PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

“Movilidad con perspectiva de género para el municipio”

C. Juan José Rojas Torres.

Noviembre 2025

Tabla de contenido

I. INTRODUCCIÓN 4

II. JUSTIFICACIÓN DE LA REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN 10

A) IMPORTANCIA DE ABORDAR LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO DESDE LA COMPETENCIA CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO 10

B) IMPLICACIONES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL, INCLUSIÓN SOCIAL Y EJERCICIO DE DERECHOS 11

C) RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE 12

III. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN 14

A) OBJETIVO GENERAL 14

B) OBJETIVOS ESPECÍFICOS 14

IV. PLANTEAMIENTO Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA 16

A) PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN 17

B) ALCANCES Y LÍMITES 18

C) RELEVANCIA SOCIAL, POLÍTICA, ECONÓMICA Y JURÍDICA 20

V. MARCO TEÓRICO 22

A) CONCEPTO DE MOVILIDAD HUMANA 22

B) PERSPECTIVA DE GÉNERO APLICADA A LA MOVILIDAD 23

C) ENFOQUE RURAL-URBANO Y BRECHAS DE MOVILIDAD 26

D) MOVILIDAD, SEGURIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES 27

E) MOVILIDAD DEL CUIDADO 28

F) MOVILIDAD EDUCATIVA Y LABORAL CON ENFOQUE DE GÉNERO 30

G) ACCESIBILIDAD Y DERECHOS HUMANOS 31

H) TEORÍAS FEMINISTAS DEL ESPACIO Y EL TERRITORIO 31

VI. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS 35

VII. PRUEBAS EMPÍRICAS Y CUALITATIVAS DE LAS HIPÓTESIS 37

VII.I. MARCO NORMATIVO 38

VII.II. ACCESIBILIDAD Y DESIGUALDAD TERRITORIAL 62

VII.III. VIOLENCIA EN LA MOVILIDAD 63

VII.IV MOVILIDAD LABORAL 63

VII.V. MOVILIDAD DEL CUIDADO 64

VII.VI. INSEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE RIESGO 64

VII.VII. TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL 65

VII.VIII. POLÍTICAS MUNICIPALES EFECTIVAS DE OTROS PAÍSES 65

VII.IX. INTEGRACIÓN DE LA EVIDENCIA 66

VII.X. ANÁLISIS DE ESTUDIO ESPECÍFICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO 67

VII.XI. MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS MUNICIPIOS DEL PAÍS 79

VIII. METODOLOGÍA 81

A) TIPO DE INVESTIGACIÓN 81

B) UNIDADES DE ANÁLISIS 83

C) FUENTES DE INFORMACIÓN 86
D) OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES 88

IX. ANÁLISIS DE RESULTADOS 89
A) MOVILIDAD RURAL-URBANA DESDE EL MUNICIPIO 89
B) MOVILIDAD CON PERSPECTIVA LABORAL 91
C) MOVILIDAD EDUCATIVA 91
D) MOVILIDAD DEL CUIDADO 92
E) TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL 93
F) INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA 94
G) VIOLENCIA Y SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD 94
H) BRECHA DE ACCESO A SERVICIOS PÚBLICOS VINCULADOS 95
I) CONCLUSIÓN DEL APARTADO 96

X. DISCUSIÓN 96
A) RELACIÓN ENTRE MOVILIDAD Y DESIGUALDAD ESTRUCTURAL 96
B) CONEXIONES CON IGUALDAD SALARIAL, VIOLENCIA DE GÉNERO, EJERCICIO DE DERECHOS 97
C) INSUFICIENCIA DE COMPETENCIAS MUNICIPALES VS RESPONSABILIDAD CONSTITUCIONAL 98
D) COMPARACIÓN CON MODELOS INTERNACIONALES DE MOVILIDAD SEGURA PARA MUJERES 99

XI. PROPUESTAS/RECOMENDACIONES 101
A) PROGRAMAS DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO 102
B) PARADEROS SEGUROS 103
C) RUTAS RURALES PRIORITARIAS 104
D) PROTOCOLOS DE PREVENCIÓN DE VIOLENCIA 104
E) CAPACITACIÓN A OPERADORES 105
F) PLANEACIÓN URBANA CON ENFOQUE DE GÉNERO 106

XII. CONCLUSIONES Y NUEVA AGENDA DE INVESTIGACIÓN 107
A) VALIDACIÓN O REFUTACIÓN DE LA HIPÓTESIS 107
B) IMPACTO PARA EL MUNICIPIO Y LAS POLÍTICAS DE GÉNERO 108
C) NUEVA AGENDA DE INVESTIGACIÓN 109
D) CONCLUSIÓN GENERAL 111

XIII. BIBLIOGRAFÍA 117

I. INTRODUCCIÓN

Este documento se enmarca en una actividad de investigación orientada a analizar y proponer soluciones a una problemática nacional de gran relevancia: la necesidad de fortalecer la participación política de las mujeres, particularmente en el ámbito de los partidos políticos, y en lo particular, en lo referente a la movilidad en los municipios con perspectiva de género.

La movilidad constituye uno de los elementos estructurales más importantes para el desarrollo humano, social, económico y político en cualquier territorio. La posibilidad de desplazarse de manera segura, accesible, eficiente y digna determina la capacidad de las personas para acceder a educación, trabajo, salud, servicios públicos, espacios comunitarios y oportunidades de participación social. Sin embargo, la movilidad no es neutra ni universal en sus condiciones, sino un fenómeno profundamente influido por desigualdades históricas, estructuras sociales, normas culturales y relaciones de poder que afectan de manera diferenciada a distintos grupos poblacionales, especialmente a las mujeres. Esta investigación parte del reconocimiento de que la movilidad cotidiana de las mujeres en México (y particularmente en el ámbito municipal) está marcada por obstáculos, riesgos y desigualdades que limitan el ejercicio pleno de sus derechos y perpetúan las brechas estructurales existentes.

A diferencia de los hombres, las mujeres realizan trayectos más frecuentes, variados y encadenados, derivados de las responsabilidades de cuidado, la división sexual del trabajo y la precariedad de los sistemas territoriales y de transporte. Estas diferencias, ampliamente documentadas por teorías feministas como las de Doreen Massey, Ana Falú, Inés Sánchez de Madariaga y otras autoras, revelan que la movilidad es un reflejo territorial de las desigualdades de género. Las mujeres no

sólo enfrentan una carga mayor en términos de tiempo y esfuerzo, sino que además están expuestas a múltiples formas de violencia (acoso sexual, hostigamiento, agresiones físicas o verbales) que alteran rutas, horarios y decisiones cotidianas. El miedo a la violencia funciona, por tanto, como un mecanismo de control territorial que restringe la presencia femenina en el espacio público y condiciona el derecho a la ciudad.

Desde la perspectiva normativa, el municipio es la autoridad más cercana a la población y posee competencias centrales en el diseño del espacio urbano, la provisión de servicios públicos, la seguridad, la infraestructura vial, el alumbrado, la regulación del tránsito y (en algunos estados) la operación o supervisión del transporte público. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, la Agenda 2030 y la CEDAW establecen obligaciones claras que colocan al municipio como un actor determinante en la construcción de territorios seguros, accesibles e inclusivos. No obstante, la realidad municipal en México demuestra que estas atribuciones no siempre se traducen en políticas efectivas, diagnósticos con enfoque de género o intervenciones territoriales que respondan a las necesidades específicas de mujeres, niñas, adolescentes, mujeres rurales y mujeres con discapacidad.

La presente investigación surge ante esta contradicción estructural: por un lado, existe un marco constitucional y convencional robusto que obliga al municipio a garantizar la movilidad con perspectiva de género; por otro lado, la movilidad municipal continúa reproduciendo desigualdades profundas que afectan la vida cotidiana de las mujeres. En este sentido, el propósito central de este trabajo es analizar, con un enfoque integral y multidimensional, cómo la ausencia de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género limita el ejercicio de derechos

fundamentales y reproduce desigualdades estructurales. Asimismo, se busca visibilizar los componentes territoriales, normativos, institucionales, sociales y culturales que condicionan la movilidad femenina, especialmente en localidades rurales, periféricas o con alta marginación.

El objetivo general de la investigación es analizar cómo la movilidad desde el ámbito municipal, cuando carece de perspectiva de género, reproduce y profundiza desigualdades estructurales que limitan el acceso de las mujeres a derechos fundamentales (educación, trabajo, salud, seguridad y participación social), con el fin de identificar los factores territoriales, institucionales y normativos que condicionan su desplazamiento y proponer acciones viables para construir políticas municipales de movilidad segura, accesible y con enfoque de igualdad sustantiva. Este objetivo permite abordar la movilidad como un fenómeno complejo y articulado a múltiples dimensiones que exceden lo meramente técnico o de transporte, y que requieren ser entendidas en su relación con el territorio, la violencia, la economía del cuidado y la estructura del sistema municipal.

Asimismo, esta investigación se guía por un conjunto de preguntas directrices que orientan su desarrollo analítico: ¿Cómo impacta la falta de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género en el acceso de las mujeres a educación, trabajo, salud y derechos fundamentales? ¿De qué manera las desigualdades territoriales amplifican los riesgos y dificultades de movilidad para mujeres rurales y periféricas? ¿Qué obligaciones constitucionales, legales y convencionales tienen los municipios para garantizar movilidad segura, accesible y con enfoque de género? ¿Cómo se manifiestan la violencia y el acoso en el transporte público y en el espacio urbano, y cuál es la responsabilidad municipal en su prevención? ¿Qué elementos estructurales de la infraestructura municipal reproducen desigualdades de género en la movilidad cotidiana? ¿Qué buenas prácticas nacionales e

internacionales pueden orientar la construcción de modelos municipales de movilidad segura para mujeres?

El abordaje de estas preguntas permite comprender la movilidad no sólo como un medio de desplazamiento, sino como un derecho habilitante que abre o cierra posibilidades de vida. Cuando las mujeres no pueden trasladarse en condiciones de seguridad, accesibilidad y dignidad, su acceso a educación, trabajo, salud y participación social queda seriamente comprometido. Por ello, la movilidad constituye un eje central para la igualdad sustantiva y la justicia social, elementos indispensables en cualquier proyecto democrático local.

En términos metodológicos, la investigación se estructura como un estudio cualitativo, documental, analítico y comparado, sustentado en la revisión sistemática de literatura especializada, análisis normativo multinivel, estudios de caso internacionales, informes institucionales, datos estadísticos secundarios y teorías feministas del territorio. No se trata de un estudio experimental ni de un levantamiento de datos primarios, sino de un análisis profundo basado en evidencia documental consolidada proveniente de organismos como ONU Mujeres, CEPAL, Banco Mundial, BID, OCDE, UNESCO, INEGI, SEDATU, así como diversas autoras y autores que han abordado la movilidad con perspectiva de género desde diferentes enfoques.

El diseño de investigación utilizado es cualitativo-analítico, orientado a identificar patrones, interpretar hallazgos, relacionar dimensiones y generar conclusiones con base en una triangulación conceptual, normativa y empírica. Este enfoque permite comprender la complejidad del fenómeno estudiado, al reconocer que la movilidad de las mujeres no puede explicarse por variables aisladas, sino por la interacción

de múltiples factores: violencia, infraestructura, territorio, economía del cuidado, competencias municipales, marcos jurídicos y dinámicas socioculturales.

Desde la dimensión documental, la investigación incorpora leyes nacionales y estatales, reglamentos municipales, tratados internacionales, planes de desarrollo urbano, diagnósticos de movilidad, encuestas nacionales y estudios académicos especializados. Desde la dimensión comparada, se analizan experiencias exitosas de movilidad con perspectiva de género implementadas en ciudades como Bogotá, Madrid, Londres y Santiago, con el fin de identificar modelos transferibles y adaptables al contexto municipal mexicano. Desde la dimensión teórica, se integran aportes de la geografía feminista, los estudios de movilidad, la teoría del territorio, la economía de los cuidados y los enfoques de accesibilidad universal.

Este diseño metodológico permite construir un análisis con profundidad conceptual y pertinencia territorial, al tiempo que fortalece la validez de las conclusiones y de las propuestas formuladas. Además, al tratarse de un trabajo que se desarrolla desde una perspectiva municipal, se reconoce que los municipios en México enfrentan diversidad de realidades, capacidades y limitaciones; no obstante, también se destaca que poseen atribuciones y responsabilidades clave que deben ser ejercidas con enfoque de derechos humanos y perspectiva de género.

La estructura general de la investigación responde a esta lógica analítica. En los capítulos iniciales, se presenta un marco teórico amplio que contextualiza la movilidad como fenómeno social, territorial y de género, articulado con teorías feministas sobre el espacio, el territorio y la desigualdad estructural. Posteriormente, el marco normativo identifica las obligaciones constitucionales, legales y convencionales que deben orientar la acción municipal. Más adelante, la formulación de la hipótesis plantea que la ausencia de políticas municipales de

movilidad con perspectiva de género profundiza desigualdades y limita derechos; esta hipótesis es sometida a un riguroso análisis a través de pruebas empíricas y cualitativas.

El capítulo de análisis de resultados profundiza en ocho dimensiones clave: movilidad rural–urbana, movilidad laboral, movilidad educativa, movilidad del cuidado, transporte público municipal, infraestructura peatonal y ciclista, violencia en la movilidad y acceso a servicios públicos vinculados. Finalmente, la investigación formula un conjunto de propuestas y líneas de acción que los municipios pueden implementar, y desarrolla una agenda de investigación futura que permitirá fortalecer el campo académico y la práctica institucional.

En síntesis, esta investigación se justifica en un contexto donde las desigualdades estructurales continúan afectando la vida cotidiana de las mujeres y donde los municipios (como actores territoriales fundamentales) tienen la capacidad jurídica, política y operativa de transformar la movilidad local en un instrumento de igualdad, seguridad y justicia. La movilidad municipal con perspectiva de género no sólo constituye un mandato constitucional, sino también una necesidad urgente para garantizar el ejercicio pleno de derechos, el desarrollo económico local, la cohesión social, la prevención de violencia y la construcción de territorios más seguros e inclusivos.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

A) IMPORTANCIA DE ABORDAR LA MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO DESDE LA COMPETENCIA CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO

La movilidad constituye un derecho habilitante que permite a las personas acceder a educación, trabajo, salud, esparcimiento y participación comunitaria. Desde la perspectiva de género, la movilidad adquiere un carácter aún más crítico, debido a que las mujeres enfrentan patrones diferenciados de desplazamiento y riesgos específicos en el espacio público, que se derivan de desigualdades históricas, violencia estructural y la asignación desproporcionada de tareas de cuidado (ONU Mujeres, 2020). Por ello, analizar la movilidad con enfoque de género desde el ámbito municipal resulta indispensable para garantizar condiciones mínimas de igualdad sustantiva en el territorio (Pérez Orozco, 2014).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los municipios tienen competencias esenciales para garantizar la movilidad segura y accesible, tales como el alumbrado público, las vías terrestres, el tránsito, el diseño de infraestructura y la seguridad pública (CPEUM, 2025). De igual forma, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial subraya la obligación de adoptar una perspectiva de género y de vulnerabilidad en el diseño de políticas de movilidad e infraestructura urbana (LGMSV, 2023). En consecuencia, la acción municipal no es opcional, sino un mandato constitucional y legal que debe orientar la prestación de servicios públicos fundamentales.

Sin embargo, la falta de intervenciones municipales con perspectiva de género ha generado que las mujeres (especialmente niñas, adolescentes, adultas mayores, mujeres rurales y mujeres con discapacidad) experimenten mayores obstáculos, costos y riesgos al desplazarse. Esto se evidencia en trayectos más largos, acoso

en transporte público, infraestructura peatonal deficiente y ausencia de rutas del cuidado (CEPAL, 2020). Por ello, es esencial estudiar cómo el municipio puede intervenir dentro de su marco competencial para atender estas desigualdades, pues su capacidad de acción directa sobre el territorio lo convierte en el actor más cercano y relevante para transformar la experiencia de movilidad cotidiana de las mujeres (ONU-Hábitat, 2021).

B) IMPLICACIONES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL, INCLUSIÓN SOCIAL Y EJERCICIO DE DERECHOS

Abordar la movilidad con perspectiva de género tiene implicaciones directas para el desarrollo económico local, debido a que la falta de transporte seguro, eficiente y accesible es uno de los principales factores que limitan la participación laboral de las mujeres. El Banco Interamericano de Desarrollo ha señalado que barreras de movilidad reducen hasta en un 15% la inserción laboral femenina, lo cual profundiza desigualdades salariales y limita la autonomía económica (BID, 2021). Asimismo, la falta de transporte nocturno, la inseguridad en rutas laborales y las largas distancias hacia zonas industriales impactan de forma significativa la continuidad en empleos formales (OCDE, 2019).

Desde la perspectiva social, la movilidad condiciona el acceso a redes de apoyo, a actividades comunitarias y a servicios básicos. Cuando las mujeres no pueden desplazarse libremente debido a la violencia, al miedo o a la falta de infraestructura adecuada, su participación social se ve limitada, lo que perpetúa su aislamiento territorial y reduce su intervención en espacios públicos (Falú, 2009). La movilidad segura y accesible, por tanto, no sólo fomenta la integración social, sino que también fortalece vínculos comunitarios y permite una relación equilibrada entre espacios públicos y privados (Lindón, 2007).

En cuanto al ejercicio de derechos, la movilidad es fundamental para garantizar derechos constitucionales como el acceso a la salud, la educación, la justicia, el trabajo y la seguridad personal. La falta de rutas rurales, la insuficiencia de transporte público o la inseguridad estructural en el espacio urbano representan obstáculos que impiden a las mujeres ejercer plenamente estos derechos, constituyendo una forma de violencia institucional (LGAMVLV, 2024). En este sentido, la intervención municipal en la movilidad se convierte en un elemento clave de política pública orientado a la igualdad sustantiva y al fortalecimiento de la democracia local (ONU, 2016).

C) RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

La movilidad con perspectiva de género está estrechamente vinculada a la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En primer lugar, el ODS 5: Igualdad de género establece la necesidad de eliminar todas las formas de discriminación y violencia contra mujeres y niñas, incluidas aquellas derivadas del espacio público y del transporte (ONU, 2015). La movilidad segura es un componente fundamental de este objetivo, ya que permite la participación plena y efectiva de las mujeres en la vida económica, política y social.

Asimismo, el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles reconoce la importancia de crear infraestructuras inclusivas, accesibles y seguras, especialmente para mujeres, niñas, personas mayores y personas con discapacidad. Esto implica el desarrollo de transporte público seguro, sistemas de movilidad que respondan a necesidades diferenciadas, y planeación urbana que incorpore la perspectiva de género (ONU-Hábitat, 2021). La ausencia de estas condiciones ha sido identificada como una de las principales barreras para construir ciudades sostenibles en América Latina (CEPAL, 2020).

También se vincula con el ODS 4: Educación de calidad, pues la falta de transporte seguro limita la asistencia escolar de niñas y adolescentes, lo que repercute en su continuidad educativa y en su futuro profesional (UNESCO, 2020). El ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico exige ampliar la participación económica de las mujeres, lo cual sólo es posible si existen rutas, horarios y sistemas de movilidad que permitan desplazamientos seguros hacia centros de empleo (Banco Mundial, 2022).

Finalmente, el ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas subraya la importancia de construir instituciones que garanticen acceso a justicia, seguridad, prevención de violencia y gobernanza efectiva. La movilidad con perspectiva de género se convierte así en un mecanismo para fortalecer la seguridad pública municipal y la protección de los derechos humanos en el territorio.

En conjunto, esta investigación no sólo responde a problemáticas locales, sino que se alinea con compromisos globales que buscan transformar territorios en espacios más equitativos, seguros y sostenibles. Abordar la movilidad con esta perspectiva contribuye directamente al cumplimiento de múltiples ODS y refuerza la responsabilidad del municipio como ente garante del bienestar comunitario.

III. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

A) OBJETIVO GENERAL

La presente investigación se plantea como objetivo general el siguiente:

Analizar cómo la movilidad desde el ámbito municipal, cuando carece de perspectiva de género, reproduce y profundiza desigualdades estructurales que limitan el acceso de las mujeres a derechos fundamentales (educación, trabajo, salud, seguridad y participación social), con el fin de identificar los factores territoriales, institucionales y normativos que condicionan su desplazamiento y proponer acciones viables para construir políticas municipales de movilidad segura, accesible y con enfoque de igualdad sustantiva.

Este objetivo general orienta toda la investigación hacia la comprensión integral del fenómeno, articulando dimensiones territoriales, de género, normativas y de política pública para generar un análisis robusto y propositivo que permita fortalecer las capacidades municipales en la materia.

B) OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Son motivo de concatenar el objetivo general planteado en el apartado anterior, se fijan los siguientes objetivos específicos:

1. Examinar las desigualdades estructurales de género que se manifiestan en la movilidad cotidiana, particularmente en el acceso de las mujeres a servicios, oportunidades y espacios públicos, tanto en contextos urbanos como rurales;
2. Identificar los factores territoriales, de infraestructura y de transporte que generan barreras diferenciadas para las mujeres, incluyendo rutas rurales, trayectorias del cuidado, condiciones peatonales, inseguridad y accesibilidad limitada;
3. Analizar el marco constitucional, legal y convencional que establece las obligaciones de los municipios en materia de movilidad, seguridad vial, prevención de violencia, accesibilidad y perspectiva de género;
4. Evaluar la relación entre movilidad, autonomía económica e igualdad salarial, explorando cómo las limitaciones de movilidad afectan la participación laboral femenina y su permanencia en empleos formales;
5. Estudiar la violencia de género en el espacio público y en el transporte municipal, identificando su impacto en los horarios, rutas y decisiones de movilidad de las mujeres;
6. Comparar experiencias nacionales e internacionales exitosas de movilidad con enfoque de género para identificar buenas prácticas replicables en el contexto municipal mexicano;
7. Validar o refutar la hipótesis planteada, utilizando evidencia empírica, cualitativa y documental para determinar si la ausencia de políticas municipales con perspectiva de género incrementa las brechas de movilidad que afectan a las mujeres; y
8. Proponer estrategias y líneas de acción viables para los municipios, basadas en el análisis de resultados, que permitan construir políticas públicas integrales de movilidad con perspectiva de género, adaptadas a las necesidades del territorio y a los principios constitucionales de igualdad.

IV. PLANTEAMIENTO Y DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

La movilidad con perspectiva de género constituye un desafío estructural para los municipios en México. Aunque normativamente existe un robusto marco constitucional, legal y convencional que les exige garantizar condiciones de seguridad, igualdad, accesibilidad y dignidad en el espacio público, en la práctica persisten brechas profundas que afectan de manera desproporcionada a las mujeres, especialmente a quienes habitan entornos rurales, periféricos, marginados o con baja provisión de servicios. La movilidad cotidiana (especialmente aquella relacionada con actividades educativas, laborales, de salud y de cuidados) se encuentra marcada por desigualdades históricas y prácticas territoriales que limitan la autonomía y el ejercicio pleno de derechos.

El problema central radica en que la movilidad municipal no ha sido diseñada ni gestionada desde un enfoque de género, lo que significa que las necesidades diferenciadas de las mujeres no se reconocen en la planeación urbana, en las rutas de transporte, en el diseño de infraestructura, ni en las políticas de seguridad pública y servicios urbanos. Esta ausencia genera trayectos más largos, riesgosos, costosos y fragmentados, lo cual condiciona la participación de las mujeres en la vida económica, política, educativa y social. Asimismo, la inseguridad, el acoso sexual, la falta de iluminación, el deterioro de los espacios públicos y la insuficiencia de rutas rurales constituyen barreras que restringen su libertad de movimiento.

El planteamiento del problema también identifica una contradicción estructural: los municipios sí poseen atribuciones legales para intervenir en movilidad, pero su intervención es limitada, fragmentada o inexistente. La falta de diagnósticos municipales con perspectiva de género, la ausencia de rutas del cuidado, la inexistencia de protocolos contra el acoso en el transporte y la omisión de criterios

de accesibilidad universal generan una profunda brecha entre el mandato constitucional y la realidad territorial.

Así, el problema de investigación se explica desde cuatro ejes:

1. Desigualdades estructurales de género reflejadas territorialmente;
2. Insuficiencia de infraestructura municipal adaptada a las necesidades de mujeres y niñas;
3. Déficit de transporte público seguro, accesible y articulado con zonas rurales y periurbanas; y
4. Falta de políticas públicas municipales que integren la movilidad desde categorías de género, cuidado y seguridad.

Este planteamiento permite comprender que la movilidad municipal no es únicamente un problema técnico o de transporte, sino un fenómeno social y territorial que articula el ejercicio de múltiples derechos humanos.

A) PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

A partir de la problemática que aborda la presente investigación, se plantean las siguientes preguntas directrices:

1. ¿Cómo impacta la falta de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género en el acceso de las mujeres a la educación, el empleo, la salud y el ejercicio de derechos fundamentales?

2. ¿De qué manera las desigualdades territoriales (especialmente rurales y periféricas) amplifican los riesgos, costos y dificultades de movilidad para las mujeres?
3. ¿Qué obligaciones constitucionales, legales y convencionales tienen los municipios para garantizar una movilidad segura, accesible y con enfoque de género?
4. ¿Cómo se manifiesta la violencia de género en el transporte público, en los espacios urbanos y en los trayectos cotidianos, y cuál es la responsabilidad municipal en su prevención?
5. ¿Qué elementos estructurales del transporte municipal y la infraestructura urbana perpetúan la desigualdad de género en la movilidad?
6. ¿Qué buenas prácticas nacionales e internacionales pueden orientar la construcción de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género?

Estas preguntas permiten conducir la investigación desde una perspectiva multidimensional: territorial, jurídica, institucional, social y de derechos humanos.

B) ALCANCES Y LÍMITES

1. Alcances

- Enfoque municipal: El análisis se concentra específicamente en el municipio como orden de gobierno, sus competencias reales, sus limitaciones, sus obligaciones constitucionales y su papel en la garantía del derecho a la movilidad y la seguridad vial.
- Dimensión de género: La investigación incorpora perspectivas feministas del territorio, movilidad del cuidado, desigualdades estructurales y riesgo urbano diferenciado para mujeres.

- Rural-urbano: Se estudia cómo la movilidad de mujeres rurales y periféricas está atravesada por condiciones más severas de marginación y falta de transporte.
- Marco normativo multinivel: Se analiza normativa internacional (CEDAW, ONU Hábitat, ODS), federal (LGMSV, LGAMVLV), estatal y municipal, con especial énfasis en atribuciones.
- Enfoque documental: La investigación se apoya en literatura especializada, datos estadísticos, estudios de caso, comparaciones internacionales y evidencia secundaria.

2. Límites

- Ausencia de trabajo de campo: Como se detallará más adelante, la investigación no incluye levantamiento directo de encuestas, entrevistas o trabajo etnográfico; se basa en evidencia documental y análisis comparado.
- Diversidad municipal: Los 2,469 municipios del país presentan variaciones profundas en capacidades financieras, territoriales y demográficas; el análisis se generaliza desde patrones comunes, pero reconoce la heterogeneidad.
- Limitación de datos desagregados: En México aún existen limitaciones estadísticas respecto a movilidad del cuidado, violencia en transporte y accesibilidad municipal desagregada por género y territorio.
- Competencias compartidas: En algunos estados el transporte público es competencia estatal y no municipal; aun así, el municipio tiene responsabilidades de seguridad, iluminación, infraestructura y vigilancia.

Estos alcances y límites permiten ubicar con claridad la capacidad real y la profundidad analítica de la investigación.

C) RELEVANCIA SOCIAL, POLÍTICA, ECONÓMICA Y JURÍDICA

1. Relevancia social

La movilidad segura es una condición indispensable para la vida cotidiana. Su ausencia afecta de manera directa la autonomía de las mujeres, su capacidad de circular libremente, su participación comunitaria y su acceso al espacio público. La violencia en el transporte, la inseguridad en calles y la falta de infraestructura inclusiva perpetúan ciclos de exclusión social y reproducen patrones de desigualdad que afectan a niñas, adolescentes, adultas mayores, mujeres indígenas, rurales y con discapacidad.

2. Relevancia política

Los municipios son la autoridad más cercana a la población. Su capacidad para transformar el territorio influye directamente en la calidad de vida y en la igualdad sustantiva. La incorporación de la perspectiva de género en la movilidad fortalece la gobernanza local, amplía la legitimidad institucional y contribuye a la construcción de ciudades más seguras, democráticas y equitativas. Asimismo, responde al mandato constitucional de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos.

3. Relevancia económica

La falta de movilidad segura y eficiente limita la participación de las mujeres en el mercado laboral, incrementa costos de traslado, disminuye la productividad y profundiza las brechas salariales. Una movilidad municipal adecuada permite fortalecer la economía local, incrementar la integración laboral femenina, reducir

tiempos perdidos y mejorar el acceso a oportunidades. La movilidad es un habilitador económico estratégico, especialmente en contextos rurales.

4. Relevancia jurídica

El municipio tiene obligaciones derivadas de la Constitución mexicana, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y de los tratados internacionales de derechos humanos. Garantizar la movilidad con perspectiva de género no es una opción política, sino un deber jurídico. La omisión municipal genera responsabilidad institucional y reproduce violaciones sistemáticas a los derechos humanos de las mujeres.

V. MARCO TEÓRICO

A) CONCEPTO DE MOVILIDAD HUMANA

La movilidad humana se entiende como el conjunto de desplazamientos que las personas realizan en su vida cotidiana para acceder a servicios, bienes, actividades económicas, educativas, de salud, recreativas y de cuidado. De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2019), la movilidad constituye un elemento fundamental del bienestar social y económico, ya que habilita la participación plena en la vida comunitaria. En el contexto urbano y municipal, la movilidad está determinada por la infraestructura disponible, los sistemas de transporte, la seguridad del entorno, los costos asociados y la capacidad institucional para garantizar accesibilidad universal.

Autores como Sheller y Urry (2006) proponen el paradigma de las “mobilities”, el cual concibe el movimiento como un fenómeno social complejo que incluye no sólo desplazamientos físicos, sino también la interacción con redes, tecnologías y estructuras de poder. Desde esta perspectiva, la movilidad no es neutral: responde a relaciones sociales, económicas y culturales que asignan diferentes niveles de acceso y seguridad según el grupo social.

Cuando se analiza la movilidad en contextos rurales, la literatura enfatiza la centralización de servicios en las ciudades y la consecuente dependencia del transporte para alcanzar educación, salud y oportunidades laborales (INEGI, 2022; CEPAL, 2019). En México, esta brecha rural–urbana estructura desigualdades profundas, especialmente cuando se intercepta con el género.

B) PERSPECTIVA DE GÉNERO APLICADA A LA MOVILIDAD

En una sociedad que históricamente ha marginado y discriminado a las mujeres, no es extraño que la cultura recoja y reproduzca estereotipos de género en todos los ámbitos de la vida social. La familia, la escuela, la calle y el trabajo son algunos de los espacios en los que las mujeres suelen ser violentadas, invisibilizadas, o bien, se enfrentan a perjuicios y barreras insultantes que les impiden gozar de las mismas oportunidades que los hombres (Zaldivar Lelo de Larrea, 2022).

En palabras del propio ex Ministro y Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, un sistema construido predominantemente desde una perspectiva masculina, no es de sorprender que la violencia que se ejerce en contra de las mujeres forme parte también de un esquema amplio y estructural de discriminación por parte de una desvalorización del papel, las habilidades y las oportunidades que supondría una mayor participación de las mujeres en la vida comunitaria (Zaldivar Lelo de Larrea, 2022).

De la misma forma, señala que, esta violencia se funda en gran medida en los estereotipos de género que se han anquilosado en nuestras estructuras sociales y han logrado transmitirse de generación en generación a través de la imposición de roles diferenciados que la sociedad normaliza y asigna a hombres y mujeres en virtud de su sexo. A partir de dichos roles suele pensarse que a las mujeres les son “naturales” o “normales” ciertos espacios y otros no, o que tienen mayores habilidades para actividades en el hogar y no necesariamente para la vida pública, por ejemplo (Zaldivar Lelo de Larrea, 2022).

Ante este escenario fáctico, resulta no sólo plausible, sino necesario, deducir que deviene de imperativa la adopción de ciertas medidas que atiendan a corregir la

situación y emparejar el piso, erradicando las prácticas discriminatorias y sentar bases para una nueva cultura igualitaria.

En esta visión, la reestructuración debe permear a las instituciones sociales y legales desde una perspectiva dual. Es decir, de inicio debe tener lugar en el ámbito de la familia y de los hogares y, posteriormente, expandirse a los ámbitos de lo público, lo político, lo cultural y lo económico. En el ámbito privado y familiar, el derecho debe pugnar por una distribución equitativa de las cargas y labores de cuidado de hijas e hijos, pero también de la administración de los hogares. **En el ámbito de lo público**, en cambio, el derecho debe ser capaz de garantizar no sólo mayores espacios para la participación de las mujeres, sino también **debe velar porque su participación resulte efectiva y pueda reflejar y atender las problemáticas y necesidades a las que se enfrentan como grupo** (Zaldivar Lelo de Larrea, 2022).

En derecho, la perspectiva de género implica, por un lado, promover la eliminación de estereotipos de género que afectan la imparcialidad y aplicación objetiva de las normas y, por el otro, para visibilizar si la situación de violencia o discriminación de género incide en la forma de entender la conducta de las personas y, por tanto, de aplicar el derecho en cada caso concreto. Ambas consideraciones revisten una particular importancia porque suponen la posibilidad de evitar una aplicación desproporcionada del derecho contra las mujeres; y además, porque abre paso al aseguramiento de condiciones de igualdad entre los sexos dentro de los procesos (Zaldivar Lelo de Larrea, 2022).

Así, en lo que interesa a la presente investigación, la perspectiva de género permite identificar cómo las desigualdades estructurales entre mujeres y hombres se reflejan en el uso y la experiencia del territorio y del transporte. Las mujeres realizan

desplazamientos más fragmentados, con mayor frecuencia y con múltiples paradas debido a la distribución desigual del trabajo de cuidados (ONU Mujeres, 2020). Esto genera trayectos más largos y costosos, menor disponibilidad de tiempo para el empleo formal y mayor exposición a contextos de inseguridad.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2020) señala que las ciudades y los sistemas de transporte están históricamente diseñados bajo un modelo androcentrista, centrado en los desplazamientos lineales y horarios laborales masculinos. En contraste, las mujeres recorren rutas asociadas al trabajo no remunerado, que incluye llevar a niñas y niños a la escuela, acudir con personas enfermas a centros de salud o realizar compras en mercados.

Entre las principales desigualdades de movilidad con base en el género destacan:

1. **Seguridad y riesgo**: Las mujeres enfrentan mayores posibilidades de sufrir acoso sexual, violencia física y verbal durante sus desplazamientos (Banco Mundial, 2022);
2. **Costo y tiempo:** Debido a trayectos más largos y múltiples paradas, las mujeres destinan más recursos económicos y tiempo al transporte (ONU Hábitat, 2021);
3. **Accesibilidad:** Falta de infraestructura adecuada para mujeres embrazadas, adultas mayores o con discapacidad (ONU Hábitat, 2021); y
4. **Limitaciones estructurales para la participación laboral y educativa:** La movilidad condiciona el acceso al empleo, permanencia escolar y oportunidades de capacitación.

La movilidad desde el enfoque de género implica reconocer que las políticas públicas deben diseñarse considerando estas diferencias. Tal como menciona

Sánchez de Madariaga (2018), el transporte no es sólo un medio para llegar a un destino, sino un derecho habilitante para ejercer otros derechos.

C) ENFOQUE RURAL-URBANO Y BRECHAS DE MOVILIDAD

La relación entre lo rural y lo urbano constituye un eje central para comprender las desigualdades de movilidad en México. Mientras que los entornos urbanos cuentan con mayor densidad de infraestructura y servicios, las áreas rurales dependen del transporte intermunicipal o concesionado para acceder a servicios básicos. Las mujeres rurales enfrentan desventajas acumuladas: menor disponibilidad de rutas, tarifas más elevadas, horarios limitados y mayor exposición a riesgos debido a la lejanía de paraderos y caminos (CONAPO, 2021).

La CEPAL (2019) destaca que el 40 % de las mujeres rurales en América Latina tienen dificultades para trasladarse a centros educativos, laborales o de salud debido a la falta de transporte público confiable. La vulnerabilidad se incrementa cuando se trata de mujeres indígenas, jóvenes o madres de familia.

Las brechas rurales–urbanas impactan directamente en varios aspectos:

1. Acceso a la educación: Trayectos largos y peligrosos son una de las causales de deserción escolar de las mujeres en zonas rurales;
2. Acceso al trabajo remunerado: Según el INEGI (2022), las mujeres de comunidades rurales gastan el doble de tiempo que los hombres para llegar a sus centros de trabajo; y
3. Salud y cuidados: La falta de conectividad complica el acceso a los servicios médicos, afectando de forma particular a mujeres embarazadas, adultas mayores y mujeres con dependientes.

La movilidad rural–urbana desde el municipio implica analizar el territorio como una red que conecta espacios heterogéneos. Por ello, la planeación municipal debe integrar criterios de accesibilidad para mujeres que dependen del transporte de largo recorrido para acceder a los servicios urbanos.

D) MOVILIDAD, SEGURIDAD Y VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES

La seguridad es uno de los componentes más estudiados en la movilidad con enfoque de género. El transporte público y los espacios públicos relacionados (paraderos, banquetas, zonas de transferencia, mercados, escuelas) son escenarios donde las mujeres enfrentan múltiples formas de violencia.

De acuerdo con ONU Mujeres (2020), el 90 % de las mujeres en América Latina ha experimentado alguna forma de acoso sexual en el espacio público. En México, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) confirma que el transporte público es uno de los lugares donde ocurren más agresiones sexuales (INEGI, 2021).

Los factores que incrementan violencia en la movilidad incluyen:

1. Infraestructura deficiente, que se traduce en:
   - Falta de iluminación;
   - Caminos en mal estado;
   - Paraderos alejados; y
   - Escasa vigilancia.

2. Tiempos y horario inseguros, implicando que muchas mujeres realizan trayectos temprano en la mañana o tarde en la noche debido a sus empleos o responsabilidades de cuidado.

3. Saturación de transporte público. La falta de capacidad y el hacinamiento elevan el riesgo de acoso sexual (Banco Mundial, 2022).

4. Débil institucionalidad municipal, que implica:

   - Poca capacitación a operadores;
   - Protocolos insuficientes; y
   - Limitada coordinación entre transporte, seguridad pública y servicios urbanos.

La violencia en la movilidad no sólo afecta la integridad física y emocional de las mujeres, sino que restringe su libertad de movimiento, condiciona su acceso al empleo y limita su participación social. Como señala Falú (2016), la violencia urbana es una forma de control territorial que reproduce desigualdades estructurales de género.

E) MOVILIDAD DEL CUIDADO

La movilidad del cuidado es un concepto clave para comprender la división sexual del trabajo. Según Pérez Orozco (2014), los cuidados constituyen una actividad indispensable para la vida y recaen principalmente en las mujeres, quienes organizan sus trayectos en función de múltiples responsabilidades.

Las rutas del cuidado incluyen desplazamientos hacia:

- Escuelas;
- Centros de salud;
- Mercados;
- Guarderías;

- Farmacias; y
- Hogares familiares.

La movilidad del cuidado implica trayectos cortos pero frecuentes, con múltiples paradas, con horarios irregulares y con menor disponibilidad de transporte formal. La falta de conectividad adecuada incrementa la carga física, emocional y económica sobre las mujeres.

ONU Hábitat (2021) documenta que la movilidad del cuidado es uno de los aspectos menos considerados en la planeación urbana y municipal, a pesar de su importancia para la igualdad social. Las políticas municipales deben identificar claramente los flujos de cuidados y adecuar rutas, horarios y paraderos para garantizar accesibilidad y seguridad.

Así, en un proyecto de ONU Hábitat, a cargo de Inés Sánchez de Madariaga, denominado “La movilidad del cuidado: Introducción de conceptos con perspectiva de género en la planificación del transporte” tiene como objetivo proporcionar una mejor comprensión de los patrones de viaje de mujeres y hombres, teniendo en cuenta las implicaciones de viaje de las tareas realizadas por personas con responsabilidades del cuidado (Sanchez de Madariaga, s.f.).

En ese sentido, Sánchez de Madariaga (s.f.), propone abordar el problema desde lo siguiente:

1. Análisis de los supuestos de género implícitos en la planificación urbana: roles y estereotipos de género en la construcción de la práctica de la planificación contemporánea y de las ciudades;
2. Conceptos de género relevantes para la planificación urbana y del transporte: cuidados y trabajo no remunerado; división sexual del trabajo; doble jornada laboral; roles y normas de género; seguridad y violencia de género; interseccionalidad;
3. Conceptos operativos relevantes para la planificación urbana y del transporte: cadena de tareas, vida cotidiana;
4. Diferencias de género en el transporte: distancias recorridas, propósito del viaje, modos de transporte, acceso a automóviles privados, uso del

transporte público, número de viajes, viajes encadenados, patrones espaciales de los viajes, área geográfica cubierta, seguridad y ergonomía;

5. Identificación de sesgos y omisiones de género en la investigación y las políticas de transporte: viajes relacionados con el cuidado no contabilizados (viajes a pie de menos de un kilómetro) y/o ocultos bajo otros epígrafes (por ejemplo, ocio, visitas, paseos, viajes personales, otros);
6. Explicar el concepto general de "movilidad asistencial", que engloba todos los desplazamientos realizados con el fin de cuidar a otras personas y el mantenimiento del hogar, y cómo medirlo;
7. Los resultados de una encuesta específicamente diseñada y realizada en Madrid muestran que el número de desplazamientos realizados con el fin de cuidar a otras personas y para el mantenimiento del hogar (movilidad asistencial) es casi igual al de los desplazamientos correspondientes a la categoría de empleo; e
8. Implicaciones para la política y la planificación del transporte.

F) MOVILIDAD EDUCATIVA Y LABORAL CON ENFOQUE DE GÉNERO

Movilidad Educativa

Niñas, adolescentes y jóvenes enfrentan trayectos largos y riesgosos para asistir a la escuela, especialmente en zonas rurales. La UNESCO (2020) señala que la inseguridad y la falta de transporte adecuado son factores que explican el ausentismo y abandono escolar entre mujeres jóvenes.

Movilidad Laboral

La movilidad condiciona el acceso de las mujeres al empleo formal, especialmente cuando deben recorrer largas distancias hacia zonas industriales o comerciales. El Banco Interamericano de Desarrollo (2021) demuestra que una mala movilidad reduce la participación laboral femenina hasta en un 15 % en áreas urbanas de América Latina.

Las mujeres suelen rechazar oportunidades laborales por trayectos inseguros o horarios incompatibles con el transporte disponible.

G) ACCESIBILIDAD Y DERECHOS HUMANOS

La accesibilidad con enfoque de derechos implica que todas las personas (independientemente del género, edad o condición física) puedan desplazarse libremente. La ONU (2016) reconoce la movilidad como un derecho habilitante para el acceso a educación, salud, trabajo y participación política.

En el ámbito municipal, esto implica:

- Calles, banquetas y paraderos accesibles;
- Trasporte seguro e incluyente;
- Señalización clara;
- Protocolos de atención en casos de violencia; y
- Capacitación con perspectiva de género.

La accesibilidad debe ser un pilar central de la movilidad sostenible.

H) TEORÍAS FEMINISTAS DEL ESPACIO Y EL TERRITORIO

Las teorías feministas han mostrado que el espacio y el territorio no son neutros, sino construcciones sociales atravesadas por relaciones de poder que históricamente han privilegiado la presencia masculina y han limitado la movilidad, seguridad y apropiación territorial de las mujeres. Como afirma Massey (1994), el espacio está configurado por prácticas sociales que determinan quién puede ocuparlo, cómo y bajo qué condiciones, lo que implica que las desigualdades de género se materializan también en las geografías cotidianas. Desde esta perspectiva, estudiar la movilidad con perspectiva de género requiere comprender que el territorio produce y reproduce desigualdades estructurales (Massey, 1994).

Alicia Lindón (2007) propone el concepto de “espacialidades de género”, señalando que las mujeres experimentan el territorio de manera diferenciada debido a la división sexual del trabajo, la movilidad del cuidado y la exposición desigual a riesgos. Sus estudios muestran que las mujeres construyen “geografías del cuidado”, donde sus desplazamientos están profundamente condicionados por responsabilidades domésticas, disponibilidad de transporte y temor a la violencia (Lindón, 2007). Esto implica que el territorio femenino suele restringirse a trayectos más cortos, fragmentados y subordinados a la vida doméstica, en contraste con los desplazamientos lineales y laborales predominantes en los hombres.

Por su parte, Falú (2009) introduce el enfoque de “ciudades para las mujeres”, destacando que el espacio urbano se convierte en un escenario donde se manifiestan distintas formas de control y violencia, especialmente sexual, que condicionan la libertad de movimiento femenina. La autora sostiene que la planificación urbana tradicional se construyó desde una mirada masculina que invisibiliza los riesgos que enfrentan las mujeres en espacios públicos, lo cual genera ciudades que no garantizan condiciones de seguridad, accesibilidad ni autonomía (Falú, 2009).

Bourdieu (2000) contribuye a esta discusión al señalar que los espacios públicos funcionan como escenarios donde se reproducen hábitos y estructuras de dominación, entre ellas la dominación masculina. Aunque su enfoque no es exclusivamente feminista, ha sido ampliamente usado por teóricas feministas para explicar cómo el miedo al acoso, la violencia o la desaprobación social actúan como “mecanismos de control” que limitan la presencia femenina en ciertos territorios (Bourdieu, 2000). Esto se vincula directamente con la movilidad cotidiana, pues el miedo se convierte en una herramienta disciplinaria que restringe la circulación de las mujeres.

Las teorías feministas interseccionales, encabezadas por autoras como Crenshaw (1991), han mostrado que la experiencia del espacio no es igual para todas las mujeres. Factores como clase social, origen indígena, edad o condición migratoria modelan de manera distinta los riesgos y accesos en el territorio. En México, estas desigualdades se expresan especialmente en mujeres rurales, indígenas o de zonas periféricas, quienes enfrentan mayores obstáculos para desplazarse con seguridad y acceder a servicios básicos (Crenshaw, 1991).

Asimismo, McDowell (1999) subraya que el territorio está marcado por procesos simbólicos que asignan valores y significados de género a ciertos espacios, de modo que lo público se asocia a lo masculino y lo doméstico a lo femenino. Esta dicotomía refuerza la idea de que la presencia femenina en el espacio público es “transitoria” o “anómala”, lo cual tiene implicaciones directas en la percepción social de movilidad y en la legitimidad de ciertos desplazamientos, especialmente nocturnos o de larga distancia (McDowell, 1999).

Finalmente, la visión de España (2012) sobre el urbanismo feminista señala que las políticas de movilidad deben reconocer que las mujeres se desplazan según patrones distintos y que requieren ciudades que integren accesibilidad, servicios de cuidado, iluminación, transporte seguro y diseño centrado en la vida cotidiana. El urbanismo feminista propone planear el territorio considerando la experiencia de las mujeres como usuarias permanentes del espacio público y no como usuarias excepcionales (España, 2012).

En conjunto, estas teorías demuestran que el territorio reproduce desigualdades de género y que la movilidad (como práctica espacial) está profundamente

condicionada por estructuras sociales que limitan la autonomía femenina. Por ello, los análisis municipales de movilidad deben incorporar estas perspectivas para entender las barreras estructurales que enfrentan las mujeres y diseñar políticas que garanticen espacios más seguros, accesibles e igualitarios.

VI. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

A partir del diagnóstico teórico expuesto previamente, se observa que la movilidad no es un fenómeno neutral, sino que se encuentra marcada por factores de desigualdad social, económica y cultural que afectan de manera diferenciada a las mujeres (CEPAL, 2020; INEGI, 2022). La evidencia demuestra que las mujeres experimentan trayectos más largos, costosos, fragmentados y riesgosos debido a la división sexual del trabajo, la movilidad del cuidado, la inseguridad en el espacio público y la insuficiencia de infraestructura municipal diseñada desde una lógica inclusiva (Pérez Orozco, 2014; ONU Hábitat, 2021). Bajo esta premisa, el municipio, como orden de gobierno más cercano a la población, tiene la obligación constitucional y legal de garantizar condiciones de igualdad, accesibilidad y seguridad (CPEUM, 2025; LGMSV, 2023).

En este sentido, la hipótesis general que guiará la investigación es la siguiente:

Hipótesis general:

La ausencia de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género aumenta las brechas de desigualdad en el acceso a la educación, el empleo, los servicios públicos y la seguridad, afectando de manera desproporcionada a las mujeres, especialmente a aquellas que habitan en zonas rurales, periféricas o con alta marginación.

Esta hipótesis se sustenta en la premisa de que los municipios, al no integrar la perspectiva de género en su infraestructura, transporte, iluminación, seguridad pública y planeación territorial, reproducen prácticas institucionales que perpetúan la desigualdad estructural y la exclusión social (LGAMVLV, 2024; ONU, 2016).

Diversos estudios sostienen que cuando los municipios implementan medidas específicas —como rutas del cuidado, paraderos seguros, alumbrado estratégico, capacitación a operadores y diagnósticos de movilidad diferenciada por sexo—, los niveles de accesibilidad, permanencia escolar, participación laboral y percepción de seguridad mejoran significativamente (ONU Mujeres, 2020; Banco Mundial, 2022).

VII. PRUEBAS EMPÍRICAS Y CUALITATIVAS DE LAS HIPÓTESIS

Las pruebas empíricas y cualitativas permiten verificar la validez de las hipótesis planteadas, mediante el análisis de datos reales, la observación contextual, la revisión comparada de políticas públicas y la evidencia estadística disponible. En el caso de la movilidad con perspectiva de género desde el ámbito municipal, la evidencia existente confirma que las desigualdades en movilidad afectan de manera directa e indirecta el acceso de las mujeres a derechos fundamentales como educación, salud, trabajo y participación social (ONU Mujeres, 2020).

En el presente caso, la investigación parte de un análisis meramente documental, y si bien, dentro del mismo pueden existir datos empíricos recopilados bajo una diversa fuente, en el presente caso no se realizó ningún trabajo de campo para arribar a un resultado de observación, experimentación, encuestas y/o entrevistas.

No obstante ello, en el desarrollo de la presente pueden citarse investigaciones, reportes, o análisis efectuados por terceros pero que en su conjunto sirven a efecto de arribar a la conclusión que permite verificar o refutar la hipótesis planteada.

Para ello, es que en los apartados que resulten aplicables, se realiza la respectiva cita y referencia a la fuente de información que se plasme, con motivo de evitar incurrir en alguna falta a la ética, derechos de autor y/o a la formalidad correspondiente.

VII.I. MARCO NORMATIVO

A) INSTRUMENTOS INTERNACIONALES

1. CEDAW, ONU MUJERES, HÁBITAT III, ODS 5, 10 Y 11, Y DECLARACIÓN MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL

La Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW) obliga al Estado mexicano a adoptar medidas para eliminar desigualdades estructurales en el acceso a derechos, incluyendo el derecho a la movilidad segura. El Comité CEDAW ha señalado que las desigualdades territoriales y la falta de transporte adecuado afectan el acceso de las mujeres a derechos como la educación y el trabajo (ONU, 2017).

La Plataforma de Acción de Beijing (ONU, 1995) establece que los gobiernos deben garantizar infraestructura pública segura, iluminación adecuada y transporte accesible para mujeres y niñas.

La Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat (2016) destaca que las ciudades deben garantizar movilidad segura e inclusiva, integrando perspectiva de género en planeación urbana. Esto aplica directamente al ámbito municipal.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015), particularmente el ODS 5 (igualdad de género) y el ODS 11 (ciudades sostenibles), establecen metas claras para promover transporte seguro y accesible.

La Declaración Mundial de Seguridad Vial (OMS, 2011) señala que los gobiernos locales tienen un papel fundamental en garantizar espacios seguros y calles accesibles.

B) ANÁLISIS CONSTITUCIONAL

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) establece las bases para el ejercicio de derechos fundamentales y para la organización territorial de los gobiernos locales. En materia de movilidad, si bien el concepto no aparece expresamente en su redacción original, diversas reformas constitucionales reconocen la importancia de garantizar condiciones de igualdad, no discriminación y acceso efectivo a servicios públicos. El artículo 1 establece que todas las autoridades (incluidos los municipios) tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, lo que incluye necesariamente la movilidad, la accesibilidad y la seguridad en el espacio público (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2025).

El artículo 4 reconoce el derecho a la igualdad entre mujeres y hombres, así como la obligación del Estado de garantizar condiciones que permitan el ejercicio pleno de ese derecho. Desde una perspectiva territorial, este mandato implica que los gobiernos municipales deben diseñar políticas de movilidad y transporte que no reproduzcan desigualdades estructurales de género, especialmente en contextos donde la falta de transporte seguro limita el acceso a la educación, la salud y el empleo (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2025). **Las desigualdades en movilidad son, por tanto, violatorias del derecho a la igualdad sustantiva.**

El artículo 115 es la piedra angular del federalismo municipal, ya que define las competencias de los ayuntamientos. Entre sus atribuciones destacan: el transporte público (donde la legislación estatal lo permita), el tránsito, la seguridad pública municipal, el alumbrado, las vías públicas y la planeación del desarrollo municipal. Estas competencias vinculan directamente al municipio con la movilidad cotidiana,

pues la infraestructura vial, la regulación de concesiones, el alumbrado y la seguridad en calles y paraderos son elementos clave para garantizar la movilidad segura de las mujeres (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2025). El municipio no puede excusarse bajo argumentos de limitación competencial, dado que el artículo 115 confiere facultades explícitas.

Asimismo, el artículo 26 establece el sistema de planeación democrática del desarrollo nacional. Esta disposición obliga a todas las autoridades, incluyendo las municipales, a vincular sus políticas y programas con la perspectiva de derechos humanos y la igualdad sustantiva. En la práctica, esto significa integrar diagnósticos y presupuestos sensibles al género en los instrumentos de planeación municipal, como los Planes Municipales de Desarrollo (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2025). La movilidad, al ser un elemento de desarrollo territorial, queda sujeta a este mandato.

Por su parte, el artículo 21 de la propia carta magna, reconoce que la seguridad pública corresponde a las instituciones policiales de los tres niveles de gobierno. Dado que buena parte de la violencia contra las mujeres ocurre en el transporte público y en el espacio público, los municipios tienen la responsabilidad de implementar estrategias preventivas y operativas que reduzcan la violencia urbana de género. Esta obligación se relaciona directamente con movilidad segura, iluminación, vigilancia comunitaria y protocolos de actuación.

C) ANÁLISIS DE LEGISLACIÓN FEDERAL

1. LEY GENERAL DE ACCESO A LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV) es una norma fundamental para comprender el marco jurídico de la movilidad con

enfoque de género. Esta ley reconoce diversas modalidades de violencia, incluida la violencia comunitaria, que ocurre en espacios públicos como calles y transporte (LGAMVLV, 2024). Los artículos 37 y 38 obligan a las autoridades a implementar acciones de prevención en espacios públicos, lo que incluye alumbrado, vigilancia, transporte seguro y medidas para reducir riesgos. La movilidad, al ser una práctica territorial, está directamente vinculada a estas obligaciones.

2. LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), publicada en 2022, representa un parteaguas en el marco normativo nacional. Su artículo 5 establece principios de prioridad al peatón y a los grupos en situación de vulnerabilidad, entre ellos mujeres, niñas, personas mayores y personas con discapacidad (LGMSV, 2023). El artículo 9 señala que todas las autoridades deberán garantizar condiciones de movilidad segura, accesible e inclusiva. Para los municipios, esto significa la obligación de desarrollar infraestructura adecuada y mejorar el transporte público desde un enfoque de derechos humanos y de género.

Los artículos 22, 27, 31, fracción XIV, y 32 de la misma ley establece la necesidad de integrar sistemas de transporte con enfoque de seguridad vial, accesibilidad universal y perspectiva de género. Los gobiernos municipales deben llevar a cabo tareas de supervisión, vigilancia, señalización y mejora de espacios urbanos para garantizar desplazamientos seguros (LGMSV, 2023). Como señala la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), esta ley marca un marco uniforme que los municipios deben adoptar en sus reglamentos y planes de movilidad (SEDATU, 2022).

3. LEY GENERAL PARA LA IGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES

La Ley General de Igualdad entre Mujeres y Hombres (LGIMH) establece en su artículo 17 que las autoridades deberán garantizar el acceso igualitario a bienes y servicios, lo que incluye el transporte público y la infraestructura de movilidad (LGIMH, 2024). Asimismo, el artículo 16, fracción III establece la necesidad de incorporar presupuestos sensibles al género en las entidades públicas, lo que implica que los municipios deben incluir recursos específicos para la movilidad con perspectiva de género.

4. LEY DE PLANEACIÓN

La Ley de Planeación obliga a todos los órdenes de gobierno a integrar diagnósticos y programas bajo un enfoque transversal de género, especialmente en políticas urbanas y de movilidad (Ley de Planeación, 2021). Los planes de desarrollo municipal deben reflejar esta perspectiva.

D) ANÁLISIS DE LEGISLACIÓN ESTATAL

En vía de ejemplo, La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Durango regula la promoción, protección y garantía del derecho humano a la movilidad. Su artículo 2 menciona que, en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales deberán apegarse (entre otros) a los principios de accesibilidad, calidad, diseño universal, inclusión e igualdad, perspectiva de género, progresividad y transversalidad (2025).

En este sentido, en cuanto al principio de perspectiva de género, lo concibe como una visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y

que promueve la igualdad entre hombres y mujeres (Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Durango, 2025).

Además, el artículo 10, fracción IV de la propia ley, establece que, las políticas, programas, campañas y acciones educativas en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los criterios tendientes a informar y fomentar el respeto irrestricto a la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades, **a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías**, así como a las personas con discapacidad y con movilidad limitada.

En ese sentido, el artículo 11, fracción VI, prevé como finalidad del derecho a la movilidad, **el eliminar factores de exclusión o discriminación** al usar los sistemas de movilidad, **para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones**.

Ahora bien, el artículo 32 regula las atribuciones de los ayuntamientos en la materia, para ello, las fracciones XIII, XIV y XV, dictan que le corresponde a los ayuntamientos:

> "**XIII.** Diseñar los preceptos reglamentarios relacionados con la circulación en avenidas, con prioridad a la libre circulación y la no obstaculización de vías primarias y avenidas principales, fomentando el uso de espacios de estacionamiento adecuados conforme a las necesidades y características del municipio;
>
> **XIV.** Promover y fomentar la accesibilidad y seguridad de las personas adultas mayores y de los grupos en situación de vulnerabilidad en sus

desplazamientos en zonas rurales, así como el adecuado ejercicio del derecho a la movilidad;

XV. Establecer prioridades para el ejercicio del derecho a la movilidad de la población de las zonas rurales y promover las soluciones respectivas para que sean contempladas en las políticas públicas, programas y acciones de movilidad correspondientes;"

En vinculación con lo anterior, el artículo 48, fracciones I y II del propio cuerpo normativo, dispone que, las autoridades estatales y municipales deberán fomentar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad, reconociendo su interseccionalidad, a través de acciones como fortalecer la información disponible y los diagnósticos que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado, dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras; así como considerar acciones afirmativas y con perspectiva de género, en la planeación de la movilidad y seguridad vial, para prevenir y erradicar la violencia de género, para lo cual, se promoverá la capacitación en la materia y sensibilización de género en las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

En concordancia con todo lo anterior, el diverso artículo 64, fracción I de la multicitada legislación local, prevé que en el diseño, construcción y operación de las calles, tanto en sus elementos inherentes como en los incorporados, se deberá garantizar en todo momento el derecho a la movilidad de todas las personas, y que, en lo concerniente al criterio de **inclusión**, se tendrá en consideración lo siguiente:

> "**a)** Perspectiva de género: Las calles deben tener las condiciones adecuadas para que exista igualdad de género, es decir, elementos urbanos que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, ocupar y usar el espacio público en plenitud de condiciones;
>
> **b)** Diseño universal en geometrías, materiales y señalamientos: El proyecto debe garantizar que las circulaciones, materiales, geometrías, señalamientos y elementos complementarios sean diseñados para el uso de todas las personas, sin exclusión por motivos de género, identidad, edad, discapacidad, movilidad limitada, limitación cognitiva, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; y
>
> **c)** Prioridad a personas usuarias vulnerables de la vía: El proyecto debe garantizar que los factores como velocidad, circulación cercana a vehículos motorizados y ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas y ciclistas, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada."

A efecto de robustecer estas disposiciones, el artículo 68 de la propia legislación establece que en el diseño y planeación de los sistemas de movilidad, las autoridades competentes deberán fomentar la participación de las mujeres, con la finalidad de incorporar criterios que protejan el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros, así como implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a las necesidades específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas.

De todo lo anterior se colige que, en tratándose de regulación legal, la intrínseca significación de la concepción constitucional en la materia, permea en las disposiciones normativas locales en estudio previo.

Ahora bien, se estudia la legislación correspondiente del **Estado de Querétaro.**

Aquí, contamos con la Ley de la Agencia de Movilidad y Modalidades de Transporte Público para el Estado de Querétaro (2023), legislación que, conforme a su artículo 1, tiene por objeto establecer las bases, principios y condiciones de promoción, respeto, protección y garantía para que los habitantes del Estado de Querétaro gocen del derecho a la movilidad bajo un enfoque integral de sostenibilidad, accesibilidad, inclusión, igualdad, seguridad vial, eficiencia, calidad y como medio para contribuir al desarrollo económico del Estado con menor impacto ambiental.

Adicionalmente a lo anterior, su artículo 4, prevé que la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. Asimismo, prevé que la movilidad se gestionará bajo criterios generales que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento de las personas, en relación con los centros de población, polos de desarrollo industrial o comercial y de cualquier otro que lo requiera, a fin de elevar su calidad de vida.

En ese sentido, en las fracciones I, IV, VIII, XII, XII y XIX del propio dispositivo normativo se establecen como principios de la movilidad y seguridad vial la accesibilidad, diseño universal, inclusión e igualdad, perspectiva de género, progresividad y transversalidad.

Por cuanto a perspectiva de género, prevé que este concepto se refiere a la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretenden justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la constricción de la equidad de género.

Si bien, la ley en comento ya aborda el aspecto de perspectiva de género, lo cierto es que, en ningún otro apartado se regula la adopción de medidas o aspectos específicos como la contemplación de presupuesto u obligaciones concretas para materializarla.

Por otra parte, en estudio de la legislación del **Estado de Michoacán de Ocampo**, resulta aplicable la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, la cual, conforme a su artículo 3, fracción I, tiene por objeto, entre otros, establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones que garanticen el tránsito, seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, eficacia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, conforme al artículo 4, fracciones II, VII y X, son objetivos de la misma:

> “II. Sentar las bases de la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas de seguros, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad; las personas que ejercen la movilidad del cuidado, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad, destacando la

movilidad del cuidado, que disminuya los impactos negativos sociales de desigualdad, económicos, a la salud y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas con perspectiva de género, bienes y mercancías, con menor impacto ambiental y social, la movilidad activa y la intermodalidad;

X. Que los servicios de transporte público se presten bajo los principios de: Igualdad, accesibilidad, inclusión, igualdad de género, no discriminación, puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, y sustentabilidad medio ambiental y económica;”

En ese sentido, su artículo 5 establece que en materia de movilidad y seguridad vial, la Administración Pública estatal y **municipal** y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades considerarán los principios de accesibilidad universal, diseño universal, inclusión e igualdad, perspectiva de género, progresividad, y transversalidad. Para ello, en su fracción XII, concibe a la perspectiva de género como una visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueva la igualdad entre mujeres y hombres.

En esa misma línea, la fracción II del artículo 6 del cuerpo normativo de marras, considera a las acciones afirmativas como políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan.

Además, el artículo 7 concibe a la movilidad como el derecho humano a trasladarse y a disponer de un sistema de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

En ese sentido, conforme al artículo 9, fracción II, el derecho a la movilidad garantizará la accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, generando las condiciones de desplazamiento más seguras e inclusivas para las mujeres.

Para ello, conforme al diverso artículo 10, fracción III de la propia ley, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando (entre otros), el criterio de perspectiva de género, mismo que implica que el sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

Entre otros aspectos, pero vinculado a las directrices y pautas especificadas previamente, la legislación de la entidad federativa Michoacán de Ocampo, prevé la incorporación del “**Derecho a la Ciudad**”, el derecho a la ciudad es un concepto en construcción. Por una parte, se discute en diversos foros internacionales como el Programa Hábitat de la Organización de las Naciones Unidas. También se ha incorporado en instrumentos normativos como la Constitución de la Ciudad de

México, la Constitución Política del Ecuador y el Estatuto de la Ciudad de Brasil (Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022), asimismo, es un concepto que se encuentra desarrollando por parte de la Suprema Corte de Justicia de la Nación a través de sus diversos y más novedosos precedentes.

Un aspecto central que intenta abordar el derecho a la ciudad, sobre el cual parece existir cierto consenso generalizado, es que hace referencia a la necesidad de cuestionar los modelos predominantes de desarrollo urbano y la distribución de los beneficios y las cargas de la urbanización entre las personas y los grupos sociales en los contextos urbanos, para generar condiciones que mitiguen las desigualdades socio-espaciales y la segregación, generando condiciones más justas de acceso a los bienes, los servicios y las oportunidades de desarrollo económico, social y cultural que producen las ciudades, así como lograr la protección del medio ambiente y la sustentabilidad de las mismas (Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022).

El concepto del derecho a la ciudad intenta así, entre sus objetivos principales, territorializar en los espacios urbanos condiciones que permitan el ejercicio de los derechos humanos económicos, sociales, culturales y ambientales para todas las personas, con énfasis en los grupos más vulnerables y marginados de la sociedad. Aunque es un concepto muy amplio, las definiciones de este derecho se refieren, por lo general, a tres componentes principales: la distribución equitativa de los espacios, los servicios públicos, los recursos naturales y las condiciones ambientales en las ciudades; derechos de acceso a la información, a la participación pública y a la justicia; y el desarrollo sustentable en las ciudades. No obstante, no se soslaya que, **forman parte de la protección de este derecho a la ciudad, el derecho a la movilidad** en contextos urbanos, el derecho a la ciudad; desarrollo urbano y ordenamiento territorial; la integración socio-urbana de los asentamientos humanos irregulares; el derecho a un medio ambiente sano en contextos urbanos;

el contenido y alcance del derecho a la vivienda digna en contextos urbanos; y el derecho a la cultura y a participar en la vida cultural en contextos urbanos (Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2022).

En ese tenor, el artículo 12 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, establece que, se entenderá por derecho a la ciudad, garantizar que las personas puedan acceder a otros derechos básicos y a su vez, el disfrute pleno de la ciudad, a través del acceso a la infraestructura, a los modos de transporte, y servicios que ofrezca la ciudad, bajo los principios marcados en la propia ley, la justicia social, el equilibrio entre lo urbano y lo rural, y la función social y ambiental de la ciudad, a partir de los derechos reconocidos por la Constitución y que evolucionará de acuerdo a las necesidades de la sociedad.

Así, conforme al artículo 13, fracción III de la referida ley, las políticas y programas que deriven en relación al derecho a la ciudad, deberán fomentar el diseño del desarrollo urbano, orientado a la conectividad de servicios y equipamientos, además de garantizar la movilidad, a través de modos sustentables, que permitan el acceso a los derechos y servicios de la ciudad.

Por otra parte, el artículo 26, establece que en los procesos de planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes **deberán fomentar y garantizar la participación de mujeres**, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que

promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad del cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar la violencia de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad pública, derechos humanos, entre otros. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios de la Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, Ley por una Vida Libre de Violencia para las Mujeres en el Estado de Michoacán de Ocampo, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la SSP, y demás dependencias e instituciones estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Para todos estos efectos, el artículo 49, fracción XVII de la ley, establece como atribución de los Municipios en materia de movilidad y seguridad vial el establecer las medidas y realizar los estudios necesarios para el diseño, modificación y adecuación de las vías para mejorar la seguridad vial de conformidad con la jerarquía de movilidad, incluyendo criterios de sustentabilidad, **perspectiva de género e inclusión**.

Además, en materia de cultura de la movilidad y seguridad vial, el artículo 82 del multi referido cuerpo normativo, dicta que las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, promocionar la movilidad activa y los desplazamientos eficientes así como, todas aquellas acciones que permitan ejercer el derecho a la movilidad. En este sentido, las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado deberán, entre otras cosas, informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los Sistemas de Movilidad y Seguridad Vial, y autoridades hacia las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos.

Adicional a lo anterior, conforme al artículo 89, fracción V, **las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre la movilidad** y seguridad vial **deberán observar la importancia de la incorporación de la perspectiva de género**, así como el trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Además, en vía de ejemplo, el artículo 215, fracción IV, dicta que las personas operadoras de los vehículos de transporte público, especializado y de carga, tendrán la obligación de cumplir de manera puntual con los protocolos de atención y prevención de la violencia de género en el transporte público y especializado.

Así, como es de apreciarse, la legislación del Estado de Michoacán de Ocampo se encuentra armonizada con las directrices constitucionales en la materia.

Por otra parte, ahora se analiza la legislación del **Estado de Yucatán**, al respecto, resulta aplicable la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán.

Al respecto, según lo establece el artículo 1 de la propia legislación, esta tiene por objeto la protección y garantía del derecho humano a la movilidad, así como establecer las bases y principios para ejercerlo en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En ese sentido, el artículo 7 establece los principios de movilidad y seguridad vial; entre ellos, se encuentran los principios de accesibilidad, diseño universal, inclusión e igualdad, perspectiva de género, progresividad, y transversalidad.

Entre ellos, se concibe a la perspectiva de género como una visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres.

Ahora bien, el artículo 9 de la legislación en comento, reconoce el derecho a la movilidad como aquel que permite a las personas trasladarse libremente y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de las personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los

bienes, servicios y oportunidades que otorgan estos, teniendo como finalidades las previstas en el artículo 9 de la ley general.

Así, el artículo 33 regula la movilidad con perspectiva de género, prescribe que en la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, se deberán asegurar las condiciones adecuadas y considerar estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres conforme a sus necesidades en un marco de seguridad, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones.

Para ello, establece que las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la igualdad de género, considerando su interseccionalidad, a fin de evitar el acoso y otros tipos de modalidades de violencias de género contra las mujeres como personas actoras en la vida pública, el transporte y en general, en el sistema de movilidad. Además, imponiéndoles la obligación de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, así como en las políticas públicas que establezca el gobierno estatal y los ayuntamientos, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y

sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

III. Considerar en la planeación de la movilidad los criterios y contenidos de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por la Comisión de los Derechos Humanos del Estado de Yucatán, la Secretaría de las Mujeres, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Además, el diverso 39 prevé que los programas municipales de movilidad y seguridad vial, deberán estar alineados con los objetivos y disposiciones de la ley general, la propia ley estatal, la estrategia nacional y el programa, y en su caso, los convenios de coordinación metropolitana.

En ese sentido, el artículo 65, fracción V, establece que las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre la movilidad y seguridad vial, deberán observar la importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Así, de lo anterior se puede inferir que si bien, la perspectiva de género no se encuentra regulada de una forma tan exhaustiva como en otros estados, ya se comienza a contemplar.

1. **Comparativa de legislaciones estatales**

En la presente sección, se realiza una comparativa de las legislaciones estudiadas previamente para verificar las tendencias de cumplimiento de los parámetros constitucionales en materia de perspectiva de género en la movilidad, claro está, en lo que circunscribe a los municipios.

ASPECTOS	DURANGO	QUERÉTARO	MICHOACÁN	YUCATÁN
Prevé la creación de diagnósticos y presupuestos sensibles al género	No	No	No	No
Garantizar condiciones de movilidad segura, accesible e inclusiva	Si	Si	Si	Si
Integrar enfoques de seguridad vial, accesibilidad y perspectiva de género	Si	Si	Si	Si
Reconoce el derecho humano a la movilidad	Si	Si	Si	Si

Reconoce el derecho humano a la ciudad	No	No	Si	No
Prevé la movilidad del cuidado	Si	No	Si	
Creación de políticas, programas, campañas y acciones tendientes a prevenir y erradicar la violencia de género en niñas, adolescentes y mujeres durante sus desplazamientos	Si	No	Si	Si
Servicios de movilidad en igualdad de condiciones	Si	Si	Si	Si
Obliga a los ayuntamientos a establecer prioridades para el ejercicio del derecho a la	Si	No	Si	Si

movilidad en zonas rurales				
Obliga a los ayuntamientos a fomentar la participación de las mujeres en la planeación y diseño de los sistemas de movilidad	Si	No	Si	Si
Obliga a los ayuntamientos a implementar acciones afirmativas con perspectiva de género que mejores y hagan la movilidad incluyente y eficiente	Si	No	Si	Si
Obliga a los ayuntamientos a crear infraestructura inclusiva, con enfoque de género y considerando las necesidades de las mujeres	Si	No	Si	Si

Prevé capacitación a personas operadoras del transporte público en materia de perspectiva de género y respeto a los derechos de las mujeres	Si	No	Si	Si
Prevé la creación de protocolos de atención y prevención de la violencia de género en el transporte público	No	No	Si	No

Fuente: elaboración propia a raíz del contenido de las leyes estudiadas.

De lo anterior, se desprende que si bien, existen avances en materia de perspectiva de género en la movilidad, todavía se advierten pendientes, como lo son la inclusión de protocolos de atención y prevención de la violencia de género contra las mujeres en el transporte público, la previsión específica de presupuesto para consolidar la perspectiva de género en la movilidad y la previsión específica de la perspectiva de género en diversos servicios a cargo de los municipios. Máxime Querétaro, que es el Estado (de los analizados) que más rezago tiene en la materia. Pues si bien, existen disposiciones de perspectiva de género *a lato sensu*, lo cierto es que todavía

es necesario desarrollar lineamientos específicos que vinculen a los municipios a atender la problemática.

E) NATURALEZA DE LA NORMATIVA MUNICIPAL

Los ayuntamientos ejercen su capacidad normativa mediante reglamentos. Los reglamentos de tránsito municipal son centrales para regular la movilidad diaria. Normalmente incluyen disposiciones sobre prioridades de cruce, velocidad en zonas escolares, accesibilidad peatonal y sanciones. Según SEDATU (2021), los municipios deben armonizar sus reglamentos con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incorporando un enfoque de seguridad vial y perspectiva de género.

Los reglamentos de transporte público municipal regulan rutas, horarios, tarifas y condiciones de operación. Muchos municipios carecen de perspectiva de género en su normativa, lo que limita la creación de rutas del cuidado, paraderos seguros o protocolos contra el acoso sexual. ONU Mujeres (2020) señala que los protocolos municipales son indispensables para prevenir violencia en el transporte.

Los Planes Municipales de Desarrollo establecen prioridades, programas y presupuesto. El artículo 26 constitucional obliga a que estos planes integren un enfoque transversal de género, por lo que deben incluir estrategias específicas para:

- Movilidad rural-urbana;
- Seguridad en el espacio público;
- Transporte seguro para mujeres; e
- Iluminación y accesibilidad (SEDATU, 2022).

Los Programas Municipales de Movilidad o de Desarrollo Urbano establecen lineamientos técnicos sobre infraestructura vial, rutas de transporte y accesibilidad. Pocos municipios incorporan diagnósticos diferenciados por género. Según ONU Hábitat (2021), esta falta de enfoque reproduce desigualdades en el territorio.

Finalmente, los Bandos de Policía y Buen Gobierno establecen disposiciones preventivas sobre seguridad en calles y espacios públicos. Su contenido puede ser utilizado para fortalecer medidas de movilidad segura para mujeres.

VII.II. ACCESIBILIDAD Y DESIGUALDAD TERRITORIAL

Diversos estudios muestran que las mujeres recorren rutas más complejas y largas debido a la movilidad del cuidado y a la distribución desigual de responsabilidades domésticas. Datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2022) confirman que las mujeres mexicanas realizan más viajes vinculados al cuidado que los hombres, especialmente en municipios rurales o semiurbanos. Este hallazgo indica que la infraestructura municipal insuficiente afecta desproporcionadamente a las mujeres.

Asimismo, la evidencia demuestra que la falta de transporte adecuado impide el acceso a servicios de salud, educación y empleo. La CEPAL (2019) documentó que el 40 % de las mujeres rurales en América Latina enfrenta problemas de movilidad para llegar a centros urbanos, lo cual impacta negativamente su desarrollo social y económico. Este dato constituye una prueba de que la conectividad rural–urbana es un elemento clave para el ejercicio de derechos.

VII.III. VIOLENCIA EN LA MOVILIDAD

La Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) demuestra que el transporte público es uno de los espacios donde las mujeres mexicanas enfrentan mayor riesgo de violencia sexual (INEGI, 2021). Este dato se vincula con la falta de infraestructura y servicios por parte de las autoridades municipales como lo son: alumbrado, vigilancia preventiva y protocolos municipales aumenta la violencia contra las mujeres en la movilidad.

Además, ONU Mujeres (2020) reporta que el 90 % de las mujeres en América Latina ha experimentado algún tipo de acoso en el espacio público, especialmente en transporte y paraderos. Esta evidencia refuerza la afirmación de que el municipio desempeña un papel fundamental en la prevención de la violencia a través de políticas urbanas y de seguridad vial.

VII.IV MOVILIDAD LABORAL

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2021) encontró que las mujeres en áreas urbanas de América Latina participan hasta un 15 % menos en el mercado laboral debido a deficiencias en el transporte público. Este hallazgo sostiene que la movilidad deficiente impacta la permanencia y acceso de las mujeres al empleo.

Por su parte, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2019) ha señalado que los sistemas de transporte diseñados sin perspectiva de género generan barreras estructurales que afectan la autonomía económica de las mujeres. Estos datos confirman que las decisiones municipales influyen directamente en la igualdad laboral.

VII.V. MOVILIDAD DEL CUIDADO

Los estudios cualitativos realizados por Pérez Orozco (2014) muestran que la movilidad del cuidado implica trayectos encadenados, horarios variados y múltiples responsabilidades, lo cual condiciona la autonomía de las mujeres. Este análisis cualitativo evidencia que la falta de rutas, horarios y paraderos compatibles con la movilidad del cuidado afecta directamente la calidad de vida de las mujeres.

Asimismo, investigaciones de Sánchez de Madariaga (s.f.) evidencian que los sistemas de transporte suelen ignorar los patrones de viaje de las mujeres, invisibilizando las rutas del cuidado y priorizando trayectos laborales masculinos. La evidencia cualitativa muestra que los municipios que no integran este análisis reproducen desigualdades y cargan a las mujeres con tiempos de traslado excesivos.

VII.VI. INSEGURIDAD Y PERCEPCIÓN DE RIESGO

La literatura feminista urbana expuesta por Falú (2016), Massey (1994), y Lindón (2007), describe cómo la percepción del riesgo afecta de manera diferenciada la movilidad de las mujeres. El miedo al acoso, la oscuridad, los trayectos aislados y la falta de vigilancia constituyen barreras cualitativas que limitan la presencia femenina en el espacio público. Esta evidencia demuestra que la violencia urbana es un mecanismo de control territorial.

Investigaciones basadas en entrevistas aplicadas en ciudades de México, Argentina y España demuestran que las mujeres reorganizan sus horarios y rutas para evitar zonas peligrosas, lo cual limita su libertad y su acceso a oportunidades (Falú, 2009).

VII.VII. TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

ONU Hábitat (2021) señala que la falta de protocolos contra el acoso en el transporte público genera un ambiente inseguro que afecta la movilidad femenina. Asimismo, el Banco Mundial (2022) ha demostrado a través de estudios comparativos que los sistemas de transporte que incorporan capacitación a operadores y paraderos seguros reducen significativamente los índices de violencia y aumentan la participación femenina en actividades educativas y laborales.

Testimonios recopilados por ONU Mujeres (2020) en distintos municipios evidencian que las mujeres evitan ciertas rutas, horarios y paraderos debido a experiencias previas de acoso, lo que confirma cualitativamente las hipótesis relacionadas con transporte y violencia.

VII.VIII. POLÍTICAS MUNICIPALES EFECTIVAS DE OTROS PAÍSES

Experiencias exitosas en ciudades como Bogotá, Madrid, Londres y Santiago demuestran que las políticas municipales con perspectiva de género pueden disminuir la violencia, mejorar la percepción de seguridad y aumentar la movilidad femenina. Por ejemplo, los “paraderos seguros” implementados en Bogotá redujeron un 30 % los incidentes de acoso en transporte público (ONU Hábitat, 2021), lo cual constituye evidencia aplicable al ámbito municipal mexicano.

En Madrid, las rutas del cuidado basadas en análisis de movilidad cotidiana redujeron los tiempos de desplazamiento de mujeres en un 20 % (Sánchez de Madariaga, s.f.). Este caso demuestra que adaptar el transporte a las necesidades de movilidad asistencial tiene efectos positivos comprobables.

VII.IX. INTEGRACIÓN DE LA EVIDENCIA

En su conjunto, los datos expuestos previamente en el presente apartado, nos indican que:

1. Las mujeres enfrentan mayores barreras de accesibilidad (INEGI, 2022);
2. La violencia en la movilidad es un fenómeno estructural (ONU Mujeres, 2020);
3. La falta de conectividad rural-urbana afecta de manera desproporcionada a mujeres rurales (CEPAL, 2019);
4. Las deficiencias de movilidad impactan en la educación y el trabajo (BID, 2021; UNESCO, 2020);
5. La movilidad del cuidado no es reconocida en la planeación municipal (Pérez Orozco, 2014); y
6. La intervención municipal es determinante (LGMSV, 2023).

La convergencia de estas fuentes confirma que la hipótesis planeada es verificable, sólida y sustentada en evidencia real: la movilidad municipal sin perspectiva de género reproduce desigualdades estructurales y limita el acceso de las mujeres a los derechos fundamentales.

VII.X. ANÁLISIS DE ESTUDIO ESPECÍFICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

En este apartado, como parte de los elementos empíricos y cualitativos que respaldan la presente investigación, se analizará un estudio publicado en 2019, realizado en conjunto por la Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Movilidad, ambas, del Gobierno de la Ciudad de México, en coordinación con el Banco Mundial y The Umbrella Facility for Gender Equality; denominado “Género y Movilidad en la Ciudad de México: Avances, retos y recomendaciones”, para analizar las conclusiones que en la materia de la presente investigación se realizó sobre la particular situación que reviste a la movilidad en la Ciudad de México respecto del espectro femenino.

Cabe señalar que Este documento fue dirigido por Bianca Bianchi Alves, Abel López Dodero y Karla Domínguez González desde el Banco Mundial y coordinado para su elaboración y desarrollo por Nadjeli Babinet Rojas. El mismo fue realizado en dos fases. En la Fase 1 se implementó un diagnóstico participativo y dos proyectos piloto sobre violencia contra mujeres y niñas, se realizó un análisis sobre costos del transporte con perspectiva de género y un informe donde se recuperaron los principales antecedentes y aprendizajes obtenidos. En la Fase 2 se complementaron dichos contenidos e incorporaron las acciones y aprendizajes del Plan Estratégico de Género y Movilidad (PEGM) de la Ciudad de México (2019-2024) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Según refiere el estudio de mérito, los obstáculos relativos al género en la movilidad tienen que ver, primeramente, con un diseño de infraestructura y operación del transporte público que ha sido históricamente ciego a las diferencias en la movilidad de mujeres y hombres (CESPAP, 2007). Globalmente, el desarrollo de infraestructuras y servicios de transporte público tiende a invisibilizar que las

mujeres tienen necesidades y pautas de movilidad diferentes a los hombres. Esta situación genera costos mayores para las mujeres al moverse, tanto monetarios como no monetarios (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Además, el estudio refiere que persisten problemáticas de Violencia contra las Mujeres y las Niñas (VCMN), en particular acoso sexual y violencia sexual, que se viven en diversos espacios, entre ellos, los sistemas de transporte público que utilizan. Este tipo de barreras para la movilidad segura, efectiva y digna de mujeres y niñas se ve reforzada por normas sociales relativas al género y a otras identidades que se intersectan (ej. edad, estrato social, diversidades culturales). El contexto de VCMN y las normas sociales limitan la agencia de niñas y mujeres y sus posibilidades de acceder a oportunidades económicas, educativas y recreativas. Esto también puede traducirse como un costo adicional, no monetario, en el que incurren al moverse (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Finalmente, la tercera barrera para las mujeres en materia de movilidad es la brecha en la participación de mujeres como trabajadoras del sector. A nivel global, la participación de las mujeres ha sido históricamente menor que la de los hombres y persisten problemáticas derivadas de la masculinización del sector transporte. Esto puede interpretarse como un costo extra de las mujeres o un “impuesto rosa” que deben pagar al trabajar en el sector transporte (Bianchi Alves, y otros, 2024).

El informe aborda las problemáticas de género y movilidad en la Ciudad de México y analiza algunas de las principales políticas implementadas para superarlas (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Dentro del diagnóstico, el análisis muestra que, de los viajes realizados en transporte público de la Ciudad de México, se estima que aproximadamente el 49% son realizados por mujeres y niñas (INEGI, 2017). En el marco de estos viajes, resaltan dos problemáticas centrales: 1) las violencias sexuales y el acoso sexual que enfrentan niñas y mujeres al moverse, y 2) la invisibilización de sus necesidades y patrones de movilidad en los servicios públicos de movilidad que s ofrecen en la ciudad (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Si bien vivir una vida libre de violencia en todos los ámbitos es reconocido como un derecho humano, las mujeres de todo el mundo siguen siendo víctimas de la violencia en el transporte público. Aproximadamente el 80% de las mujeres a nivel global afirman tener miedo a ser acosadas en espacios públicos (Salek y Humanves, 2018). Esto impone graves limitaciones a su movilidad y a su acceso a empleos, educación y otros servicios. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), estas problemáticas son de las principales barreras que limitan la participación de las mujeres en el mercado laboral, reduciendo sus posibilidades de participar en el mismo en 16.5 puntos porcentuales (OIT, 2017) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

En el caso de la Ciudad de México, entre el 60% y el 96% de las mujeres declaran haber sufrido acoso sexual en vehículos de transporte público o en espacios públicos relacionados con el transporte en la Ciudad de México. La amenaza de la VCMN tiene importantes efectos negativos en las mujeres y es una de las principales limitantes para su movilidad. Por ejemplo, un estudio de ONU Mujeres y EPADEQ (2018) indicó que las mujeres modifican su comportamiento a través de diversos métodos para reducir su inseguridad como: viajar acompañadas, no salir muy noche o muy temprano, cambiar constantemente de ruta, utilizar espacios exclusivos, o utilizar el transporte público lo menos posible. Por otra parte, en el caso de sectores de mayores recursos, se traduce también en una temprana

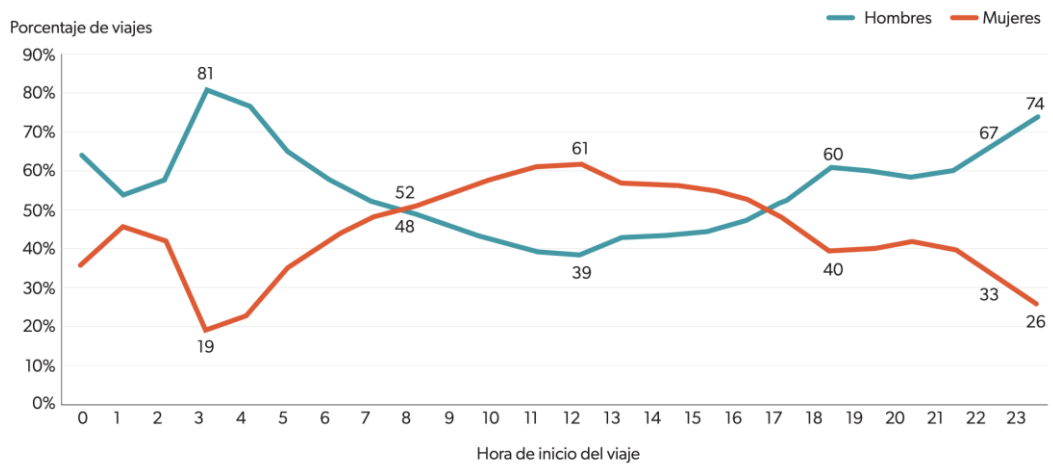
adquisición de automóviles. Este tipo de decisiones de cambio de comportamientos y formas de movilidad por motivos de inseguridad, refleja la reducción de la libertad de las mujeres para moverse por la ciudad y tener acceso a oportunidades económicas, educativas y de recreación (Bianchi Alves, y otros, 2024).

En segundo lugar, resalta como problemática el enfoque ciego al género en los estudios, políticas, proyectos e infraestructura de movilidad. Los estudios y políticas de movilidad tienden a utilizar los patrones de movilidad de los hombres como si fueran los mismos en toda la población. Este sesgo deja de lado las necesidades y patrones particulares de viaje que tienen las mujeres y genera un costo diferenciado del transporte para las mujeres que es superior en tiempo y dinero al de los hombres. Esto se ha convertido en un problema cada vez más importante, ya que los sistemas de transporte público han experimentado un aumento en la proporción de usuarias (González y Muneeza, 2018). Esto se refleja en particular en servicios locales que cubren distancias cercanas al hogar. Por ello, los sistemas de transporte buscan cada vez más estrategias para incorporar esta perspectiva en su planificación (Bianchi Alves, y otros, 2024).

En el caso de la Ciudad de México, los datos de la última Encuesta Origen-Destino (EOD) ilustran diferencias claras en los patrones de movilidad de mujeres y hombres. Por ejemplo, las mujeres son más propensas que los hombres a viajar en horas valle, lo que aumenta sus tiempos de espera del transporte (Figura 1). Además, las mujeres tienden más a caminar y a hacer uso de servicios individuales de transporte (taxi, aplicaciones, bicitaxi y mototaxi), mientras que los hombres son más propensos a utilizar las demás formas de transporte, incluidos los coches particulares, las motos y las bicicletas (Figura 2) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Respecto a este último punto, sobresale una brecha de género respecto del uso de la bicicleta, la cual podría ser un medio de transporte eficiente -en términos de costos y tiempos- y sustentable para llevar a cabo el tipo de viajes que realizan las mujeres (cortos y con varias paradas). Esta brecha de género puede relacionarse con barreras sociales y culturales, tales como estereotipos y roles de género, que limitan el acceso de niñas y mujeres al uso de este medio de transporte (SEMOVI, 2019; ITDP y GIZ, 2018). Por ejemplo, los datos de la biciescuela muestran consistentemente una mayor proporción de participación de niñas y mujeres, por lo que persisten inequidades de acceso a este tipo de capacidades y herramientas (Bianchi Alves, y otros, 2024).

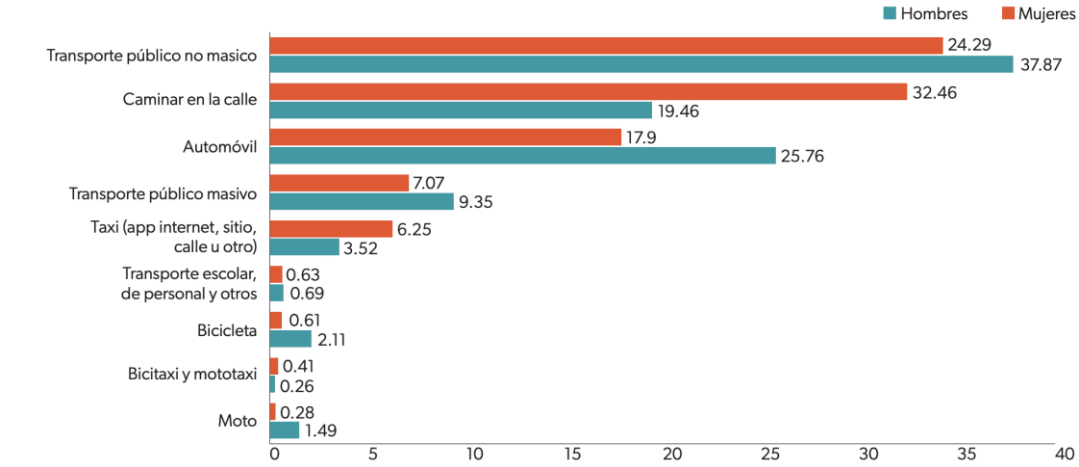
Figura 1. Hora de inicio de viaje



Fuente: PEGM 2019, con base en datos de INEGI, 2017.

Obtenido del estudio realizado por (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Figura 2. Distribución porcentual del uso de cada modo de transporte entre mujeres y hombres



Fuente: PEGM 2019, con base en datos de INEGI, 2017.

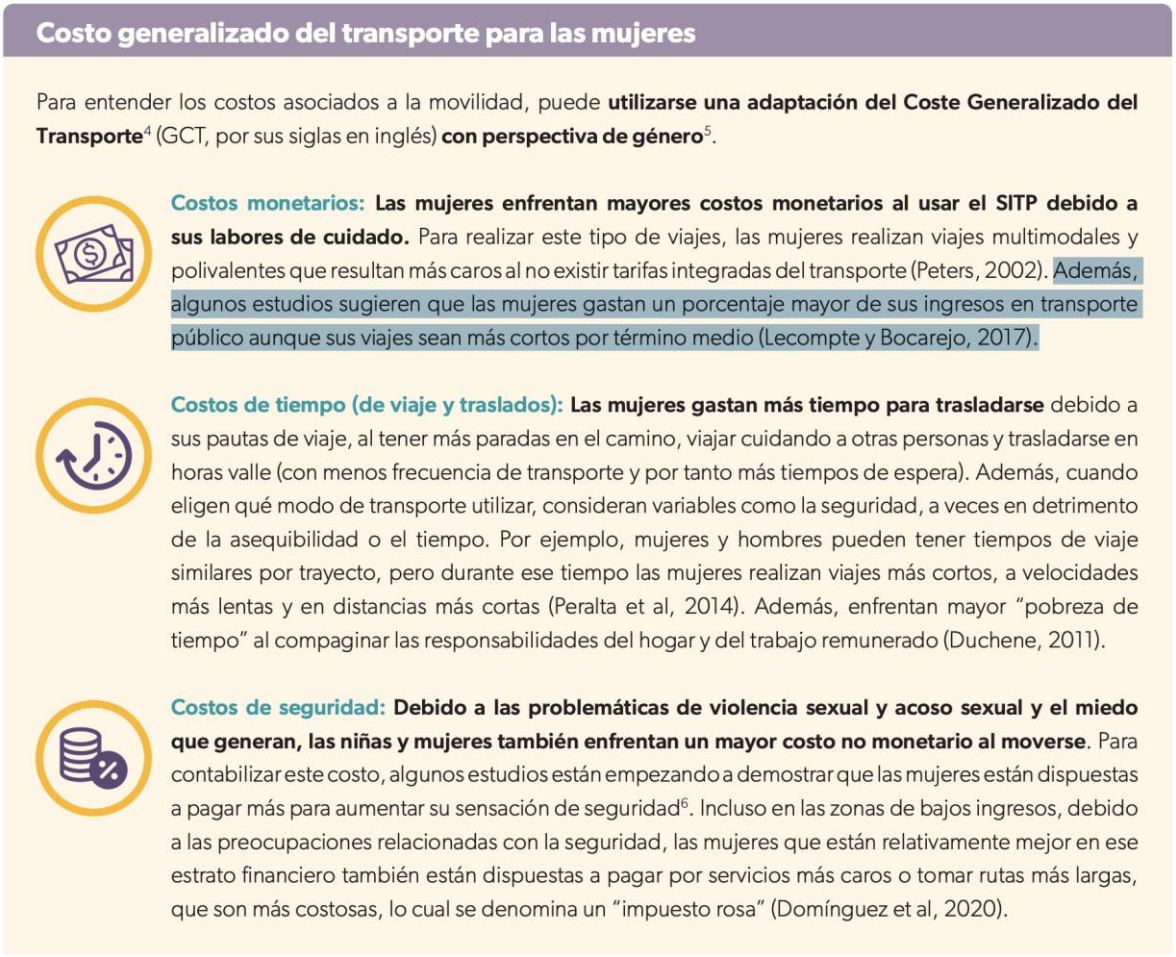
Obtenido del estudio realizado por (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Ahora, en lo relativo al costo que la movilidad tiene para las mujeres, el propio estudio refiere que, las mujeres enfrentan mayores costos monetarios al usar el STIP debido a sus labores de cuidado. Puesto que, para realizar este tipo de viajes, las mujeres realizan viajes multimodales y polivalentes que resultan más caros al no existir tarifas integradas del transporte (Peters, 2002). Además, algunos estudios sugieren que las mujeres gastan un porcentaje mayor de sus ingresos en transporte público aunque sus viajes sean más cortos por término medio (Lecompte y Bocarejo, 2017) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

En lo relativo a costos de tiempo, el estudio menciona que las mujeres gastan más tiempo para trasladarse debido a sus pautas de viaje, al tener más paradas en el camino, viajar cuidando a otras personas y trasladarse en horas valle (con menos frecuencia de transporte y por tanto más tiempos de espera) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Además, por lo que hace a costos de seguridad, el estudio arguye que, debido a las problemáticas de violencia sexual y acoso sexual, y el miedo que generan, las niñas y mujeres también enfrentan un mayor costo no monetario al moverse. Para contabilizar este costo, algunos estudios han demostrado que las mujeres están dispuestas a pagar más para aumentar su sensación de seguridad (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Ilustra a lo anterior la siguiente infografía:



Costo generalizado del transporte para las mujeres

Para entender los costos asociados a la movilidad, puede **utilizarse una adaptación del Coste Generalizado del Transporte**[4] (GCT, por sus siglas en inglés) **con perspectiva de género**[5].

Costos monetarios: Las mujeres enfrentan mayores costos monetarios al usar el SITP debido a sus labores de cuidado. Para realizar este tipo de viajes, las mujeres realizan viajes multimodales y polivalentes que resultan más caros al no existir tarifas integradas del transporte (Peters, 2002). Además, algunos estudios sugieren que las mujeres gastan un porcentaje mayor de sus ingresos en transporte público aunque sus viajes sean más cortos por término medio (Lecompte y Bocarejo, 2017).

Costos de tiempo (de viaje y traslados): Las mujeres gastan más tiempo para trasladarse debido a sus pautas de viaje, al tener más paradas en el camino, viajar cuidando a otras personas y trasladarse en horas valle (con menos frecuencia de transporte y por tanto más tiempos de espera). Además, cuando eligen qué modo de transporte utilizar, consideran variables como la seguridad, a veces en detrimento de la asequibilidad o el tiempo. Por ejemplo, mujeres y hombres pueden tener tiempos de viaje similares por trayecto, pero durante ese tiempo las mujeres realizan viajes más cortos, a velocidades más lentas y en distancias más cortas (Peralta et al, 2014). Además, enfrentan mayor "pobreza de tiempo" al compaginar las responsabilidades del hogar y del trabajo remunerado (Duchene, 2011).

Costos de seguridad: Debido a las problemáticas de violencia sexual y acoso sexual y el miedo que generan, las niñas y mujeres también enfrentan un mayor costo no monetario al moverse. Para contabilizar este costo, algunos estudios están empezando a demostrar que las mujeres están dispuestas a pagar más para aumentar su sensación de seguridad[6]. Incluso en las zonas de bajos ingresos, debido a las preocupaciones relacionadas con la seguridad, las mujeres que están relativamente mejor en ese estrato financiero también están dispuestas a pagar por servicios más caros o tomar rutas más largas, que son más costosas, lo cual se denomina un "impuesto rosa" (Domínguez et al, 2020).

Obtenido del estudio realizado por (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Ahora, en materia de acciones concretas, cabe mencionar que, en la Ciudad de México, el Instituto de las Mujeres (InMujeres) fue creado por ley en 2001 y puesto en marcha en 2002. El InMujeres era un organismo público independiente dentro del Gobierno de la Ciudad de México encargado de desarrollar iniciativas para promover los derechos de las mujeres y la igualdad de género en la ciudad, incluyendo el desarrollo de programas para abordar la violencia sexual en el transporte público (INMUJERES, 2018). Un programa emblemático diseñado por InMujeres para abordar la VCMN en el transporte público fue el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público (en adelante, el Programa). Lanzado en 2008 desde el InMujeres, pero implementado por las autoridades de los distintos sistemas de transporte y por las autoridades policiales que prestan servicio en esos sistemas. El Programa incluye diversas actividades destinadas a abordar la violencia sexual en el transporte público desde una perspectiva de acciones afirmativas, principalmente en los sistemas de transporte colectivo masivo y semi-masivo no concesionados (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Entre las principales iniciativas implementadas dentro del sistema de transporte incluyen:

- Espacios exclusivos para mujeres y niños en el transporte público y vehículos exclusivos para mujeres (sistema Atenea de RTP y algunos taxis rosa);
- Campaña de comunicación contra la violencia;
- Instalación de quioscos de asistencia a supervivientes en algunas estaciones del STC Metro; y
- Línea telefónica para dar asistencia a las víctimas las 24 horas del día.

A) PLAN ESTRATÉGICO DE GÉNERO Y MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (2019-2024)

En marzo de 2019, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) de la Ciudad de México publicó, por primera vez en la historia de esta secretaría, un Plan Estratégico de Género y Movilidad (PEGM). En el mismo, incorporó estrategias y acciones a implementar desde SEMOVI y los organismos de transporte, en coordinación con otras dependencias como la Secretaría de las Mujeres (SEMUJERES), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), para avanzar en mejorar la movilidad de las mujeres, fortalecer su seguridad y cerrar las brechas de género del sector transporte. El PEGM es producto de un diagnóstico realizado por la SEMOVI, en colaboración con los organismos de transporte, SEMUJERES y otras dependencias, así como con otros sectores sociales, tales como academia, sociedad civil y organismos internacionales (SEMOVI, 2019, p.6) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

En el marco de este plan, se establecen tres ejes estratégicos conformados por 8 líneas de acción para avanzar en superar las principales barreras que enfrentan las mujeres al moverse y al trabajar en este sector movilidad en la Ciudad de México, sus tres ejes son los siguientes:

- **Eje 1. Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales:** Este eje aborda los problemas de VCMN al hacer uso del SITP. Sus líneas de acción se centran en acciones preventivas (infraestructura, vigilancia y sensibilización) y de respuesta (protocolos y sistemas de información). Cabe destacar que la implementación de este eje se reforzó a partir de la “Declaratoria de Alerta por Violencia contra las Mujeres” (DAVM) publicada el 25 de noviembre de 2019 (G.O. CDMX, 2019) (Bianchi Alves, y otros, 2024).

- **Eje 2. Necesidades de viaje no reconocidas:** El segundo eje se centra en atender las necesidades y patrones de viaje de las mujeres en el SITP. Las líneas de acción abordan la creación de infraestructura, planes y políticas que consideren las características de los viajes que realizan mujeres y niñas y la promoción de alternativas de movilidad efectivas y sustentables para ellas, tales como la movilidad en bicicleta (Bianchi Alves, y otros, 2024).
- **Eje 3. Equidad de género en la red de Movilidad Integrada:** El último eje se enfoca en fortalecer la paridad de género y fomentar una cultura institucional incluyente y no violenta dentro del sector transporte, a partir de acciones afirmativas que promuevan mayor equidad de género, fomentar una cultura de no violencia y dar respuesta pronta y efectiva a los casos de acoso sexual y hostigamiento que se presentan dentro de las instituciones del sector (Bianchi Alves, y otros, 2024).

Así, de la implementación de las acciones derivadas del Plan (Bianchi Alves, y otros, 2024), el análisis emite algunas recomendaciones, siendo estas las siguientes:

1. Contar desde el inicio de una administración con un instrumento específico para la planeación y el seguimiento en materia de género y movilidad, que aborde las problemáticas de las mujeres usuarias y de las trabajadoras del sector transporte;
2. Promover que dentro de los planes de género y movilidad para las ciudades se incorporen acciones de corto, mediano y largo plazo, que dialoguen con otros instrumentos generales de movilidad y que se mantengan documentos vivos;
3. Coordinar desde la cabeza del sector movilidad, en coordinación con los organismos de transporte, las dependencias a cargo de los temas de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres a cargo de la implementación

de obras y del personal de seguridad, los procesos de diseño, implementación y seguimiento de las acciones para avanzar en materia de género y movilidad;

4. Además de contar con instrumentos específicos como el PEGM, es necesario trabajar en el fortalecimiento de la transversalización de la perspectiva de género en los datos, estudios, normas, programas y planes generales, así como en los proyectos específicos de infraestructura y operación de los organismos de transporte, recomendando para ello:

4.1. La desagregación de datos por sexo y considerando otras interseccionalidades en los datos del SITP, las encuestas y otros estudios que se realizan;

4.2. Llevar a cabo el cruce de datos de movilidad desagregados por sexo y otras identidades, con datos relativos a labores de cuidados y con información de las problemáticas de VCMN y hacer uso de esta información como línea base y para realizar tanto el diseño y la evaluación de proyectos de infraestructura y operación del SITP;

4.3. Evaluar los resultados de proyectos que buscaron incorporar la perspectiva de género en materia de infraestructura y operación y generar normas y guías que permitan institucionalizar las buenas prácticas identificadas y superar los retos en materia de implementación; y

4.4. Generar directrices y guías, así como procesos y mecanismos de capacitación obligatoria, y coordinación interinstitucional desde el diseño de los proyectos, para orientar a los equipos que realizan e implementan análisis, planes, políticas, normas, infraestructura y/o proyectos de movilidad sobre cómo aplicar en su trabajo la perspectiva de género.

5. Avanzar en la institucionalización y fortalecimiento de las estrategias, acciones y mecanismos enfocados en la prevención y atención efectiva de

las violencias sexuales y acoso sexual dentro de los organismos de transporte. Observando para ello como necesario:

5.1. Dar continuidad a la implementación de los lineamientos y guías de respuesta al acoso sexual y otras violencias sexuales en el SITP, así como evaluar, realizar ajustes iterativos e incorporar a los sistemas no incluidos (empresas zonales y corredores) dentro de dichos lineamientos;

5.2. Dar seguimiento a la finalización y evaluación de procesos clave que se planea implementar; y

5.3. Dar seguimiento y evaluación a las medidas temporales de separación de mujeres y hombres en el transporte en todo el SITP.

6. Institucionalizar, reforzar y dar continuidad a los esfuerzos para cerrar la brecha de género dentro del sector movilidad, así como para combatir y atender efectivamente las violencias y el acoso sexual que persisten. Para ello, se estima necesario:

6.1. Sentar las bases institucionales para avanzar de manera continua y sostenida, de forma independiente a las voluntades individuales, hacia la meta de paridad de género en SEMOVI y el SITP; y

6.2. Avanzar en institucionalizar dentro de SEMOVI los mecanismos para prevenir, atender y dar seguimiento a casos de hostigamiento y/o acoso sexual que ocurren en el sector movilidad y replicar este proceso en el SITP.

7. Incorporar la perspectiva de género en la normatividad en materia de movilidad.

Así, del análisis efectuado por las autoridades inherentes, podemos encontrar que, pese a haber incursionado en medidas tendientes a maximizar la perspectiva de género, la igualdad y la erradicación de la violencia contra la mujer en el sector de

la movilidad, todavía quedan algunos retos pendientes, máxime para aquellas ciudades donde aun no se han implementado estos planes o medidas específicas.

VII.XI. MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LOS MUNICIPIOS DEL PAÍS

En el país, algunos Municipios como León, Guanajuato; Oaxaca, Oaxaca; el Estado de Jalisco y Michoacán, han emitido lineamientos o protocolos para atender, prevenir y/o erradicar la violencia contra las mujeres en el transporte público, mientras que municipios Torreón, Coahuila; y Gómez Palacio, Durango han proporcionado capacitación a los operadores de transporte público para atender, prevenir y/o erradicar la violencia contra las mujeres en el transporte público (Ceja, De Gyves, & Chávez, 2023), (Noticieros Grem, 2024), (Torreón, s.f.) (Secretaría de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres Michoacanas, 2022), (Gobierno del Estado de Jalisco, 2024).

No obstante lo anterior, en la especie, no existe gran evidencia o datos que permitan arribar a alguna conclusión tendiente a corroborar la eficacia o no de las capacitaciones y protocolos implementados.

Empero, lo que efectivamente es posible deducir de lo anterior, es la imperiosa necesidad de implementar planes específicos con indicadores, metas, objetivos, ejes y líneas de acción orientadas en atender las disposiciones convencionales y constitucionales, y así, impulsar la consolidación del derecho a la igualdad sustantiva, a través de una movilidad con perspectiva de género.

Así, sin soslayar la breve conclusión plasmada en el presente apartado, las conclusiones generales y recomendaciones específicas serán abordadas en el apartado correspondiente.

VIII. METODOLOGÍA

A) TIPO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación adopta un enfoque cualitativo y documental, sustentado en el análisis normativo, teórico y comparado de los elementos que integran la movilidad con perspectiva de género en el ámbito municipal mexicano. Este tipo de investigación se justifica debido a que el objetivo principal no es la obtención de datos empíricos de campo, sino la identificación y comprensión de los marcos legales, dinámicas sociales, desigualdades estructurales y prácticas institucionales que condicionan la movilidad de las mujeres en el territorio municipal.

La investigación cualitativa permite estudiar fenómenos sociales complejos en su relación con estructuras normativas, culturales e institucionales. En el caso de la movilidad con perspectiva de género, la evidencia demuestra que los desplazamientos de las mujeres están influenciados no sólo por infraestructura, sino también por la división sexual del trabajo, la movilidad del cuidado, las normas sociales y la violencia urbana (ONU Mujeres, 2020; Pérez Orozco, 2014; Falú, 2016). Por ello, un enfoque cualitativo resulta pertinente para analizar estos múltiples factores.

La metodología es también descriptiva, explicativa y analítica:

- En lo descriptivo, expone las condiciones actuales de movilidad en México y los elementos que producen desigualdades de acceso;
- Es explicativa porque identifica las causas estructurales de las brechas de género en la movilidad, así como el impacto de la normativa en su reproducción o mitigación; y

- Es analítica porque examina la legislación nacional, internacional, estatal y municipal, incorporando enfoque de derechos humanos, de género e interseccionalidad.

La investigación es también jurídico–documental, al analizar el marco jurídico vigente aplicable al municipio, como la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres y diversas leyes estatales que regulan la movilidad, la seguridad vial, la perspectiva de género y el derecho a la ciudad.

Asimismo, se incorpora un **enfoque comparado**, especialmente útil para identificar diferencias y convergencias normativas entre entidades federativas como Durango, Querétaro, Michoacán y Yucatán, además de examinar experiencias exitosas de movilidad segura con perspectiva de género en otras ciudades del mundo (Bogotá y Madrid).

Por tanto, se trata de una investigación fundamentada en:

1. Revisión exhaustiva de literatura especializada, incluyendo teorías feministas del espacio (Massey, Lindón, McDowell, Falú, España), enfoques de movilidad del cuidado (Pérez Orozco, Sánchez de Madariaga) y estudios sobre violencia urbana;
2. Análisis sistemático de normas jurídicas, desde el plano constitucional, hasta el municipal;
3. Interpretación contextual basada en datos de organismos latinoamericanos (CEPAL), bancos multilaterales (Banco Mundial, BID) e instituciones nacionales (INEGI, SEDATU, SCJN); y

4. Articulación con la evidencia empírica y cualitativa ya incluida en la investigación, aun cuando no proviene de un levantamiento (de campo) propio de datos, sino de diversos estudios.

Lo anterior, permite construir un análisis robusto y multidimensional que sostiene la hipótesis de investigación formulada en el documento.

B) UNIDADES DE ANÁLISIS

Las unidades de análisis constituyen los elementos centrales sobre los que se desarrolla el estudio. En esta investigación, las unidades de análisis han sido definidas a partir de cuatro dimensiones clave: territorial, institucional, social y normativa. Cada una contribuye al entendimiento integral de cómo la movilidad afecta de manera diferenciada a mujeres y hombres, y cuál es el papel del municipio en la garantía de derechos.

1. Unidad territorial: el municipio como espacio de ejercicio de derechos

El municipio es la primera y más cercana autoridad para la ciudadanía, y tiene competencias directas en alumbrado público, vialidades, tránsito, transporte (cuando la ley estatal lo permite), seguridad pública, desarrollo urbano y accesibilidad (CPEUM, art. 115). Estas competencias lo convierten en un actor central en la movilidad cotidiana, especialmente en zonas rurales y periféricas.

En esta investigación, se analiza la movilidad desde el territorio municipal bajo tres subdimensiones:

- **Urbana:** espacios con mayor densidad de transporte y servicios;

- **Periurbana:** zonas de crecimiento acelerado donde la infraestructura es insuficiente; y
- **Rural:** comunidades con conectividad limitada hacia entornos urbanos.

La relación rural–urbana constituye una unidad de análisis fundamental, dado que más del 40 % de las mujeres rurales enfrentan dificultades sistemáticas para llegar a escuelas, centros de salud y empleos (CEPAL, 2019).

2. **Unidad poblacional: las mujeres y su diversidad**

Las mujeres no constituyen un grupo homogéneo. La movilidad es vivida de forma distinta según:

- Zona de residencia (rural, urbana, periférica);
- Edad (niñas, adolescentes, adultas jóvenes, adultas mayores);
- Condición socioeconómica;
- Condición étnica o de pertenencia a pueblo indígena;
- Situación de maternidad o trabajo de cuidados; y
- Discapacidad o movilidad limitada.

Esta visión interseccional —siguiendo a Crenshaw (1991)— es indispensable para comprender por qué algunas mujeres enfrentan obstáculos más severos para desplazarse con seguridad y autonomía.

3. **Unidad temática: la movilidad con perspectiva de género**

Esta unidad de análisis aborda las siguientes dimensiones:

- Movilidad del cuidado;
- Movilidad educativa y laboral;
- Accesibilidad universal;
- Violencia y seguridad urbana;
- Brecha rural-urbana; y
- Costos de tiempo, dinero y riesgo, que recaen de manera desproporcionada en las mujeres.

Estas dimensiones están presentes y ampliamente desarrolladas en la presente investigación.

4. Unidad normativa: el marco jurídico aplicable

Como unidad de análisis se estudia:

- Instrumentos internacionales como la CEDAW, Plataforma de Beijing, Agenda 2030;
- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- Ley General de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres;
- Ley de Planeación; y
- Legislaciones estatales (Durango, Querétaro, Michoacán y Yucatán).

El análisis de cada ley incorpora comparación, diagnóstico y revisión de obligaciones específicas para municipios.

5. **Unidad comparada internacional**

El estudio toma como unidad comparada experiencias documentadas como la de Bogotá con los paraderos seguros, o Madrid con las rutas de cuidado.

C) FUENTES DE INFORMACIÓN

Para garantizar rigor académico, toda la investigación se sustenta en fuentes primarias, secundarias y terciarias, nacionales e internacionales. Las fuentes utilizadas incluyen:

1. **Fuentes primarias: normas jurídicas e instrumentos oficiales**

Estas fuentes constituyen el núcleo del análisis normativo. Entre ellas:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia;
- Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres;
- Ley de Planeación;
- Leyes estatales ya estudiadas (Durango, Querétaro, Michoacán y Yucatán);
- Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible;
- CEDAW y observaciones del Comité;
- Plataforma de Acción de Beijing; y
- Nueva Agenda Urbana (ONU Hábitat).

Estas fuentes son utilizadas directamente, especialmente en el Marco Normativo ya elaborado.

2. **Fuentes secundarias: organismos nacionales e internacionales**

Se consultaron informes, diagnósticos, estudios, y/o resoluciones de:

- INEGI;
- CEPAL;
- ONU Mujeres;
- ONU Hábitat;
- Banco Mundial;
- Banco Interamericano de Desarrollo;
- UNESCO;
- OCDE;
- SEDATU; y
- SCJN.

Estos organismos aportan datos empíricos, comparativos, análisis de tendencias, estudios de violencia y evaluaciones de movilidad.

3. **Fuentes teóricas: autoras y autores especializados**

Para sustentar la dimensión teórica se integraron obras de:

- Doreen Massey — espacio y género;
- Alicia Lindón — geografías del cotidiano;
- Ana Falú — ciudades seguras para las mujeres;
- Gillian Rose — teoría feminista del espacio;
- Pérez Orozco — economía de los cuidados;
- Inés Sánchez de Madariaga — movilidad del cuidado;
- Crenshaw — interseccionalidad;
- McDowell — espacio y simbolismo de género; y
- España — urbanismo feminista.

Estas fuentes estructuran la base conceptual del Marco Teórico.

D) OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

1. Accesibilidad;
2. Seguridad;
3. Costo y tiempo de traslado;
4. Infraestructura municipal;
5. Violencia y acoso en el transporte;
6. Conectividad rural-urbana;
7. Servicios públicos asociados (alumbrado, señalización, banquetas); y
8. Brecha de género en la movilidad laboral y educativa.

IX. ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este apartado se realiza una síntesis crítica entre las teorías revisadas (Massey, Falú, Lindón, Pérez Orozco, McDowell), el marco normativo (CPEUM, LGMSV, LGAMVLV, leyes estatales y reglamentos municipales), la evidencia empírica y cualitativa recopilada en el capítulo anterior (INEGI, CEPAL, ONU Mujeres, Banco Mundial, BID), la hipótesis planteada, que sostiene que la ausencia de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género profundiza desigualdades estructurales particularmente en mujeres rurales, periféricas o en condiciones de marginación.

Este capítulo examina cada dimensión de la movilidad desde el municipio, articulando los resultados derivados de la revisión documental realizada.

A) MOVILIDAD RURAL-URBANA DESDE EL MUNICIPIO

Los resultados muestran que la brecha rural–urbana es una de las desigualdades más profundas en la movilidad municipal. La evidencia recopilada confirma que las mujeres rurales enfrentan mayores barreras de desplazamiento que las mujeres urbanas, tanto en tiempo como en distancia, costo, seguridad y disponibilidad de transporte (CEPAL, 2019).

1. Conectividad deficiente

La falta de rutas formales, unidades suficientes, horarios compatibles y vías adecuadas limita la posibilidad de trasladarse a centros urbanos donde se concentran:

- Escuelas;
- Servicios de salud;
- Centros de trabajo;
- Mercados;
- Redes institucionales; y
- Oficinas gubernamentales.

La presente investigación identifica esta problemática como uno de los factores que restringen el ejercicio de derechos fundamentales y refuerzan la dependencia económica y territorial de las mujeres rurales.

2. Efectos diferenciados según género

La evidencia indica que, por un lado, las mujeres hacen viajes más frecuentes pero más cortos, y vinculados al cuidado; y por otro, que los hombres tienen trayectos más lineales y laborales.

Esto coincide con los análisis de movilidad del cuidado identificados por Pérez Orozco (2014) y Sánchez de Madariaga.

3. Rol del municipio

El marco normativo analizado establece obligaciones claras de los municipios para garantizar conectividad segura y accesible (CPEUM; LGMSV, arts. 5, 7, 75). Sin embargo, los resultados muestran que la capacidad normativa excede la capacidad operativa municipal, especialmente en territorios rurales donde no existen sistemas propios de transporte o infraestructura vial adecuada.

B) MOVILIDAD CON PERSPECTIVA LABORAL

Los resultados muestran con consistencia que la movilidad impacta directamente la participación laboral de las mujeres.

1. Trayectos inseguros

INEGI y ONU Mujeres documentan que el acoso en trayectos y paraderos afecta desproporcionadamente a las mujeres trabajadoras. El documento base reconoce este fenómeno como una barrera estructural para el acceso a empleos formales.

2. Costos de traslado y horarios incompatibles

El Banco Interamericano de Desarrollo (2021) demuestra que la mala movilidad puede reducir hasta en un 15% la participación laboral femenina. Esto se agrava cuando los centros de empleo están lejos, no hay rutas directas, y el transporte no opera en horarios de entrada/salida laboral.

3. Rechazo de oportunidades laborales

La investigación muestra que muchas mujeres rechazan empleos por falta de transporte nocturno, rutas inseguras, y largas distancias hacia zonas industriales.

C) MOVILIDAD EDUCATIVA

La revisión documental demuestra que la movilidad educativa es una de las desigualdades más sensibles, sobre todo para niñas y adolescentes.

1. Abandono escolar femenino

UNESCO (2020) reporta que la inseguridad es causa directa de ausentismo escolar en niñas. En zonas rurales, la falta de transporte formal obliga a caminar largos trayectos vulnerables.

2. Impacto de transición a niveles superiores

La distancia y falta de conectividad afectan la continuidad educativa de mujeres jóvenes, especialmente en comunidades donde los planteles de secundaria y bachillerato se ubican fuera de la localidad.

3. Rol municipal insuficiente

Si bien, los municipios no tienen competencia en materia educativa, si son responsables de infraestructura urbana que permita llegar a planteles, seguridad, señalización, y accesibilidad del entorno.

Los resultados concluyen que cuando estas condiciones fallan, la educación femenina se ve desproporcionadamente afectada.

D) MOVILIDAD DEL CUIDADO

Este apartado presenta uno de los hallazgos más relevantes de la investigación.

1. Reconocimiento de la movilidad del cuidado

La investigación documenta que los trayectos del cuidado (escuela, mercados, centros de salud, guarderías, apoyo familiar) son frecuentes, encadenados e indispensables, y recaen mayoritariamente en mujeres.

2. **Invisibilidad institucional**

La evidencia confirma que los municipios no incorporan la movilidad del cuidado en la planeación de rutas, horarios, paraderos, infraestructura, iluminación y seguridad.

3. **Consecuencia directa**

Esto incrementa la carga de tiempo, carga emocional, el riesgo en trayectos y costos económicos indirectos. La ausencia de políticas municipales en esta materia valida plenamente la hipótesis de la investigación.

E) TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL

1. **Inseguridad en el transporte**

Los resultados muestran que el transporte público es uno de los espacios con mayores reportes de acoso para mujeres (INEGI, ENDIREH). Esto coincide con el análisis previo y con lo descrito por ONU Hábitat y ONU Mujeres.

2. **Falta de protocolos municipales**

El análisis normativo muestra que los municipios no han implementado protocolos contra la violencia hacia las mujeres, capacitación a operadores, paraderos seguros, iluminación adecuada, y rutas diferenciadas.

Esto contribuye a la reproducción de desigualdad y violencia en la movilidad.

3. **Buenas prácticas internacionales**

En contraste, ciudades como Bogotá o Madrid han reducido incidentes de acoso mediante intervenciones municipales.

F) INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA

1. Falta de infraestructura con perspectiva de género

Los municipios presentan deficiencias en banquetas continuas, rampas y accesibilidad universal, **senderos seguros**, cruces peatonales iluminados, y ciclovías seguras.

2. Impacto diferenciado

La evidencia indica que las mujeres caminan más que los hombres, se desplazan con más carga (niñas o niños, bolsas, compras, etc.), y toman rutas más cortas por miedo, aunque sean menos eficientes.

3. Ciclovías poco accesibles para mujeres

ONU Hábitat señala que el uso de bicicleta para mujeres es menor debido a falta de iluminación, falta de conectividad, miedo a agresiones e inseguridad vial. Puesto que **la infraestructura municipal no considera estas realidades.**

G) VIOLENCIA Y SEGURIDAD EN LA MOVILIDAD

1. Violencia estructural

La violencia en el espacio público y en transporte es un fenómeno estructural documentado por ONU Mujeres (2020). La investigación confirma que la

inseguridad limita horarios de desplazamiento, reduce participación laboral, afecta la educación y restringe presencia en el espacio público.

2. Intervención municipal insuficiente

Aunque la seguridad pública municipal es una obligación constitucional, los municipios no tienen protocolos de actuación contra la violencia, no siempre realizan patrullajes preventivos en rutas críticas, y no diseñan rutas con enfoque de género.

H) BRECHA DE ACCESO A SERVICIOS PÚBLICOS VINCULADOS

Los resultados muestran que la movilidad de las mujeres depende, en gran medida del acceso a alumbrado público, señalización, banquetas, espacios públicos, paraderos y rutas de transporte.

1. Infraestructura deficiente

El análisis documental identifica que muchos municipios presentan infraestructura incompleta o deteriorada, lo cual afecta especialmente a mujeres por razones de seguridad.

2. Servicios públicos como determinantes de la movilidad

La falta de alumbrado incrementa el riesgo de acoso; la ausencia de banquetas expone a atropellamientos; la mala señalización genera trayectos más largos e inseguros.

I) CONCLUSIÓN DEL APARTADO

El análisis de resultados confirma que todas las dimensiones evaluadas presentan desigualdades sistemáticas que afectan mayormente a las mujeres. Los resultados son consistentes con la hipótesis general:

La falta de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género profundiza desigualdades estructurales y limita el acceso de las mujeres a educación, trabajo, cuidados y servicios básicos.

X. DISCUSIÓN

A) RELACIÓN ENTRE MOVILIDAD Y DESIGUALDAD ESTRUCTURAL

La movilidad constituye uno de los mecanismos a través de los cuales se expresan y reproducen las desigualdades estructurales entre mujeres y hombres. La investigación demuestra que la accesibilidad, la seguridad, la conectividad y el diseño del territorio no afectan de manera uniforme a toda la población, sino que impactan de manera desproporcionada a las mujeres debido a la distribución histórica de roles sociales, la división sexual del trabajo y la persistencia de la violencia de género en espacios públicos. Esta relación confirma lo planteado en las teorías feministas del espacio, particularmente en la obra de Massey, Lindón y Falú, al señalar que el territorio no es neutral, sino una construcción atravesada por relaciones de poder.

Los resultados del análisis empírico muestran que las mujeres experimentan mayores tiempos de traslado, mayores costos de movilidad, exposición más frecuente a riesgos y menor autonomía para decidir sus rutas y horarios. Esto es especialmente visible en zonas rurales y periféricas, donde la infraestructura es deficiente, las rutas de transporte escasas y la seguridad insuficiente. En este

sentido, la movilidad actúa como un filtro que condiciona el acceso a oportunidades educativas, laborales, de salud y de participación social.

La desigualdad estructural se fortalece cuando el municipio no implementa políticas específicas para atender estas brechas. La ausencia de planeación con perspectiva de género genera una movilidad fragmentada, insegura y costosa para las mujeres, lo que restringe su autonomía, limita sus opciones y reproduce ciclos de exclusión. El análisis demuestra que las mujeres viven el territorio de forma más restringida y con mayores riesgos, lo cual confirma que la movilidad es uno de los espacios donde se materializan de forma más clara las desigualdades estructurales de género.

B) CONEXIONES CON IGUALDAD SALARIAL, VIOLENCIA DE GÉNERO, EJERCICIO DE DERECHOS

La movilidad con perspectiva de género está directamente vinculada con la igualdad salarial, la violencia de género y el ejercicio pleno de derechos. La investigación evidencia que las mujeres enfrentan barreras de movilidad que limitan su acceso a empleos formales, mejor remunerados o ubicados fuera de su zona inmediata. Esto afecta su autonomía económica y contribuye a la brecha salarial, ya que la imposibilidad de trasladarse en condiciones de seguridad y eficiencia condiciona las oportunidades laborales disponibles.

Asimismo, la movilidad está intrínsecamente conectada con la violencia de género. Las mujeres experimentan agresiones en calles, paraderos, rutas rurales y transporte público, lo que restringe los horarios en los que pueden desplazarse y los lugares que pueden frecuentar. La violencia funciona, por tanto, como un mecanismo de control territorial que limita la presencia de las mujeres en el espacio

público y condiciona su derecho a la ciudad. El temor a la agresión modifica rutas, horarios y actividades, afectando su libertad de movimiento.

En cuanto al ejercicio de derechos, la movilidad determina la posibilidad de acceder a educación, salud, justicia, servicios públicos y participación cívica. Las mujeres que viven en zonas rurales sin transporte adecuado, en colonias sin alumbrado o en ciudades sin infraestructura peatonal accesible enfrentan barreras que reducen su capacidad de ejercer derechos fundamentales reconocidos por la Constitución y por instrumentos internacionales como CEDAW y la Agenda 2030. Esto confirma que la movilidad es un derecho habilitante: sin movilidad segura, no se puede garantizar igualdad sustantiva.

C) INSUFICIENCIA DE COMPETENCIAS MUNICIPALES VS RESPONSABILIDAD CONSTITUCIONAL

Si bien los municipios cuentan con atribuciones constitucionales para actuar en materia de movilidad (como alumbrado, tránsito, vías públicas, seguridad y, en algunos casos, transporte público), los resultados de la investigación confirman que existe una brecha significativa entre la responsabilidad constitucional y la capacidad operativa municipal. Esta insuficiencia se manifiesta en la falta de infraestructura adecuada, escasa coordinación con autoridades estatales, limitados recursos presupuestales y ausencia de diagnósticos con perspectiva de género

No obstante, el marco normativo es claro: el artículo 115 constitucional asigna al municipio funciones clave para garantizar movilidad segura, accesible y digna. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial refuerza estas obligaciones al exigir políticas con enfoque de vulnerabilidad, seguridad vial y accesibilidad universal. Del mismo modo, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia

establece obligaciones para prevenir y atender violencia en entornos urbanos, incluidos los trayectos y el transporte.

El análisis revela que la insuficiencia municipal no exime de responsabilidad. La falta de infraestructura segura, alumbrado adecuado, paraderos accesibles o rutas compatibles con la movilidad del cuidado evidencia que, aun dentro de sus competencias, los municipios no incorporan la perspectiva de género en sus políticas. Esto genera una contradicción entre el mandato constitucional y la realidad territorial. La discusión demuestra que fortalecer capacidades municipales, recursos y herramientas técnicas es indispensable para cerrar esta brecha y evitar que la falta de acción municipal se convierta en un factor de reproducción de desigualdad estructural.

D) COMPARACIÓN CON MODELOS INTERNACIONALES DE MOVILIDAD SEGURA PARA MUJERES

La comparación internacional refuerza la conclusión de que la movilidad con perspectiva de género es alcanzable y que existen modelos exitosos que los municipios mexicanos pueden adaptar. Ciudades como Bogotá y Madrid han implementado políticas efectivas que incluyen paraderos seguros, rutas del cuidado, transporte nocturno exclusivo, capacitación obligatoria a conductores, iluminación estratégica, patrullaje preventivo, sistemas de denuncia inmediata y rediseño urbano con enfoque de género.

Estos modelos demuestran que la seguridad y accesibilidad para las mujeres no son resultado casual, sino consecuencia de políticas públicas deliberadas, sostenidas y basadas en evidencia. La clave en estas experiencias ha sido integrar la perspectiva de género desde la planeación urbana, entender las rutas del cuidado

como un componente central, fortalecer la coordinación interinstitucional y asignar presupuesto específico para infraestructura de movilidad segura.

La comparación evidencia que muchas de estas medidas son competencias municipales y que su implementación no requiere necesariamente grandes inversiones, sino planeación territorial, voluntad política y uso estratégico del espacio público. Asimismo, los casos internacionales confirman que la movilidad segura incrementa la participación laboral femenina, mejora la percepción de seguridad, fortalece la cohesión social y amplía el ejercicio de derechos.

Al confrontar estas experiencias con los resultados nacionales, se observa que la ausencia de políticas municipales específicas es un factor determinante en la persistencia de desigualdades. Esto confirma nuevamente la hipótesis central: cuando el municipio no incorpora la perspectiva de género en la movilidad, reproduce y profundiza las desigualdades entre mujeres y hombres.

XI. PROPUESTAS/RECOMENDACIONES

Las propuestas que integran este capítulo surgen directamente del análisis profundo realizado a lo largo de la presente investigación, donde se han identificado las múltiples barreras estructurales, normativas, territoriales y sociales que enfrentan las mujeres en su movilidad cotidiana. La integración de los resultados obtenidos en el marco teórico, el marco normativo, la formulación de la hipótesis, las pruebas empíricas y cualitativas, así como el análisis de resultados, permite construir un conjunto de recomendaciones sólidas, fundamentadas y orientadas a transformar la movilidad municipal bajo un enfoque de igualdad sustantiva.

Cada una de las propuestas aquí formuladas responde a los hallazgos documentados: la persistencia de desigualdades estructurales, la falta de infraestructura accesible, la violencia de género en el transporte y en el espacio público, la insuficiencia de rutas rurales, la inexistencia de protocolos contra el acoso, la ausencia de capacitación especializada y la carencia de una planeación urbana que tome en cuenta las necesidades diferenciadas de las mujeres. Estos elementos no sólo reflejan una problemática real, sino que además evidencian una omisión institucional que incide directamente en el ejercicio de derechos fundamentales como la educación, el trabajo, la salud y la seguridad.

Asimismo, las propuestas encuentran sustento en los lineamientos constitucionales y convencionales que obligan a las autoridades municipales a garantizar una movilidad digna, segura, accesible e incluyente. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de

Discriminación contra la Mujer (CEDAW) y la Nueva Agenda Urbana establecen mandatos claros que los municipios deben cumplir, particularmente en la construcción de espacios seguros, la prevención de violencia, la accesibilidad universal, la planeación territorial y la garantía del derecho a la ciudad.

Por ello, las propuestas presentadas no sólo responden a un diagnóstico documentado, sino también a un imperativo jurídico y ético: los municipios están obligados a diseñar e implementar políticas públicas que aseguren la movilidad con perspectiva de género como condición indispensable para el ejercicio pleno de derechos y para la construcción de territorios más equitativos. Este capítulo, por tanto, ofrece un conjunto de acciones esenciales, factibles y alineadas con estándares nacionales e internacionales, cuyo objetivo final es transformar la movilidad municipal en un instrumento de igualdad sustantiva.

A) PROGRAMAS DE MOVILIDAD CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

En vía de propuesta, los municipios podrían establecer programas integrales de movilidad con perspectiva de género que partan de diagnósticos territoriales diferenciados por sexo, edad, ubicación geográfica y nivel socioeconómico. Estos programas deben incorporar metodologías como las “rutas del cuidado”, los análisis de accesibilidad universal, estudios de percepción de seguridad y mapeo de puntos críticos de violencia. La evidencia analizada demuestra que cuando los gobiernos locales implementan programas estructurados, disminuye la desigualdad territorial y mejora la autonomía de las mujeres al permitirles acceder a educación, empleo, salud y espacios comunitarios.

El programa debe definir **objetivos, indicadores, metas y mecanismos de seguimiento** que aseguren que la movilidad sea segura, digna, accesible y acorde a las dinámicas de vida de las mujeres. Esto incluye integrar medidas como

ampliación de horarios de transporte, mejora de infraestructura, iluminación estratégica, vigilancia preventiva y articulación con servicios públicos municipales. También deben incorporarse **mecanismos participativos** donde **mujeres** de distintas comunidades **aporten información sobre sus trayectos, riesgos y necesidades cotidianas.** De esta manera, se garantiza que el diseño del programa responda a la realidad del territorio y no a supuestos institucionales alejados de la experiencia femenina.

B) PARADEROS SEGUROS

Una medida esencial para mejorar la movilidad municipal es la implementación de paraderos seguros, diseñados específicamente para reducir la exposición a la violencia y mejorar la accesibilidad. Los estudios internacionales demuestran que los paraderos seguros (bien iluminados, visibles, vigilados y próximos a actividades comerciales o institucionales) disminuyen significativamente el riesgo de acoso y agresiones en los trayectos hacia el transporte. Con base en la evidencia recolectada, los municipios deben instalar paraderos con iluminación LED completa, cámaras con transmisión en tiempo real al centro de seguridad municipal, señalización clara, rampas de accesibilidad y rutas peatonales continuas.

Estos paraderos deben ubicarse estratégicamente en rutas del cuidado, zonas escolares, hospitales, mercados, colonias periféricas y comunidades rurales con conectividad hacia cabeceras municipales. Asimismo, deben incluir botones de pánico vinculados a la policía municipal, así como mapas de rutas actualizados. La instalación de paraderos seguros no sólo reduce la violencia, sino que incrementa la confianza de las mujeres en el uso del transporte, fortalece el derecho al espacio público y facilita la continuidad educativa y laboral.

C) RUTAS RURALES PRIORITARIAS

El análisis de resultados muestra que las mujeres rurales enfrentan barreras críticas para desplazarse hacia centros urbanos. Por ello, los municipios deben establecer rutas rurales prioritarias, garantizando transporte seguro, asequible y regular. Estas rutas deben diseñarse con base en diagnósticos comunitarios y contemplar horarios compatibles con actividades escolares, laborales y de cuidado. La evidencia demuestra que los municipios que implementan rutas rurales priorizadas logran reducir el abandono escolar, mejorar el acceso a servicios de salud y fortalecer la autonomía económica de las mujeres.

Estas rutas pueden operarse mediante convenios entre municipios, empresas concesionarias o incluso unidades municipales cuando la legislación lo permite. El municipio debe asegurar que las unidades cuenten con protocolos de seguridad, monitoreo satelital, operadores capacitados y paraderos cercanos a zonas de riesgo. También resulta indispensable asegurar tarifas accesibles o subsidios focalizados que permitan que las mujeres de bajos ingresos puedan desplazarse sin que el costo represente una barrera económica.

D) PROTOCOLOS DE PREVENCIÓN DE VIOLENCIA

Los municipios deben adoptar protocolos integrales de prevención, atención, sanción y erradicación de la violencia contra las mujeres en el transporte y en los trayectos peatonales. Estos protocolos deben basarse en la LGAMVLV y en estándares internacionales como los propuestos por ONU Mujeres y la Plataforma de Acción de Beijing. Es indispensable que el municipio cuente con lineamientos claros sobre cómo actuar ante situaciones de violencia, acoso sexual, etc., en paraderos, calles, transporte público y espacios anexos.

Estos protocolos deben establecer mecanismos inmediatos de atención mediante policía municipal capacitada, habilitar medios de denuncia accesibles, incorporar campañas permanentes en redes sociales y espacios públicos, y garantizar que todas las unidades de transporte exhiban información sobre cómo denunciar. La experiencia internacional muestra que los protocolos sólo son efectivos cuando se acompañan de acciones de vigilancia preventiva, patrullaje focalizado y sanciones claras a operadores o usuarios que incurran en conductas violentas. La implementación municipal de estos protocolos contribuye directamente a reducir la violencia urbana y a fortalecer la libertad de movimiento de las mujeres.

E) CAPACITACIÓN A OPERADORES

La capacitación de operadores de transporte es una herramienta fundamental para transformar la experiencia de movilidad de las mujeres. Se propone que los municipios, en coordinación con el estado o con concesionarios, establezcan programas permanentes de capacitación obligatoria en temas como prevención de violencia, trato digno, protocolos de intervención, perspectiva de género, movilidad del cuidado y atención a grupos vulnerables.

La evidencia documental revisada muestra que los sistemas de transporte que capacitan a su personal logran reducir incidentes de violencia, mejorar la percepción de seguridad y crear ambientes más confiables para mujeres, niñas, adolescentes y adultas mayores. La capacitación debe incluir formación teórica y práctica, simulaciones de escenarios, criterios para identificar situaciones de riesgo y procedimientos para actuar adecuadamente. Además, los municipios deben crear registros de operadores acreditados y establecer sanciones para quienes incumplan las normas o actúen con negligencia frente a situaciones de violencia.

F) PLANEACIÓN URBANA CON ENFOQUE DE GÉNERO

La planeación urbana municipal debe incorporar de manera transversal la perspectiva de género para garantizar que la infraestructura, servicios públicos, iluminación, señalización, redes peatonales y ciclistas respondan a las necesidades reales de movilidad de las mujeres. Este enfoque implica reconocer que las mujeres se desplazan de manera distinta que los hombres, realizan más trayectos vinculados al cuidado, caminan más, usan más transporte público y enfrentan mayores riesgos en el espacio urbano.

Es indispensable que los municipios integren análisis de rutas del cuidado, evaluaciones de accesibilidad universal, mapeos de puntos críticos de violencia y estudios de percepción de seguridad en la elaboración de planes de desarrollo urbano, movilidad y ordenamiento territorial. La planeación con enfoque de género debe priorizar mejoras en infraestructura peatonal, iluminación en rutas escolares, paraderos seguros, ampliación de rutas periféricas, senderos conectores, accesos a escuelas y hospitales, y rediseño de espacios públicos para aumentar la visibilidad y seguridad.

Esta propuesta encuentra sustento en el marco normativo analizado, especialmente en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la LGAMVLV, la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana. La planeación urbana municipal es la herramienta que tiene la mayor capacidad para transformar el territorio a favor de la igualdad sustantiva, y su adecuada implementación es fundamental para cerrar brechas de género en la movilidad.

XII. CONCLUSIONES Y NUEVA AGENDA DE INVESTIGACIÓN

A) VALIDACIÓN O REFUTACIÓN DE LA HIPÓTESIS

El análisis integral desarrollado en esta investigación permite validar plenamente la hipótesis planteada, la cual sostenía que la ausencia de políticas municipales de movilidad con perspectiva de género profundiza desigualdades estructurales y limita el ejercicio de derechos fundamentales para las mujeres, especialmente en contextos rurales, periféricos y marginados. Todos los capítulos (marco teórico, marco normativo, pruebas empíricas y cualitativas, y análisis de resultados) convergen en demostrar que la movilidad cotidiana de las mujeres está condicionada por factores territoriales, económicos, sociales y culturales que los municipios no han atendido adecuadamente.

Los hallazgos demuestran que las mujeres enfrentan barreras más severas para acceder a transporte seguro, rutas funcionales, infraestructura accesible y entornos urbanos confiables. Estas barreras no son aisladas: forman un entramado que reproduce desigualdad estructural, limita oportunidades y amplifica la vulnerabilidad frente a la violencia. Asimismo, la revisión normativa confirma que los municipios sí cuentan con obligaciones constitucionales y legales relacionadas con movilidad, seguridad, alumbrado público, tránsito, accesibilidad y prevención de violencia, lo que implica que la ausencia de políticas no se debe a falta de mandato, sino a falta de implementación.

De manera consistente, los datos revisados muestran que cuando no existen rutas rurales, paraderos seguros, protocolos contra el acoso ni infraestructura peatonal adecuada, las mujeres reducen su presencia en espacios públicos, evitan ciertos trayectos, rechazan empleos lejanos, abandonan opciones educativas o modifican rutinas para reducir riesgos. Por lo tanto, la hipótesis no solo se valida, sino que se

fortalece: la movilidad municipal sin perspectiva de género no solo reproduce desigualdades, sino que las profundiza y normaliza en el territorio.

B) IMPACTO PARA EL MUNICIPIO Y LAS POLÍTICAS DE GÉNERO

Los resultados de esta investigación tienen implicaciones directas para el municipio y para el diseño de políticas de género. En primer lugar, demuestran que la movilidad no es únicamente un asunto técnico o de infraestructura, sino un eje central de igualdad sustantiva. Cuando la movilidad es insegura, fragmentada, inaccesible o costosa, las mujeres quedan expuestas a violencia y a limitaciones que disminuyen su autonomía económica, educativa y social. Esto convierte la movilidad en un componente transversal de todas las políticas públicas locales relacionadas con igualdad, seguridad, desarrollo urbano, educación y salud.

Los municipios, como primera autoridad de contacto con la ciudadanía, tienen un papel determinante en la transformación de los territorios. Esta investigación evidencia que los gobiernos municipales son actores claves para garantizar el derecho a la ciudad y la movilidad segura, pues ejercen competencias esenciales: alumbrado público, senderos, paraderos, seguridad municipal, tránsito, ordenamiento territorial y, en algunos casos, transporte público. No obstante, la distancia entre estas atribuciones legales y su ejercicio real genera un vacío institucional que impacta de forma desproporcionada a las mujeres.

Asimismo, las políticas de género municipales se ven incompletas cuando no integran la movilidad como un eje estructural. Una política de igualdad que no considere transporte seguro, rutas del cuidado, infraestructura accesible o prevención de acoso se queda corta frente a las dinámicas reales del territorio. Las conclusiones evidencian que sin movilidad segura no hay igualdad, y que los municipios deben transitar hacia modelos de planeación urbana con enfoque de

género, presupuestos alineados y programas permanentes de prevención de violencias en entornos urbanos.

Finalmente, la investigación demuestra que las políticas municipales de movilidad con perspectiva de género no solo impulsan igualdad, sino que también mejoran la eficacia de servicios públicos, fortalecen la cohesión comunitaria, incrementan la participación laboral y educativa femenina, y contribuyen a territorios más seguros y funcionales para toda la población.

C) NUEVA AGENDA DE INVESTIGACIÓN

La revisión integral realizada en esta investigación demuestra que, aunque existe una base sólida de conocimientos sobre movilidad y género, persisten vacíos académicos, territoriales y metodológicos que requieren nuevas líneas de estudio para avanzar hacia políticas más precisas y efectivas. La movilidad con perspectiva de género desde el municipio es un campo en construcción, donde la evidencia empírica, las experiencias internacionales y el análisis teórico ofrecen fundamentos importantes, pero aún insuficientes para comprender plenamente la complejidad del fenómeno en el contexto mexicano. Por ello, resulta indispensable proponer una agenda de investigación que permita profundizar en los aspectos no explorados, actualizar diagnósticos, fortalecer el vínculo entre investigación y política pública, y generar herramientas que orienten la toma de decisiones municipales.

Esta nueva agenda de investigación tiene como propósito identificar áreas prioritarias para el estudio futuro, promover metodologías innovadoras y fomentar análisis interseccionales que atiendan la diversidad de experiencias de movilidad de las mujeres. Asimismo, busca impulsar investigaciones aplicadas que permitan evaluar impactos reales, medir avances, comparar modelos y diseñar estrategias que respondan a las necesidades específicas de cada territorio. A continuación, se

presentan las líneas de trabajo que emergen como indispensables para consolidar un campo de investigación robusto y orientado a la transformación municipal.

1. **Estudios comparados entre municipios**

Se requiere desarrollar investigaciones que comparen diferentes modelos municipales de movilidad para identificar buenas prácticas replicables y evaluar el impacto de políticas locales.

2. **Modelos de movilidad del cuidado por territorio**

Es necesario profundizar en estudios que documenten rutas del cuidado específicas por colonia, comunidad o región, lo que permitiría integrar su lógica en la planeación urbana municipal.

3. **Impacto económico de la movilidad para mujeres**

Hace falta cuantificar el costo real (económico, temporal y emocional) que enfrentan las mujeres debido a la falta de transporte seguro o accesible, especialmente en zonas rurales.

4. **Efectividad de los paraderos seguros y protocolos contra acoso**

Se recomienda desarrollar evaluaciones de impacto antes–después para medir cómo disminuyen los incidentes de acoso y cómo mejora la percepción de seguridad en los espacios intervenidos.

5. **Movilidad intermunicipal y cooperación regional**

Es fundamental estudiar modelos de coordinación entre varios municipios, especialmente en regiones donde las poblaciones rurales dependen de redes metropolitanas o interurbanas.

6. **Tecnologías y movilidad segura**

La investigación futura debe explorar herramientas digitales (alertas, geolocalización, aplicaciones comunitarias, monitoreo en tiempo real) que potencialmente fortalecerían la movilidad segura.

7. **Infraestructura ciclista con perspectiva de género**

Se requieren estudios que analicen por qué las mujeres usan menos la bicicleta y cómo pueden diseñarse ciclovías más seguras, conectadas e inclusivas.

8. **Indicadores municipales de movilidad con enfoque de género**

Hace falta trabajar en la creación o adaptación de indicadores que permitan a los municipios medir avances reales, no solo acciones aisladas.

D) CONCLUSIÓN GENERAL

La presente investigación, ha permitido analizar de manera integral la relación entre movilidad, género y territorio desde la esfera municipal mexicana, articulando marcos teóricos, normativos, empíricos y comparados para comprender la profundidad de las brechas que enfrentan las mujeres en su desplazamiento cotidiano. Las conclusiones generales derivadas de este estudio confirman que la movilidad es un derecho habilitante, indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales, y que su ausencia o deficiencia afecta de manera

desproporcionada a las mujeres por razones estructurales, sociales y territoriales que se han documentado ampliamente a lo largo del trabajo.

En primer lugar, la investigación demuestra que la movilidad no es neutra, sino una práctica social construida históricamente bajo parámetros masculinos que han privilegiado trayectos lineales, laborales, directos y horarios estables. En contraste, los desplazamientos de las mujeres (especialmente los vinculados al cuidado, a la educación de hijas e hijos, a la salud familiar y a las redes de apoyo comunitario) son más fragmentados, encadenados, frecuentes, y se realizan principalmente a pie o en transporte público. Estas diferencias, ampliamente explicadas desde las teorías feministas del espacio y del territorio, confirman que los patrones de movilidad reflejan las desigualdades en la distribución del trabajo doméstico y de cuidados, así como las barreras que enfrentan las mujeres para acceder a recursos y oportunidades.

A lo largo de la investigación **se constató que la violencia de género es uno de los principales determinantes de la movilidad femenina**, y que su presencia transforma el territorio en un espacio de riesgo y restricción. Las mujeres no sólo enfrentan violencia directa en el transporte público, en paraderos, en rutas rurales o en trayectos peatonales, sino también una violencia simbólica que se manifiesta a través del miedo, la incertidumbre, la vigilancia social y la estigmatización territorial. Estos elementos generan territorios prohibidos, horarios limitados y rutas acotadas que afectan la autonomía de las mujeres y condicionan su acceso al espacio público. Así, la violencia actúa como un dispositivo estructural que restringe el derecho a la ciudad y profundiza la desigualdad de género.

Otro hallazgo central de la investigación es que la movilidad rural–urbana es uno de los principales ejes de inequidad, especialmente para mujeres que viven en

comunidades alejadas, dispersas o sin servicios básicos. Las dificultades para llegar a escuelas, centros de salud, mercados, centros laborales o instituciones públicas se intensifican cuando las rutas son escasas, los costos elevados, las unidades deterioradas o inexistentes, y los caminos inseguros. Esta brecha territorial no sólo afecta la vida diaria de las mujeres, sino que perpetúa ciclos de pobreza, limita el acceso a educación y salud, y obstaculiza la participación económica. La condición rural, combinada con el género, constituye una intersección crítica para la exclusión territorial en México.

En cuanto al marco normativo, la investigación estableció que el municipio desempeña un papel fundamental en la garantía de la movilidad, aun cuando su capacidad técnica, presupuestal o administrativa sea limitada. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y diversas leyes generales (entre ellas la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia) asignan obligaciones explícitas a los municipios en materia de alumbrado público, vialidades, accesibilidad, ordenamiento territorial, tránsito, transporte (en algunos estados) y prevención de violencia. La revisión normativa demuestra que la perspectiva de género no es opcional ni complementaria: es un mandato constitucional y convencional derivado de CEDAW, la Plataforma de Beijing y la Agenda 2030.

Sin embargo, la distancia entre los mandatos legales y la realidad operativa municipal es evidente. La investigación confirma que la mayoría de los municipios carecen de diagnósticos de movilidad con perspectiva de género, no cuentan con políticas específicas, y tienen escasa coordinación con autoridades estatales o federales. Esta insuficiencia institucional se traduce en territorios fragmentados, infraestructura deteriorada, ausencia de paraderos seguros, patios sin iluminación, ausencia de rutas del cuidado y sistemas de transporte que no consideran las dinámicas de vida de las mujeres. La brecha entre el deber ser jurídico y la práctica

territorial es, por tanto, uno de los principales retos para la movilidad con enfoque de igualdad sustantiva.

Asimismo, se demuestra que la movilidad está profundamente vinculada con la igualdad salarial y la autonomía económica de las mujeres. Cuando los trayectos son inseguros, prolongados, costosos o inexistentes, las mujeres enfrentan limitaciones severas para acceder a empleos formales, bien remunerados o ubicados fuera de su zona inmediata. Muchos empleos son rechazados o abandonados por falta de transporte nocturno, inseguridad en rutas laborales o incompatibilidad de horarios. Estas barreras tienen impactos directos en la brecha salarial, ya que las mujeres quedan obligadas a aceptar empleos cercanos, informales o flexibles, con menor remuneración y protección laboral. Así, la movilidad se convierte en un factor económico que determina la posibilidad de ascenso, permanencia laboral y autonomía financiera femenina.

En el ámbito educativo, la movilidad desempeña un papel crucial. La investigación muestra que las niñas y adolescentes enfrentan riesgos y obstáculos para acudir a escuelas, especialmente cuando éstas se encuentran fuera de su comunidad o cuando los trayectos deben realizarse a pie. Esto incrementa la deserción escolar, especialmente en zonas rurales donde las distancias hacia secundarias y bachilleratos son mayores. La movilidad educativa es, por tanto, un componente estructural del derecho a la educación, y su ausencia afecta el proyecto de vida de miles de niñas y adolescentes.

El análisis de infraestructura peatonal y ciclista revela que las ciudades mexicanas no han sido diseñadas para las mujeres, que caminan más, acompañan a menores o personas mayores, cargan bolsas y realizan trayectos complejos. Banquetas discontinuas, falta de rampas, iluminación insuficiente, aceras angostas, ciclovías

inseguras y calles sin accesibilidad universal generan riesgos y limitan la presencia femenina en el espacio público. La infraestructura urbana no sólo condiciona la movilidad, sino que refleja las prioridades institucionales y la lógica de un urbanismo históricamente androcéntrico.

A partir del análisis empírico y comparado, se concluye que la transformación de la movilidad municipal con perspectiva de género es posible, siempre que exista voluntad política, planeación estratégica, participación ciudadana y presupuesto suficiente. Experiencias como Bogotá, Madrid, Santiago, Londres o Montevideo demuestran que la instalación de paraderos seguros, rutas del cuidado, iluminación estratégica, patrullajes preventivos, transporte nocturno seguro, protocolos contra el acoso y capacitación a operadores son medidas efectivas, escalables y adaptables al contexto mexicano.

La investigación también confirma que la movilidad es un elemento articulador de políticas públicas: sin movilidad segura, las políticas de género quedan incompletas. La movilidad constituye la infraestructura invisible que permite estudiar, trabajar, acceder a servicios, participar en la comunidad y ejercer derechos fundamentales. Por ello, las políticas municipales de género deben incorporar la movilidad como un eje estructural y transversal, no como un componente secundario.

Finalmente, la investigación demuestra que la perspectiva de género en la movilidad no es un elemento ornamental, sino una necesidad urgente respaldada por normativas nacionales e internacionales. Los municipios tienen la responsabilidad constitucional y ética de garantizar la seguridad, accesibilidad y dignidad de las mujeres en el territorio. La transformación de la movilidad exige un cambio en la manera de planear, gestionar y diseñar el espacio público, colocando al centro a las

mujeres, niñas, personas mayores, personas con discapacidad y poblaciones históricamente excluidas.

En síntesis, la **conclusión general** es clara:

La movilidad municipal con perspectiva de género es indispensable para la igualdad sustantiva, para la prevención de la violencia, para la autonomía económica y para el ejercicio pleno de derechos. Su ausencia perpetúa desigualdades; su implementación abre posibilidades reales de transformación territorial y social.

La investigación no sólo valida la hipótesis inicial, sino que establece un fundamento robusto para la formulación de políticas municipales que atiendan las desigualdades históricas. La movilidad debe asumirse como un derecho humano indispensable, cuya garantía desde el municipio constituye una prioridad para avanzar hacia territorios más justos, seguros e igualitarios para todas las personas.

XIII. BIBLIOGRAFÍA

Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). *Movilidad urbana y género en América Latina*. BID.

Banco Mundial. (2022). *Women and Transport: Improving Mobility and Safety*. World Bank.

Bianchi Alves, B., López Dodero, A., Domínguez González, K., Babinet Rojas, N., Tudela, A., Hoyos, A., . . . Díaz, R. (2024). *Género y Movilidad en la Ciudad de México: Avances, retos y recomendaciones.* Obtenido de https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf

Bourdieu, P. (2000). *La dominación masculina*. Anagrama.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). *Ley de Planeación*. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LPlan.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.* Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). *Ley General de Igualdad entre Mujeres y Hombres*. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIMH.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). *Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad*. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). *Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia*.Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAMVLV.pdf

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

Ceja, M., De Gyves, C., & Chávez, C. (5 de abril de 2023). *La inclusión de la perspectiva de género en la movilidad y el transporte público: experiencias desde Oaxaca y la ciudad de León*. Obtenido de Ciudades y Transporte Sustentable: https://ciudadesytransporte.mx/la-inclusion-de-la-perspectiva-de-genero-en-la-movilidad-y-el-transporte-publico-experiencias-desde-oaxaca-y-la-ciudad-de-leon/#:~:text=La%20ciudad%20de%20Le%C3%B3n%2C%20mediante,en%20estaciones%2C%20paraderos%20y%20unidades

CEPAL. (2019). *Mujeres rurales en América Latina y el Caribe: persistencia de la desigualdad*. CEPAL.

CEPAL. (2020). *Planificación urbana con perspectiva de género*. CEPAL.

CONAPO. (2021). *Índice de marginación en México*. CONAPO.

Congreso del Estado de Querétaro. (2023). Obtenido de https://site.legislaturaqueretaro.gob.mx/CloudPLQ/InvEst/Leyes/LEY-ID-035.pdf

Crenshaw, K. (1991). Mapping the margins: Intersectionality, identity politics, and violence against women of color. *Stanford Law Review, 43*(6), 1241–1299.

España, V. (2012). Urbanismo feminista: Hacia una ciudad de los cuidados. *Papeles de Geografía*, 55, 71–84.

Falú, A. (2009). *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos*. Ediciones Sur – ONU Mujeres.

Falú, A. (2016). *Mujeres y ciudades: Violencias en el espacio público*. ONU Mujeres.

Gobierno del Estado de Jalisco. (2024). Obtenido de Igualdad Jalisco: https://igualdad.jalisco.gob.mx/wp-content/uploads/2024/12/Protocolo-Personas-Conductoras.-Puntos-Pu%CC%81rpura.pdf

INEGI. (2021). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH)*. INEGI.

INEGI. (2022). *Movilidad y conectividad en México*. INEGI.

Lindón, A. (2007). Geografías de lo cotidiano y espacio vivido. *Revista Eure*, 33(99), 7–24.

Massey, D. (1994). *Space, place and gender*. University of Minnesota Press.

McDowell, L. (1999). *Gender, identity and place: Understanding feminist geographies*. Polity Press.

Noticieros Grem. (9 de agosto de 2024). *Transportistas de Gómez Palacio se unen a la prevención de la violencia de género*. Obtenido de Noticieros Grem: https://www.noticierosgrem.com.mx/transportistas-de-gomez-palacio-se-unen-a-la-prevencion-de-la-violencia-de-genero/

OCDE. (2019). *Transport Infrastructure and Mobility*. OECD Publishing.

ONU. (1995). *Declaración y Plataforma de Acción de Beijing*. Naciones Unidas.

ONU. (2015). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Naciones Unidas. Obtenido de https://agenda2030.mx/#/home

ONU-Hábitat. (2016). *Nueva Agenda Urbana*. ONU-Hábitat. Obtenido de https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf

ONU. (2016). *The Right to Mobility*. United Nations. Obtenido de https://www.un.org/disabilities/documents/COP/9/RT3/CRPD_CSP_2016_4-1603540E.pdf

ONU. (2017). *Informe del Comité CEDAW sobre México*. Naciones Unidas.

ONU Hábitat. (2021). *Mobility for All: Gender-Inclusive Urban Transport*. UN-Habitat.

ONU Mujeres. (2020). *Seguridad de las mujeres en espacios públicos*. ONU Mujeres.

OMS. (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety*. WHO.

Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía*. Traficantes de Sueños.

Sánchez de Madariaga, I. (2018). *Gender, Mobility and Transport*. Routledge.

Sanchez de Madariaga, I. (s.f.). *ONU Hábitat*. Obtenido de https://unhabitat.org/mobility-of-care-ines-sanchez-de-madariaga

Secretaría de Igualdad Sustantiva y Desarrollo de las Mujeres Michoacanas. (2022). Obtenido de Viajo Segura: https://mujer.michoacan.gob.mx/wp-content/uploads/2022/05/Protocolo-de-Prevencion-y-Atencion-de-la-Violencia-de-Genero-contra-las-Mujeres-en-el-Transporte-Publico.pdf

SEDATU. (2021). *Guía para la armonización municipal en movilidad*. SEDATU.

SEDATU. (2022). *Movilidad segura y accesible con enfoque de género*. SEDATU.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.

Suprema Corte de Justicia de la Nación. (2022). *Derecho a la Ciudad. Cuadernos de Jurisprudencia Núm. 14.* Ciudad de México: Centro de Estudios Constitucionales de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Obtenido de https://www.sitios.scjn.gob.mx/cec/sites/default/files/publication/documents/2023-07/CUADERNO%20DH_NUM_14_DERECHO%20A%20LA%20CIUDAD_ELECTRO%CC%81NICO.pdf

Torreón. (s.f.). *CURSO DE CAPACITACIÓN PARA ERRADICAR LA VIOLENCIA DE GÉNERO Y SOBRE EL PROTOCOLO DE AUXILIO A VÍCTIMAS DE VIOLENCIA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.* Obtenido de Torreón.gob.mx: https://www.torreon.gob.mx/InfoTramite.php?tramite=d6ba051e-eda1-11ea-b289-0050569888fd&dependencia=037e1c21-e31e-11ea-bebf-0050569888fd

UNESCO. (2020). *Education and Gender Equality*. UNESCO.

Zaldivar Lelo de Larrea, A. F. (2022). *10 Años de Derechos. Autobiografía Jurisprudencial.* Ciudad de México: Tirant lo Blanch.