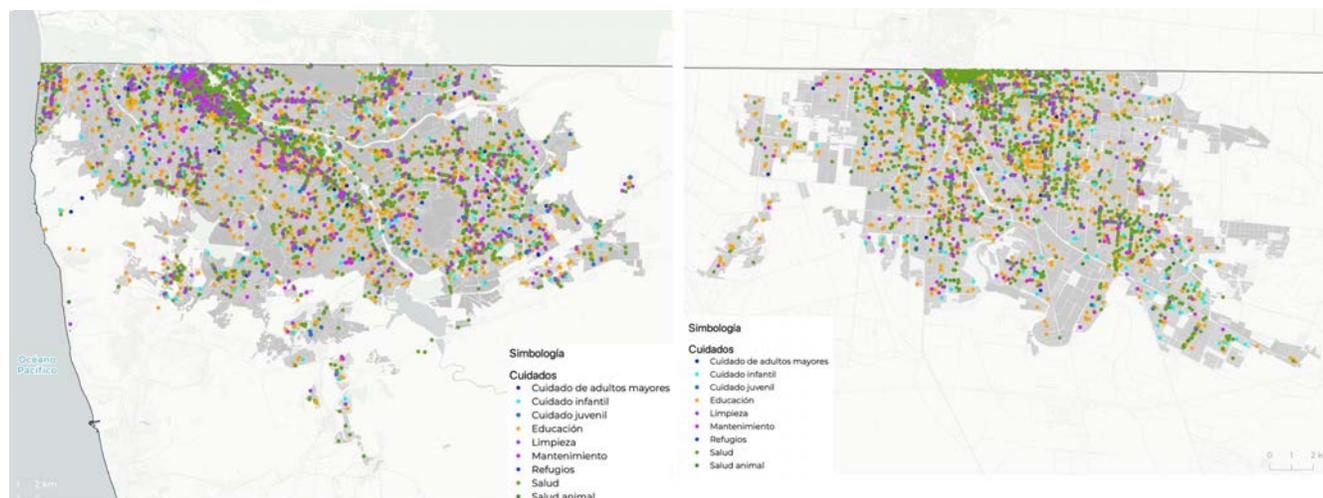
Para el análisis de las tres ciudades principales, buscamos la relación entre las unidades económicas dedicadas a las principales actividades de cuidado para señalar si estas están ubicadas de tal forma que puedan ayudar a la disminuir la carga y los

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

tiempos de traslado para las personas que requieren los cuidados y sobre todo para las personas que cuidan, que en su gran mayoría son niñas y mujeres.

Del catálogo de las unidades económicas del DENU 2020, se seleccionaron las dedicadas a la salud, educación y cuidados de terceras personas (infantes, juventudes y adultos mayores), resaltando lo siguiente:

**Mapa 14.** Ubicación de unidades económicas de cuidados en Tijuana y Mexicali.



Fuente:Elaboración propia con base en los datos de DENU, 2020

Los espacios de apoyo a los cuidados de terceras personas ya sea infantes o adultos mayores, que requieren viajes de acompañamiento o bien cercanía con otros trabajos representan solo el 1.87% de las unidades económicas de cuidado en Tijuana y el 2.01% en Ensenada. Estos espacios sirven de apoyo para permitir que las personas que tienen cargo tareas de cuidado puedan ingresar con menos barreras al mercado

En las ciudades de frontera, aunque los servicios de educación tienen un patrón de emplazamiento más disperso por la ciudad, los servicios de cuidado están concentrados en los corredores económicos y de movilidad que sirven al tránsito de frontera, presentando un patrón de comportamiento similar a otras unidades económicas, las cuales no sirven a las dinámicas urbanas de barrio o de vida vecinal.

laboral, sin embargo no son usos y equipamientos representativos en la ciudad.

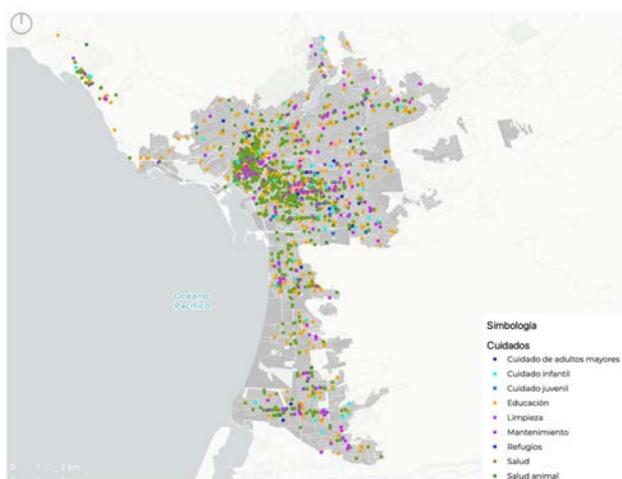
Los servicios de salud se concentran en las zonas comerciales principales particularmente en las zonas económicas que sirven al paso de hacia la frontera, sugiriendo un servicio diseñado para no residentes de la ciudad.

Para el caso de Tijuana y Mexicali, los servicios de salud representan la segunda tipología de unidades económicas, solo por

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

encima de los establecimientos de venta de alimentos y duplicando (en el caso de Mexicali) o triplicando (en el caso de Tijuana) las unidades dedicadas a la educación, las cuales están más distribuidas en el territorio.

**Mapa 15.** Ubicación de unidades económicas de cuidados en Ensenada



*Fuente:Elaboración propia con base en los datos de DENUE, 2020*

Para el caso de Ensenada se presentan un patrón similar, en donde las unidades económicas se concentra en la zona central, acentuando la falta de estos servicios en zonas de la periferia que también manifiestan carencias de infraestructura, equipamientos básicos y servicios.

Así como en las otras dos ciudades, Ensenada cuenta con una vocación importante de unidades económicas dedicadas a los servicios de salud, siendo la segunda clasificación en temas de cuidado solo después de la alimentación y dos veces más que la educación.

Los servicios de cuidados a infantes y adultos mayores representan el 2.35% de las unidades económicas de cuidado.

En cada ciudad, existe un mundo invisible donde personas cuidan de otras y aquellas que necesitan ser cuidadas coexisten. Nuestras decisiones diarias se moldean según necesidades propias, familiares y comunitarias, así como las opciones y condiciones para satisfacerlas, otorgándonos vivencias singulares en la ciudad. La función de la ciudad va más allá de la producción; implica garantizar el acceso de las personas a la satisfacción de sus necesidades, priorizando la vida de quienes la habitan.

La falta de un sistema de transporte eficiente, accesible y seguro puede poner en peligro la atención adecuada de personas dependientes o vulnerables, aumentando la carga para las personas cuidadoras al no poder acceder a los recursos necesarios. Es esencial reconocer la importancia de incorporar las necesidades de cuidado y mejorar las condiciones de seguridad de las niñas y mujeres al establecer protocolos de actuación que garanticen sistemas de transporte que respondan a las necesidades de viaje de niñas y mujeres.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## 4. Recomendaciones generales

La condición actual del entorno urbano, junto con las características de la población como la marginación y el rezago, pueden impulsar el desarrollo o convertirse en barreras para las mujeres, en ese sentido es fundamental que sean considerados elementos de protección para las mujeres en la planeación de los sistemas de transporte público, y en general de las ciudades, empezando por lo siguiente:

- La planeación del servicio de transporte público debe considerar las necesidades de movilidad de las mujeres, y otras actividades no relacionadas al trabajo como son el cuidado individual y de terceras personas, mismas que están culturalmente asignadas a las mujeres.
- Realizar estudios específicos de los patrones de movilidad de las mujeres e incluir datos segregados por sexo en los análisis, diagnósticos y estudios a partir de los cuales se realiza la planeación de la operación de los servicios de transporte público colectivo e individual.
- El diseño y construcción de infraestructura urbana, como lo son las vialidades, el alumbrado público, las banquetas y la infraestructura de transporte debe ser prioridad dentro de la política de seguridad para las mujeres.
- La diversidad de usos de suelo diversos, que combina vivienda, comercio, servicios, equipamiento, espacios públicos, facilita entornos de protección hacia las mujeres y de las actividades que realiza día a día.
- La capacitación e institucionalización de la perspectiva de género entre las dependencias encargadas de la planeación y operación de los sistemas de transporte público, así como en aquellas encargadas del desarrollo de infraestructura en las ciudades, hace la diferencia para construir ciudades con entornos seguros que garanticen una convivencia y habitabilidad segura en el entorno inmediato a los hogares y en donde habiten las mujeres.
- Las acciones en favor de una movilidad segura de las mujeres debe contemplar no solo la mejora de las unidades del servicio de transporte público, sino acompañarse de acciones complementarias como información a las personas usuarias, amplitud de la cobertura de servicio público que conecte los servicios, equipamientos, lugares de trabajo, y de servicios de cuidado personal y a terceras personas con los hogares. También debe incluir la creación de infraestructura segura para las mujeres, como lo son los puntos de paradas, las banquetas, el alumbrado público, que faciliten a las mujeres elementos de protección.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

- Garantizar que exista una regulación eficiente de la operación de los servicios de transporte público, que incluya estándares de calidad en el servicio público.
- Garantizar que existe una adecuada capacidad de respuesta y atención de los casos de violencia en el transporte público, así como acceso a la justicia para las víctimas.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## Bibliografía

- Allen, H. (2018) Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género. Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo. Sustainable Urban Transport Project, SUTP; Transformative Urban Mobility, TUMI Initiative; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Consultado en [https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI\\_SUTP\\_GIZ\\_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf](https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf)
- Allen, H. (2018) Enfoques para la Movilidad Urbana Responsiva al Género. Transporte Sostenible: Un Texto de Referencia para Diseñadores de Políticas en Ciudades en Desarrollo. Sustainable Urban Transport Project, SUTP; Transformative Urban Mobility, TUMI Initiative; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Consultado en [https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI\\_SUTP\\_GIZ\\_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf](https://womenmobilize.org/wp-content/uploads/2020/02/TUMI_SUTP_GIZ_Module-Gender-and-Transport-2018-min.pdf)
- Anatomía de la Movilidad en México: Hacia dónde vamos, SEDATU, 2018
- Banco Interamericano de Desarrollo (2016). El transporte público desde una perspectiva de género. Percepción de inseguridad y victimización en Asunción y Lima. Disponible en <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-transporte-p%C3%ABlico-desde-una-perspectiva-de-g%C3%A9nero-Percepci%C3%B3n-de-inseguridad-y-victimizaci%C3%B3n-en-Asunci%C3%B3n-y-Lima.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2017). Evaluación del impacto del programa "Viajemos seguras en el Transporte público de la Ciudad de México", Nota Técnica No. IDB-TN-1305. México: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Castañeda-Olvera, D. (2020). Movilidad, experiencia urbana y desigualdad social. Quivera Revista De Estudios Territoriales, 22(2), 85-103. Consultado de <https://quivera.uaemex.mx/article/view/12963>
- Congreso de la Unión. (2007). Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia. Cámara de Diputados. [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV\\_010621.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV_010621.pdf)
- Connolly, P. (2018). "La economía política de las obras de transporte: una metodología contra la injusticia". Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online). 16. 63-83. 10.11606/issn.1984-4506.v16i3p63-83.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (2013). Pobreza urbana y de las zonas metropolitanas en México. México.
- Consejo Nacional de Población (2011). Índice de marginación por entidad federativa y municipios 2010.
- Consejo Nacional de Población (2023). Índice de marginación urbana y por localidades 2020.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Criterios para el Diseño y Elaboración de Productos, Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, INM, 2019

El porqué de la relación entre género y transporte | Publicaciones. Accedido 24 de noviembre de 2019. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>.

Falú, A. (2017). La fuerza estigmatizadora del acoso sexual: violencias en el transporte público. *Vivienda y Ciudad*, 4. Disponible en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ReViyCi/article/view/19007/18928>

Falú, Ana (2017). Buenas prácticas para prevenir y eliminar la violencia sexual contra las mujeres y las niñas en los espacios públicos. Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas. Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres, ONU Mujeres. <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2017/buenas%20pr%C3%A1cticas%20para%20eliminar%20la%20violencia%20sexual.pdf?la=es&vs=428>

GIZ (2019) Plan de acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara. C40 Cities Finance Facility Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2021). Censo de población y vivienda 2020, Principales resultados por localidad (ITER), Principales resultados por AGEB y manzana, y Tabulados de los cuestionarios básico y ampliado.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/default.html>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023) Características del Entorno Urbano y Localidad

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023). Encuesta nacional de ocupación y empleo (ENOE) 2022-2023 (trimestres), Consulta interactiva por ciudad y por entidad (InfoLaboral), y Glosario.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023). Encuesta nacional de seguridad pública urbana (ENSU) 2022-2023 (trimestres). Tabulados básicos, y Glosario.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2023). Estadísticas de mortalidad 2021. Defunciones registradas por mortalidad general y defunciones por homicidio, y Glosario

Instituto Nacional de las Mujeres (s/f). Glosario para la igualdad. Consulta en línea. <https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos>.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Lineamientos para desarrollar un Plan de Acción de Género para el Eje 8 Sur, documento elaborado por C40 Cities Finance Facility (CFF) en colaboración con Dana Corres, consultora en género y urbanismo. Ciudad de México, México. Octubre 2018.

Márdero Jiménez, Gabriela, y Hernández Abarca Nuria Gabriela. «Armonización Legislativa de la ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres». Editado por Centro de Estudios para el Adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género. Centro de Estudios para el Adelanto de las Mujeres y la Equidad de Género, enero de 2009. <http://www.diputados.gob.mx/documentos/CEAMEG/5.%20armonizacion.pdf>.

Méndez, Gisela, «Plan de Acción para incorporar la perspectiva de género en proyectos de transporte: Área Metropolitana de Guadalajara». C40 Cities Finance Facility Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, 2020. <https://cff-prod.s3.amazonaws.com/storage/files/1o0rnQffT5QvxxZKdKV23JvkSpiSGLQD4LMY6dDY.pdf>.

ONU MUJERES-Quito Patronato Municipal San José (2014) Protocolo de actuación en casos de violencia sexual en el sistema integrado de transporte de pasajeros de Quito. En [http://bbpp.observatorioviolencia.org/wp-content/uploads/2018/11/libro\\_protocolo\\_b\\_n.pdf](http://bbpp.observatorioviolencia.org/wp-content/uploads/2018/11/libro_protocolo_b_n.pdf)

ONU Mujeres. (2011). Glosario de Igualdad de Género. Octubre 2018, de Organización de las Naciones Unidas Sitio web: <https://trainingcentre.unwomen.org/mod/glossary/view.php>.

Padilla, A. (S/f) Desarrollo urbano. H. Ayuntamiento de Tijuana, administración 2021-2024. Consultado en <https://www.tijuana.gob.mx/ciudad/ciudaddesarrollo.aspx>.

Padilla, A. (S/f) Desarrollo urbano. H. Ayuntamiento de Tijuana, administración 2021-2024. Consultado en <https://www.tijuana.gob.mx/ciudad/ciudaddesarrollo.aspx>.

Rozas Balbontín, Patricio; Salazar Arredondo, Liliana (2015). Violencia de género en el transporte público Una regulación pendiente. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 172. Santiago de Chile: Naciones Unidas. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/38862/S1500626_es.pdf?sequence=1)

Sabino, Leticia, Bibiana Tini, Bruna Sato, Douglas Farias, Fernanda Pitombo, Amanda Beaujon, Lauren Montes Calero, Valeria Bernal Carvajal, Jason Hobbs, y Pablo Guerrero. «Metodología para calcular el índice técnico de caminabilidad sensible al género». Banco Interamericano de Desarrollo, 31 de agosto de 2022. <https://doi.org/10.18235/0004412>.

SEDATU (2022), Lineamientos para Prevenir y Atender el Acoso Sexual en el Transporte Colectivo.

SEP-INMUJERES. (2020) Directrices para elaborar e implementar mecanismos para la prevención, atención y sanción del hostigamiento sexual y del acoso sexual, disponible en [http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos\\_download/Directrices%20SES-INMUJERES.pdf](http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/Directrices%20SES-INMUJERES.pdf)



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Zucchini, Elena. «Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de los patrones de movilidad. El caso de Madrid». Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 2015.



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

## Reporte de la encuesta sobre Perspectiva de Género en la Cultura Institucional

Como parte del análisis institucional, se realizó una encuesta sobre PEG en la cultura institucional, que fue compartida vía electrónica a diversas dependencias, que tienen relación con la atención ante situaciones de violencia hacia las mujeres, lo que derivó en los siguientes resultados

### 1. Datos generales

Se obtuvieron **8 respuestas**, de las cuales son **6 mujeres** y **2 hombres**, que corresponden a las siguientes dependencias:

- 1 Centro de Justicia para las Mujeres del Estado de Baja California
- 3 Secretaría de Seguridad Ciudadana
- 1 Secretaría General de Gobierno
- 1 Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de Baja California
- 1 INMUJER BC
- 1 Instituto de Movilidad Sustentable

### 2. Sobre la formación y capacitación en perspectiva de género y violencia contra las mujeres

Las preguntas incluidas en este apartado, buscan identificar la capacitación en PEG que han recibido las personas funcionarias y su impresión sobre las mismas.

**El 100% menciona haber recibido, alguna vez, capacitación, cursos básicos u orientación en erradicación de la violencia contra las mujeres**, de los cuales el **25% manifiesta que únicamente ha recibido el Taller de atención**

### de casos de violencia sexual en el Sistema Integrado del Transporte Público.

Ante la pregunta *¿Qué tan frecuente recibes capacitación sobre perspectiva de género?* **50% mencionaron ocasionalmente y 50% respondieron frecuentemente.**

Sobre las temáticas de los cursos recibidos, se incluyen:

- Mecanismos para prevenir y atender la violencia, lenguaje incluyente, perspectiva de género en el quehacer institucional.
- Proceso de certificación Primer Contacto.
- Capacitación en materia de Justicia para juzgar con perspectiva de género.
- Sobre la correcta planeación de los programas y presupuestos basados en perspectiva de género.
- Sobre el uso de los puntos naranjas.

### 2.1. Sobre el conocimiento de igualdad entre hombres y mujeres

Las preguntas que se realizan enseguida, buscan tener claridad sobre el conocimiento que tienen la personas funcionarias, acerca de

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

la igualdad y la erradicación de la violencia contra las mujeres.

Acerca de la pregunta *¿Qué tan importante es la perspectiva de género, la erradicación de la violencia contra las mujeres y los derechos de las mujeres en tu trabajo diario?* 1 persona (12.5%) contestó "Es importante"; el resto, **87.5% respondieron "Es muy importante"**.

**La totalidad de las personas** que respondieron la encuesta "Saben que existen tratados internacionales y leyes que protegen los derechos de las mujeres", así como "Entienden la diferencia entre la perspectiva de género y la representación de las mujeres".

### 3. Sobre conocimiento y competencias en distintas líneas de acción

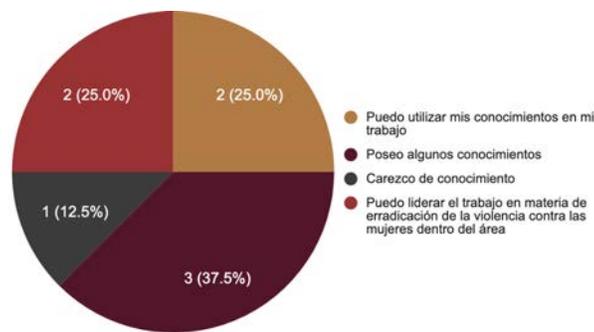
En este apartado, se evalúa el nivel de conocimiento y competencia sobre la aplicación de la PEG en distintos niveles de la planeación, ejecución y evaluación de los planes y programas.

#### 3.1. En procesos de planificación

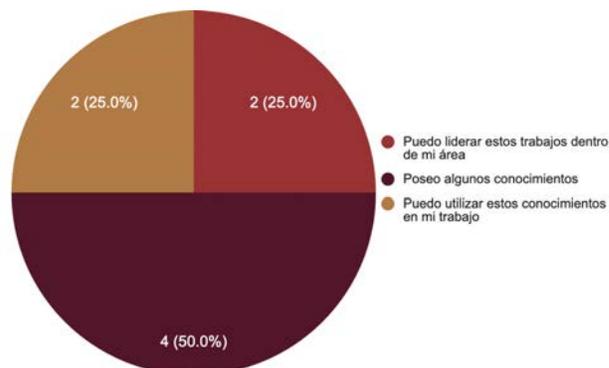
En general, las personas que respondieron la encuesta, se reconocen como poseedores, en algún nivel de conocimiento, que es utilizado en sus trabajos para el análisis, lectura y comprensión de datos relacionados con la perspectiva de género, en los planes y programas. Sin embargo, en cuanto al apoyo y la explicación hacia otras personas, y sobre la aplicación de la PEG en el desarrollo y

establecimiento de estrategias, se puede notar un menor dominio o seguridad sobre el tema.

Acerca de los *marcos de análisis en género, para aplicarse a proyectos y programas*, se obtuvieron los siguientes resultados.

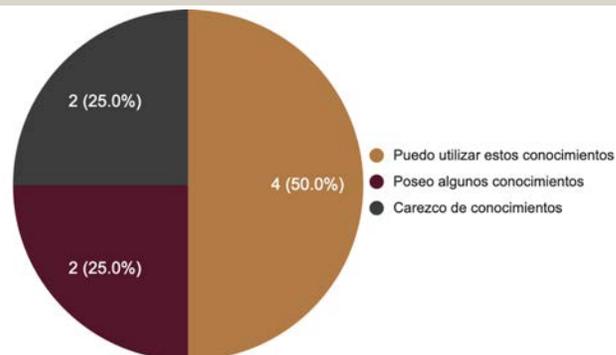
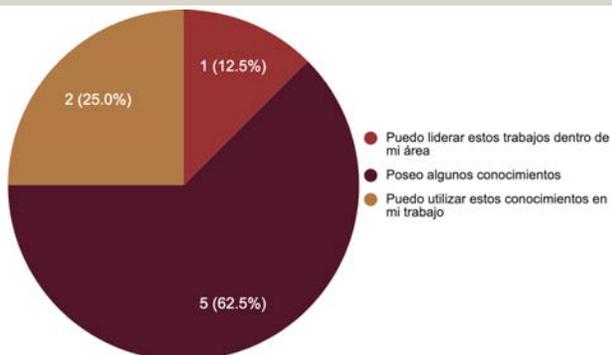


Acerca de si les es posible entender y explicar datos (cifras y gráficas) con perspectiva de género y segregados por sexo, las personas respondieron de la siguiente manera.

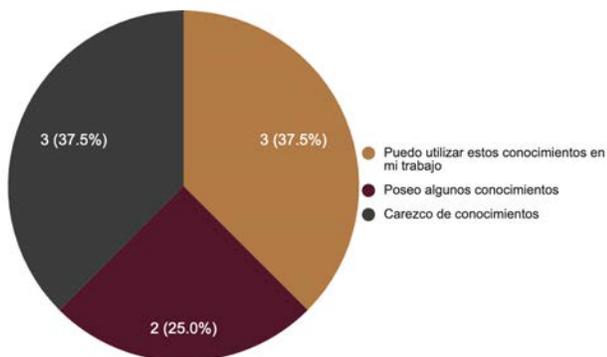


Sobre *analizar una política pública o un programa desde la perspectiva de género*, se evalúan de la siguiente manera.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Acerca de *capacitar a otros y otras en la aplicación de la PEG en procesos de planificación interna*, las respuestas muestran lo siguiente.



En el tema de *desarrollar y aplicar estrategias que aborden las dinámicas de género en los procesos de planificación*, se obtuvieron los siguientes resultados.

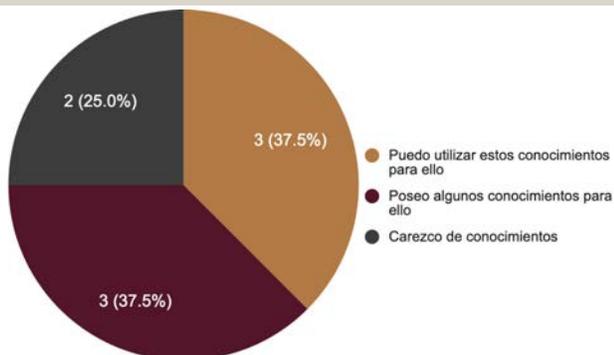
### 3.2. Planificación programática, de presupuestos e implementación de proyectos con PEG

De acuerdo con las respuestas recibidas, se percibe la necesidad de reforzar los conocimientos con referencia a la asignación y programación de recursos.

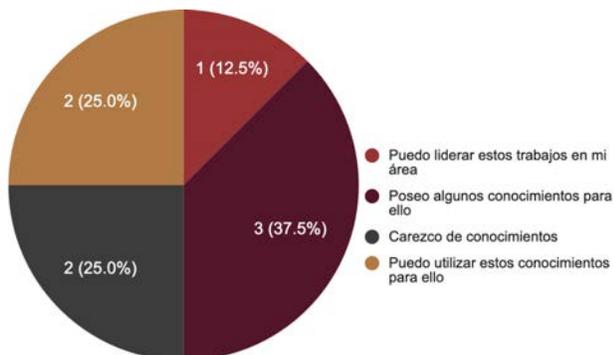
Se identifica un liderazgo en el desarrollo de programas, presupuesto y planes, en la ejecución de programas y en la transversalización de la PEG, con respecto a los recursos.

Sobre *utilizar los resultados de las investigaciones para definir programas o presupuestos con perspectiva de erradicación de la violencia contra las mujeres*, se obtuvieron los siguientes resultados.

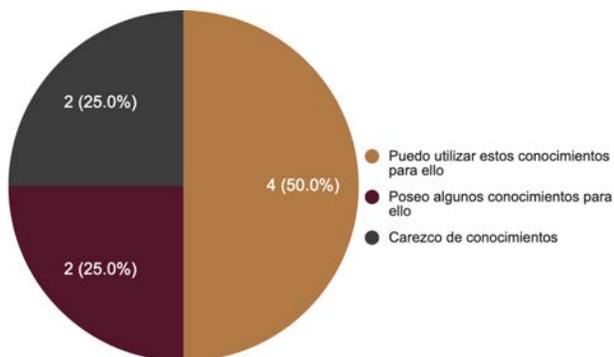
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



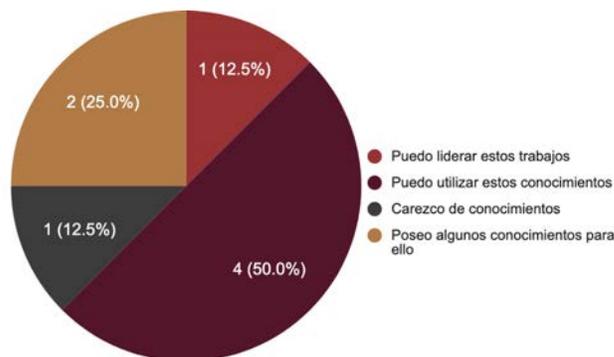
Ante la autoevaluación sobre *desarrollar programas, presupuestos o planes con PEG*, se obtuvieron las siguientes respuestas.



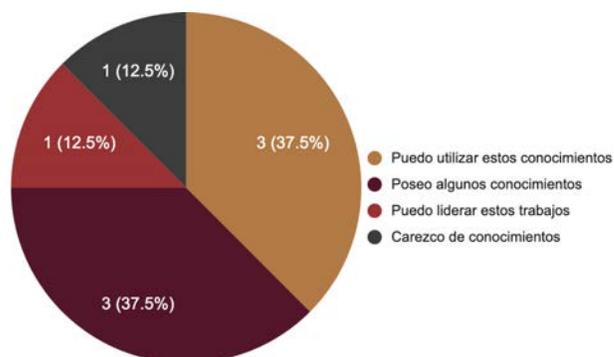
Con relación a *introducir ajustes en las políticas y procesos internos de la institución para integrar la PEG en el trabajo*, se recibieron las siguientes respuestas.



En cuanto a *ejecutar programas con perspectiva de género según lo planificado, en consonancia con los objetivos temáticos o de la institución*, se respondió lo siguiente.

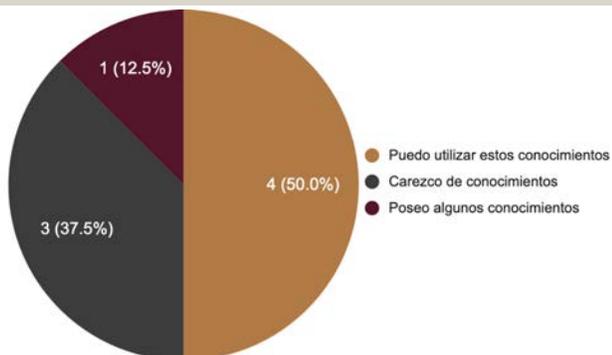


Sobre *transversalizar la PEG en todos los programas y proyectos*, se respondió lo siguiente.



En el tema de la *asignación de recursos financieros y humanos a programas sensibles a la erradicación de la violencia contra la mujer*, las respuestas recibidas se presentan a continuación.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



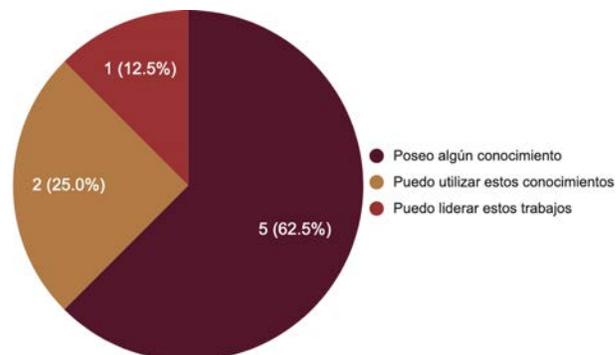
### 3.3. Gestión del conocimiento, comunicación y evaluación de la perspectiva de género

Tiene la finalidad de conocer la integración de la PEG en los procesos de comunicación y evaluación de las políticas públicas.

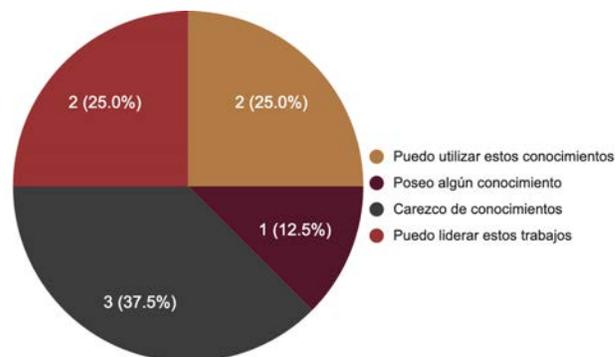
De acuerdo con las respuestas recibidas, es posible identificar que existe una percepción positiva, con tendencia al liderazgo, sobre las capacidades de elaboración y seguimiento de programas y proyectos con PEG. Por otro lado, el área que se identifica con mayor necesidad de refuerzo, es en cuanto a la transmisión de esas capacidades hacia otras personas, por lo que se podría fortalecer esto, al brindar capacitación especializada para quienes no tienen la información básica, así como reforzar en aquellas personas que poseen algún nivel de conocimiento.

Ante la pregunta sobre la *supervisión y análisis de datos obtenidos, segregados por sexo, para dar seguimiento y avanzar en el*

*programa o proyecto*, se obtuvieron las siguientes respuestas.

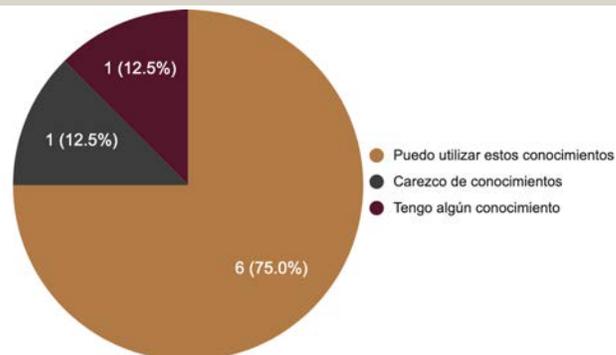
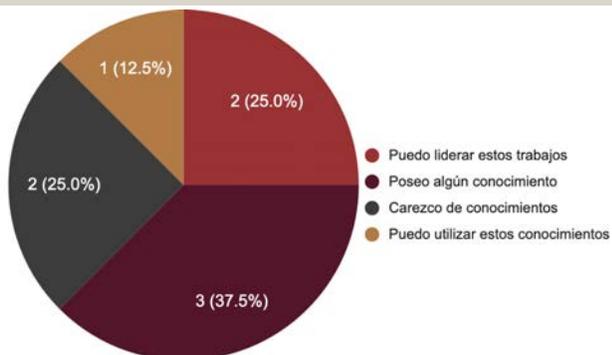


En cuanto a *capacitar a otras personas en el uso de datos segregados por sexo, su análisis, evaluación y seguimiento*, respondieron de la siguiente manera.



Con relación a *elaborar documentos, reportes y recomendaciones sobre la PEG aplicada a proyectos o programas*, se autoevaluaron de la siguiente manera.

"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



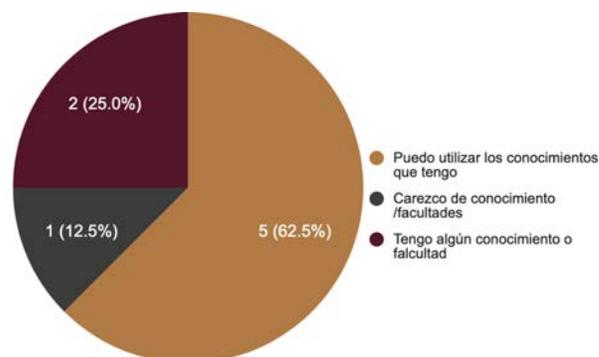
### 3.4. Sobre relaciones públicas y asociaciones específicas que contribuyan con la PEG.

Tiene por objetivo, conocer cómo se integra la perspectiva de género en los procesos de participación comunitaria y social en las políticas públicas.

Existe un área de oportunidad para el fortalecimiento de la integración de la PEG en los procesos de participación, ya que si bien es posible trabajar estos temas desde la institucionalidad, es imperante que se integre a la comunidad para que, por un lado brinden apoyo para lograr mayor cobertura y respaldo, así como para lograr la apropiación de estos temas y que puedan ser replicados.

Sobre *entender la importancia de las conexiones y relaciones con organizaciones, activistas, consultorías, socias en distintos ámbitos para incorporar la PEG*, se recibió la siguiente información.

Con respecto a la *capacidad para entablar coaliciones, colaboraciones y relaciones con organizaciones, activistas, consultorías y socias especializadas PEG*, se recibieron las siguientes respuestas.



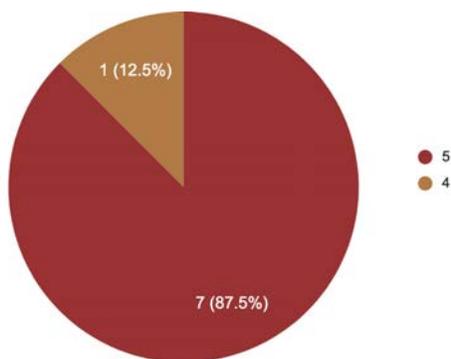
### 3.5. Sobre el liderazgo de las mujeres

Las evaluaciones recibidas, permiten observar que para las personas funcionarias públicas, es muy importante que las mujeres se encuentren al centro de la toma de decisiones, así como que sean parte de quienes toman las decisiones, con lo que se

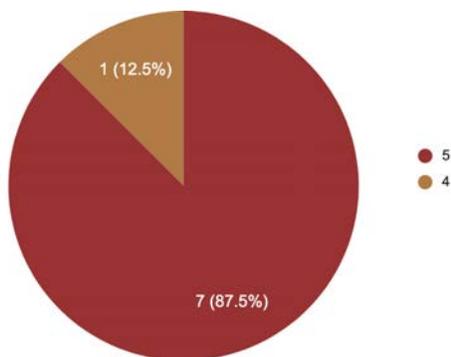
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

lograría tener un avance en la atención de acciones en perjuicio de las mujeres.

Sobre la importancia de *colocar a las mujeres en el centro de las decisiones es importante para innovar y transformar realidades*, se recibieron las siguientes respuestas siendo 1 poco importante y 5 muy importante.



Con respecto de *colocar a las mujeres en los puestos de toma de decisiones es importante para innovar y transformar realidades*, se respondió lo siguiente, siendo 1 poco importante y 5 muy importante.

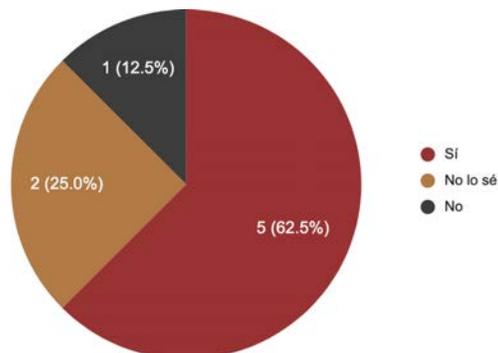


#### 4. Sobre la PEG y la erradicación de la violencia contra la mujer al interior de la institución.

Las preguntas integradas en este apartado, buscan evaluar el estado de la PEG en las dependencias.

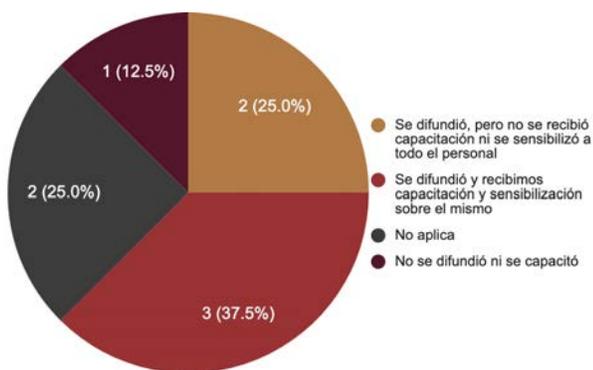
Se distingue una diferencia significativa entre el establecimiento de protocolos para prevenir, atender, investigar y sancionar acciones en contra de las mujeres, lo que muestra que hay mayor atención a casos de acoso sexual que en los casos de violencia laboral en contra de las mujeres por razón de sexo, lo que abre una oportunidad de establecer este tipo de protocolos en las propias instituciones, lo que a su vez genera impactos positivos en las personas trabajadoras, quienes se familiarizan con los procedimientos propuestos, para el caso de aquellas que atienden casos de violencia contra de las mujeres.

Ante la pregunta *¿Tu institución cuenta con un protocolo para prevenir, atender, investigar y sancionar casos de acoso y hostigamiento sexual?* Las respuestas fueron las siguientes.

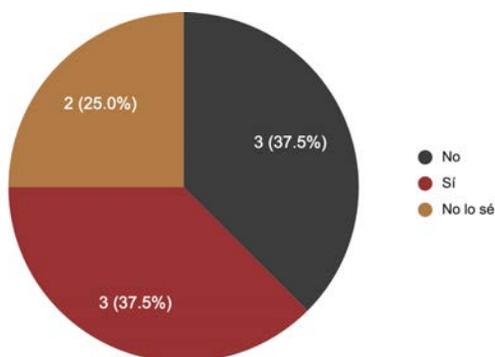


"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

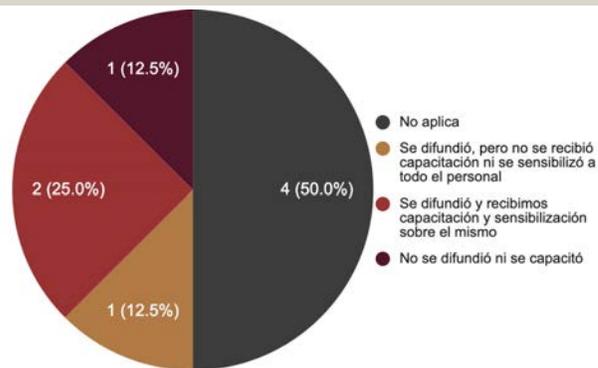
Sobre la *impresión acerca del protocolo* de la pregunta anterior, se recibieron las siguientes respuestas.



Acerca de la pregunta sobre *la existencia de un protocolo para prevenir, atender, investigar y sancionar casos de violencia laboral*, se respondió lo siguiente.



Dependiendo de la respuesta anterior, se *pidió evaluar la impresión que se tiene al respecto de dicho protocolo*, resultando lo siguiente



## 5. Políticas para la conciliación de la vida laboral y personal.

Estas preguntas buscan analizar las posibilidades de conciliación entre la vida laboral y la personal, especialmente para las mujeres.

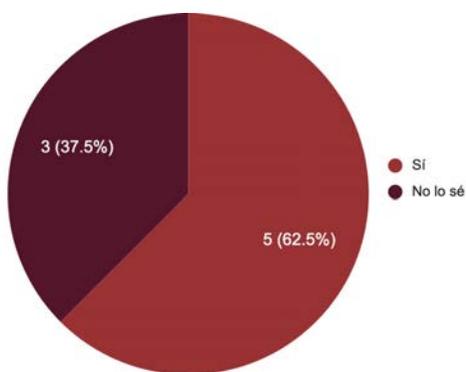
Las respuestas recibidas en este apartado, permiten observar que en temas de permisos por alumbramiento, se identifica con mayor facilidad el otorgado a las mujeres que a los hombres, esto puede entenderse debido a que el segundo fue incorporado a la normativa hace pocos años, sin embargo, es importante que las propias instituciones hagan de conocimiento a las personas empleadas, y permitan las facilidades para ello.

Con respecto a la conciliación entre la vida laboral y la vida personal, es posible que las respuestas negativas tengan que ver con la propia labor que se realiza, sin embargo es importante que las dependencias mantengan las facilidades, que permitan a las personas trabajadoras cumplir con sus horarios

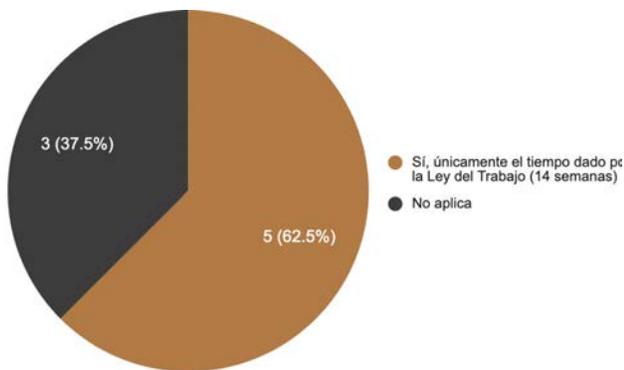
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

laborales, y poder atender las labores de cuidado.

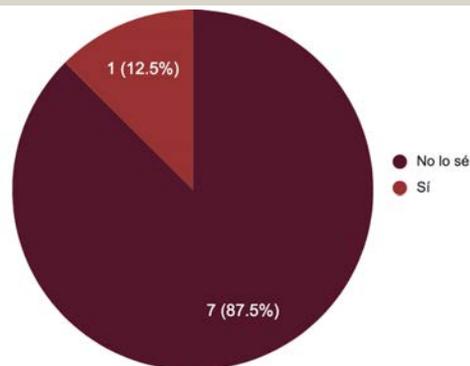
Se recibieron las siguientes respuestas a la pregunta de si *la institución respeta el tiempo mínimo otorgado por la Ley en las licencias de maternidad.*



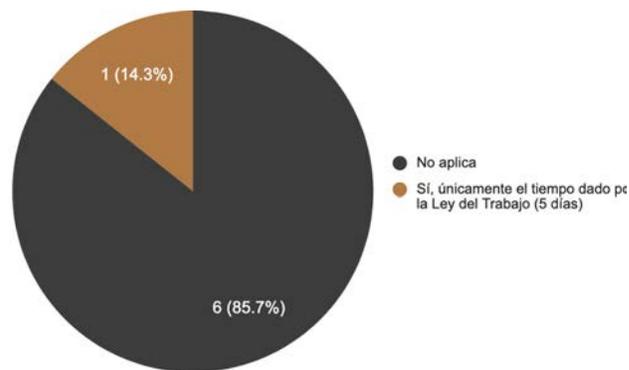
Sobre el tiempo otorgado por la institución para la licencia de maternidad, se recibió los siguiente.



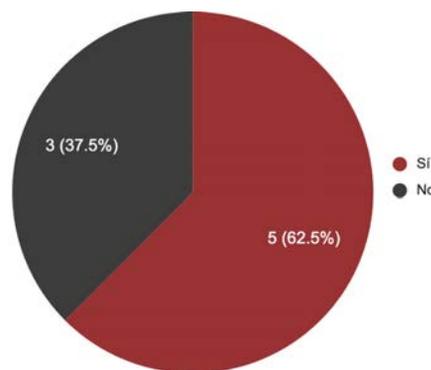
Sobre si *la institución respeta el tiempo para la licencia de paternidad,* se respondió lo siguiente.



Sobre el tiempo otorgado para la licencia de paternidad, se recibieron las siguientes respuestas.

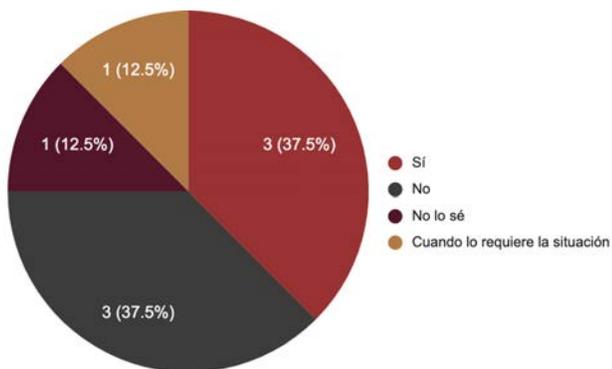


Se preguntó si *la institución ofrece horarios flexibles,* a lo que se recibieron las siguientes respuestas.

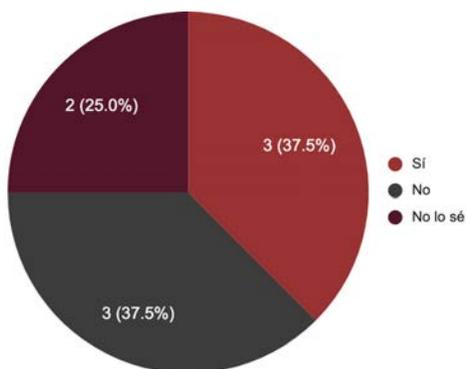


"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

Sobre la facilidad de realizar trabajo desde casa o remoto, también conocido como Home Office, las personas funcionarias realizaron las siguientes respuestas.



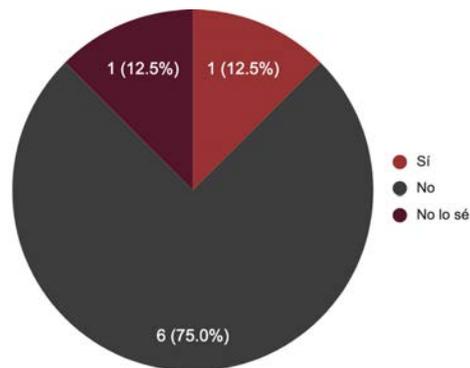
Finalmente se preguntó acerca del esquema de permisos para poder realizar trabajos de cuidado de las personas dependientes como niñas, niños, adolescentes, adultos mayores y/o personas con discapacidad, se obtuvieron las siguientes respuestas.



## 5.1. Condiciones de los espacios de trabajo.

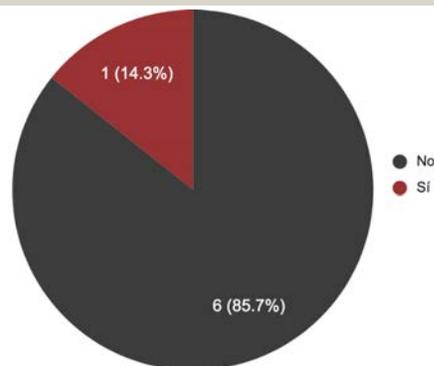
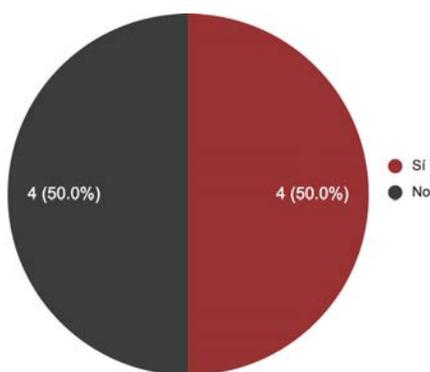
Como parte de las acciones que permiten tener un adelanto en en tema laborar para las mujeres, es contar con las prestaciones y condiciones de cuidado para las infancias, por lo que esta es una área importante para ser fortalecida.

Con relación al servicio de guarderías, ludotecas o espacios de cuidado de infantes proporcionados por las instituciones, se respondió lo siguiente.



"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".

En el caso de los *espacios adecuados para la lactancia materna en las instituciones*, las personas funcionarias respondieron lo siguiente.



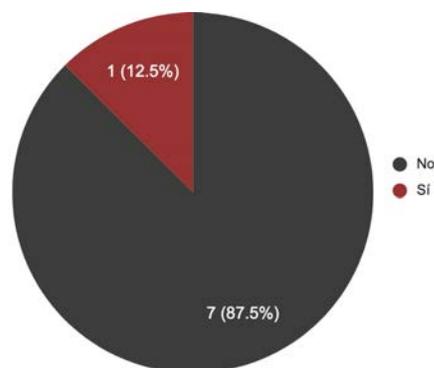
## 5.2. Prácticas de no discriminación.

En cuanto al tema de contratación, de acuerdo con lo expuesto por las personas funcionarias que respondieron la encuesta, las instituciones mantienen una visión de no discriminación; por otro lado, se percibe un área de oportunidad cuando a disminuir la brecha salarial entre hombres y mujeres.

En cuanto a la representatividad y paridad de género, de acuerdo con las respuestas obtenidas, las instituciones cumplen con dicho criterio.

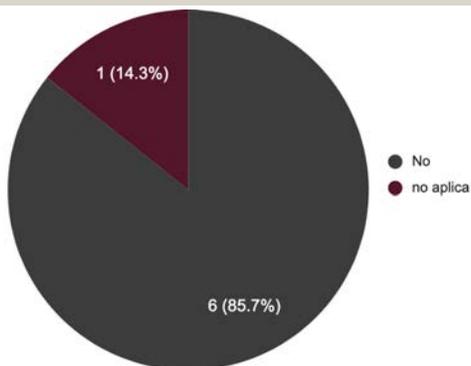
Sobre el tema de la no discriminación, se lanzó la siguiente pregunta, solo para las mujeres: *¿En tu proceso de contratación te preguntaron si te encontrabas embarazada o tenías planes de tener hijos/hijas en un futuro cercano?* A lo que se generaron las siguientes respuestas.

De manera general, para hombre y mujeres, se realizó la misma pregunta, teniendo los siguientes resultados.

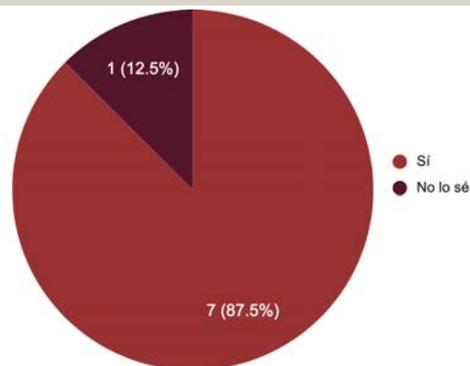


Se preguntó a las mujeres, si fueron discriminadas o violentadas para renunciar, en caso de haber anunciado ante la institución que se encontraban embarazadas, a lo que se obtuvieron las siguientes respuestas.

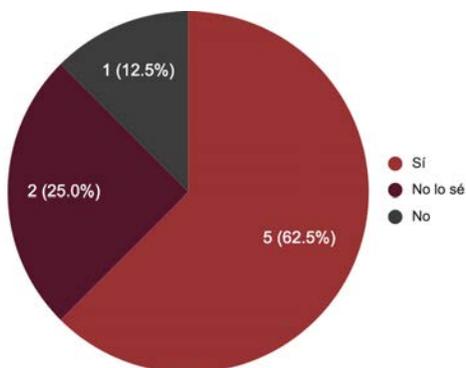
"Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el Programa" "Este producto es generado con recursos del Programa para el Adelanto, Bienestar e Igualdad de las Mujeres. Empero el Instituto Nacional de las Mujeres no necesariamente comparte los puntos de vista expresados por las (los) autoras(es) del presente trabajo".



Sobre el ingreso salarial, se preguntó si en la institución, tanto hombres como mujeres gana el mismo salario en caso de tener el mismo puesto de trabajo, a lo que se recibieron las siguientes respuestas.



Finalmente, se preguntó si la institución tiene órganos de gobierno ciudadano o interinstitucional como Consejos, Comisiones o Juntas de Gobierno, que cuenten con mujeres de manera paritaria, recibiendo las siguientes respuestas.



Se consultó con las personas funcionarias, si en la institución se cuenta, de manera paritaria, con mujeres en puestos directivos y de toma de decisiones, generando las siguientes respuestas.

