



Movilidad segura para todas: Reflexiones desde una perspectiva masculina.

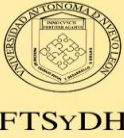
Raúl Fernando Rodríguez Tabitas¹

Resumen

En los entornos urbanos contemporáneos, hombres y mujeres deberían tener las mismas oportunidades de acceso a la ciudad, la realidad muestra una marcada desigualdad, particularmente en la experiencia de movilidad de las mujeres; enfrentando condiciones de inseguridad que limitan su desarrollo personal, social y económico, lo que contribuye a reforzar estructuras de exclusión y amplía la brecha de género en contextos donde la movilidad debería ser un derecho garantizado para todos los ciudadanos. La configuración en los espacios urbanos ha sido históricamente androcéntrica, priorizando la eficiencia del transporte sobre la experiencia cotidiana de los habitantes. En las ciudades latinoamericanas, el diseño y la planificación urbana han ignorado durante décadas la perspectiva de género, lo que ha contribuido a normalizar situaciones de riesgo e inseguridad para las mujeres en su desplazamiento por la ciudad.

Palabras clave: movilidad urbana, perspectiva de género, transporte público, acoso en el espacio público.

¹ Profesor e Investigador de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Monterrey; Doctor en Filosofía con orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos. Correo electrónico: raul.rodriguez@udem.edu



POLÍTICAS SOCIALES SECTORIALES

“Calidad e Innovación: Perspectiva contemporánea para la Educación Superior”



Abstract

In contemporary urban environments, men and women should have the same opportunities to access the city; reality shows marked inequality, particularly in the mobility experience of women. They face conditions of insecurity that limit their personal, social and economic development, which contributes to reinforcing structures of exclusion and widening the gender gap in contexts where mobility should be a guaranteed right for all citizens. The configuration in urban spaces has historically been androcentric, prioritizing the efficiency of transportation over the daily experience of the inhabitants. In Latin American cities, urban design and planning have ignored the gender perspective for decades, which has contributed to normalizing situations of risk and insecurity for women as they move around the city.

Keywords: urban mobility, gender perspective, public transport, harassment in public space.



La movilidad urbana por género

La movilidad urbana no constituye un proceso homogéneo para los individuos, es evidente que hombres y mujeres se desplazan de forma diferentes dentro de las urbes. En este sentido, el género constituye una variable clave que mantiene una dinámica diferenciada en el concepto de espacialidad y de movilidad dentro de las metrópolis (Jirón, 2012).

Investigaciones recientes identifican que las mujeres realizan mayores desplazamientos a pie y en el transporte público con relación a los hombres (Miralles-Guash et al., 2015), los viajes que realizan las mujeres suelen implicar mayor distancia y un costo elevado en comparación a los hombres; las actividades que ellas realizan están relacionadas principalmente al cuidado y apoyo a otros integrantes de la familia (Moser & Moser, 2005).

Estas diferencias en los patrones de desplazamientos obedecen, en gran medida, a la distribución desigual de las responsabilidades domésticas, las mujeres frecuentemente combinan múltiples tareas en un solo trayecto, lo cual implica realizar varios viajes cortos que, en conjunto, representan grandes distancias e incertidumbre en el tiempo total invertido (Molina, 2006; Peralta et al., 2014). Estas características de traslado favorecen a la movilidad residencial, donde optan por residir cerca de sus lugares de trabajo con la finalidad de reducir tiempos y costos mediante caminatas o el uso de transporte urbano (Miralles-Guash et al., 2015).

En sectores laborales como el de servicio doméstico, donde las mujeres son el género predominante, los desplazamientos suelen iniciar con mayor antelación y finalizar más tarde que el horario usual de trabajo, situación por la cual se ha diseñado gran parte del sistema de transporte público (Kunieda & Gauthier, 2007; Peralta, et al. 2014; Ilárraz, 2006).

Kunieda y Gauthier (2007) refieren que son las mujeres las que realizan los viajes con un familiar con discapacidad o dificultad de desplazamiento autónomo, acompañadas de infantes y cargando artículos que llevan consigo. Esta situación incrementa los desafíos de utilizar espacios públicos saturados, como ocurre frecuentemente en los sistemas de transporte colectivo. La dificultad de movilidad en espacios públicos reducidos con un alto número de pasajeros en el transporte se le conoce como aglomeración (McDowell, 2000).



En la Figura 1 se muestran las condiciones de acceso a las unidades de transporte público en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM), donde se aprecia que la accesibilidad es inadecuada para adultos mayores o usuarios con discapacidad motriz.

Figura 1

Condiciones de abordaje del transporte público en la ciudad de Monterrey, México.



Fuente: Elaboración propia.

Movilidad de la mujer en la ciudad

Durante el siglo XX, fenómenos como la dispersión urbana y la baja densidad poblacional en las metrópolis occidentales relegaron a las mujeres al espacio doméstico (Rosenbloom, 2004), a medida que las distancias se incrementaron hacia los centros laborales, educativos y de servicios, el automóvil se consolidó como la principal herramienta de acceso a la ciudad. El habitante que no cuenta con los recursos económicos o capacidades físicas necesarias para desplazarse, queda en desventaja frente al resto de los ciudadanos que puede realizar los desplazamientos, perdiendo las oportunidades que ofrece el habitar en una gran ciudad.

La movilidad de las mujeres tiene un impacto relevante en el desarrollo familiar y comunitario, una menor capacidad para desplazarse de forma eficiente dentro del entorno



urbano suele relacionarse con niveles socioeconómicos bajos, afectando no solo a las mujeres, sino también a todos los integrantes de la familia (Valenzuela, 2003).

En el contexto latinoamericano, la segregación espacial limita la accesibilidad de las mujeres por lo que se ven obligadas en muchos casos a desplazarse a pie (Alcaíno et al., 2009), esta situación les otorga a las mujeres un conocimiento profundo del entorno barrial, lo que las convierte en actores clave para formular políticas públicas adaptadas a las necesidades reales de los territorios que habitan (Aguirre, 1992).

En la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM), en la última década se ha intensificado la problemática de movilidad urbana; los tiempos y las distancias necesarios para desplazarse en la ciudad se han incrementado considerablemente, especialmente los habitantes con menor capacidad económica que requieren realizar un mayor esfuerzo para desplazarse dentro de una urbe que se caracteriza por el congestionamiento vial.

Las mujeres con bajos recursos económicos optan por no realizar viajes en la ciudad ante el riesgo de sufrir algún tipo de violencia, lo que contribuye a disminuir las capacidades de desarrollo personal y crecimiento familiar (Gutiérrez, 2007). La escasa presencia femenina en el espacio público contribuye a un entorno inseguro y deteriorado, generando un círculo vicioso, la falta de infraestructura adecuada refuerza la percepción de peligro, lo que limita aún más la movilidad de las mujeres y modifica los patrones de desplazamiento urbano (Loukaitou-Sideris, 2014; Rainero, 2006).

Los recursos económicos limitados obligan al desplazamiento pedestre, restringiendo el acceso transporte público o privado lo que impide el acceso a los bienes y servicios de mayor calidad y menor costo, localizados principalmente en áreas centrales de la ciudad a las que solo ciertos sectores sociales con mayor capacidad económica pueden acceder con facilidad (Banister, 1994).

Violencia en la movilidad hacia las mujeres

Los temores que sufren los habitantes asociados a la violencia urbana están marcados por diferencias de género. Tanto la violencia como la percepción del riesgo afecta de forma diferenciada a mujeres y hombres, tanto en su origen como en su alcance e impacto (Bankey,



2004). En este contexto, las experiencias de viaje constituyen un eje central en la resolución de la problemática de seguridad urbana, ya que tiene un impacto significativo sobre la calidad de vida de las personas y refuerza desigualdades estructurales según el género (Jirón, 2007).

Los factores de inseguridad desalientan el uso cotidiano de los sistemas de movilidad en las ciudades (Focás & Kessler, 2015; Hanson, 2010); no obstante el grupo poblacional que enfrenta mayores incidentes de violencia y acoso durante sus desplazamientos son las mujeres (Adeel et al., 2017); estas situaciones suceden en su mayoría en estaciones del transporte público o en desplazamientos que realizan sin acompañante (Soto Villagrán et al., 2019), en unidades con alta concentración usuarios masculinos (Birago et al., 2017; Soto et al., 2017) o en las estaciones de abordaje con escasa presencia de usuarios (Pereyra et al., 2018).

En particular, la violencia sexual es un gran obstáculo para la igualdad y accesibilidad en un sistema de movilidad urbana, los sistemas de transporte urbano son una herramienta fundamental para alcanzar una equidad socioeconómica, la inseguridad percibida genera exclusión y limita las posibilidades de desarrollo individual y colectivo. La desigualdad en la accesibilidad y la violencia cotidiana, configura un entorno que refuerza la vulnerabilidad de las mujeres, alejando la posibilidad de una movilidad segura y equitativa (Soto, 2017).

El diseño de los espacios públicos en las ciudades ha sido históricamente influenciado por un modelo patriarcal, caracterizado por el dominio masculino el cual es evidente en proyectos existentes en el medio privado y público (Borja & Castells, 1997: 75). Estas prácticas refuerzan un modelo androcéntrico que posiciona al hombre como medida de referencia en la planificación urbana (García & Cabral, 1999), perpetuando roles que limitan la participación equitativa de las mujeres en el entorno urbano (Vargas, 2007).

En América Latina, las condiciones de seguridad urbana resultan significativamente menores que en los países desarrollados; en esta región se localizan algunos de los índices de violencia más altos a nivel global, lo que amplía la brecha entre las clases sociales (Abello et al., 2023; Bayón & Saraví, 2013), siendo la población femenina la que tiene una mayor



afectación (León et al., 2023), ya que enfrentan frecuentemente situaciones de agresión sexual en los trayectos urbanos (Romero-Torres & Ceccato, 2020).

La inseguridad en la movilidad urbano: La Ciudad de México (CDMX) y la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM).

Dentro de las principales metrópolis mexicanas se encuentran las zonas urbanas de Ciudad de México y Monterrey, donde la problemática de inseguridad hacia las mujeres en el sistema de transporte público es evidente.

En la Tabla 1 se muestran los datos que comparan las dos ciudades y al promedio nacional, con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) mediante la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU 2023-2024), así como el diagnóstico de movilidad urbana de la Organización de las Naciones Unidas Mujeres (ONU Mujeres), lo que confirma una grave situación de inseguridad para las mujeres en la movilidad dentro de las áreas metropolitanas del país.

La revisión de los datos generados por las encuestas y el análisis de la revisión de la literatura genera información relevante para desarrollar inmediatamente estrategias adecuadas para disminuir la violencia dentro de los sistemas de transporte público, así como el desarrollo de proyectos con orientación de género. Son las organizaciones gubernamentales las que deben de enfocar los esfuerzos en mejorar las condiciones de la población para lograr una mayor satisfacción en el uso del transporte público.



Tabla 1

Comparación regional de la inseguridad y violencia en el transporte público.

Región	Indicador	Porcentaje
Monterrey (ZMM)	Mujeres que se sienten inseguras en transporte público	66.8%
CDMX	Mujeres que se sienten inseguras en transporte público	74.3%
México (promedio nacional)	Mujeres que se sienten inseguras en transporte público	70.9%
Monterrey (ZMM)	Mujeres que han sufrido violencia y/o acoso en transporte	91.6%
CDMX	Mujeres que han sufrido violencia y/o acoso en transporte	96.0%
México (promedio nacional)	Mujeres que han sufrido acoso en espacios públicos (incluye transporte)	70 %

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (ENSU 2023-2024) y ONU Mujeres (Diagnóstico de movilidad urbana).

La infraestructura, el diseño urbano y la percepción de seguridad

El diseño de los espacios públicos debe orientarse a generar condiciones que promuevan la seguridad y el bienestar de todos los usuarios, evitando que sean percibidos como entornos de riesgo o inseguros. La planificación urbana juega un papel relevante en la construcción de ciudades que se vuelvan inclusivas y seguras para sus habitantes.

En las plataformas de ascenso del Metro de la ciudad de Monterrey se delimitan accesos y vagones de uso exclusivo para mujeres y personas con discapacidad (Imagen 2) con la intención de reducir situaciones de violencia y acoso sexual; su adecuado funcionamiento depende de la articulación de diferentes estrategias de la administración del espacio público, la generación de proyectos con perspectiva de género y del equipamiento urbano adecuado.

Una planificación urbana adecuada debe fomentar el sentido de apropiación del espacio y considerar elementos que incrementen los niveles de percepción de seguridad en



las mujeres; como, por ejemplo: elementos que permitan transparencia a otra zonas, clara identificación de rutas, accesos, salidas bien señalizadas, sistema de monitoreo mediante cámaras de circuito cerrado, espacios iluminados adecuadamente y mantenimiento constante. La conjunción de estos elementos se vuelven claves para el desarrollo de una arquitectura urbana resiliente y centrada en el usuario y con orientación de género (Cozens & Love, 2018).

Figura 2

Abordaje preferente de mujeres en el Metro de la ciudad de Monterrey, México.



Fuente: Elaboración propia.

Autoprotección contra la violencia y la adaptación del espacio público.

En el caso del transporte público, particularmente el autobús, las mujeres desarrollan estrategias subjetivas de autoprotección frente a situaciones de inseguridad. Durante el día, reconfiguran su comportamiento dentro de las unidades, eligiendo ubicaciones específicas que consideran más seguras. Por la noche, estas estrategias se intensifican debido al aumento de la percepción de riesgo.

De manera recurrente y habitual, las mujeres identifican como zonas relativamente seguras las áreas cercanas a las puertas de ascenso y descenso, así como la cercanía al conductor, a quien perciben como figura de autoridad dentro del espacio vehicular (Ferniza-



Quiroz & Soto-Canales, 2021). Este tipo de prácticas es un reflejo de la adaptación cotidiana de las mujeres a reducir las situaciones de riesgo como el acoso o la violencia.

El espacio de uso público se desarrolla dentro un marco de actividades de índole capitalista en el cual existen diferencias sociales (Lefebvre, 1974), los proyectos urbanísticos han tenido origen desde el poder masculino en la sociedad (Valdivia, 2018), limitando la participación de las mujeres en la configuración del entorno (Kern, 2021).

Incorporar una perspectiva de género en el urbanismo no solo permite atender las necesidades específicas de las mujeres, sino que amplía las posibilidades de inclusión y equidad en los espacios públicos (Ortiz et al., 2021).

La persistencia de las condiciones urbanas, como la escasa vigilancia institucional, mal estado de la infraestructura como: vialidades, iluminación, mantenimiento del mobiliario urbano, condiciones del espacio público y el estado en las que se encuentran los medios de transporte contribuyen a la normalización de prácticas de violencia en la vida cotidiana de las mujeres (Quiñones et al., 2017; Sepúlveda, 2019).

Además, la calidad de la infraestructura y su capacidad para garantizar accesibilidad y seguridad inciden directamente en la percepción del entorno (Cozens et al. 2003). La percepción de inseguridad en el modelo de transporte público impacta directamente en los patrones de movilidad urbana de las mujeres; entre las estrategias que adoptan para evitar situaciones de riesgo se encuentra las siguientes: no utilizar el sistema de transporte público por la noches, no viajar solas, tratar de no caminar por las calles en horario nocturno, evitar la espera del sistema de transporte por periodos prolongados primordialmente por las noches, limitando así su movilidad o en algunos casos evitar su uso completamente (Loukaitou-Sideris, 2014).

Las mujeres manifiestan mayores niveles de temor en espacios públicos con alta concentración de personas, especialmente durante sus desplazamientos diarios (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2022). Las mujeres se sienten vulnerables en áreas con poca iluminación como lo son los pasillos, escaleras y las áreas de acceso a las estaciones.



Cuando una persona percibe la existencia de un espacio como riesgoso tenderá a evitarlo en algún momento (Ceccato, 2020). Existen posturas que sostienen que la configuración y condiciones físicas de las vialidades contribuyen significativamente a esa percepción de inseguridad percibe la población (Aultman-Hall et al., 2009; Emond et al., 2009; Ma et al., 2014).

El desarrollo de proyectos de movilidad con una orientación de perspectiva de género es de alta relevancia ya que permite el desarrollo social, genera confianza al sentirse seguras las mujeres y permite contar con ciudades inclusivas en desarrollo urbano (Ortiz et al., 2021, p. 14). Las decisiones de desplazamiento de las mujeres están condicionadas por experiencias previas en el sistema de transporte urbano (Villarreal-Leos & García, 2024).

La inseguridad percibida en el transporte público es un fenómeno el cual afecta la decisión de la movilidad urbana para hombres y mujeres, complicando los desplazamientos (Allen et al., 2018; Alonso et al., 2020; Joewono & Kubota, 2006), en el caso de las mujeres, la preocupación se centra en la seguridad personal (Montoya-Robledo & Escovar-Álvarez, 2020; Pereyra et al., 2018).

Inseguridad y violencia en la ZMM

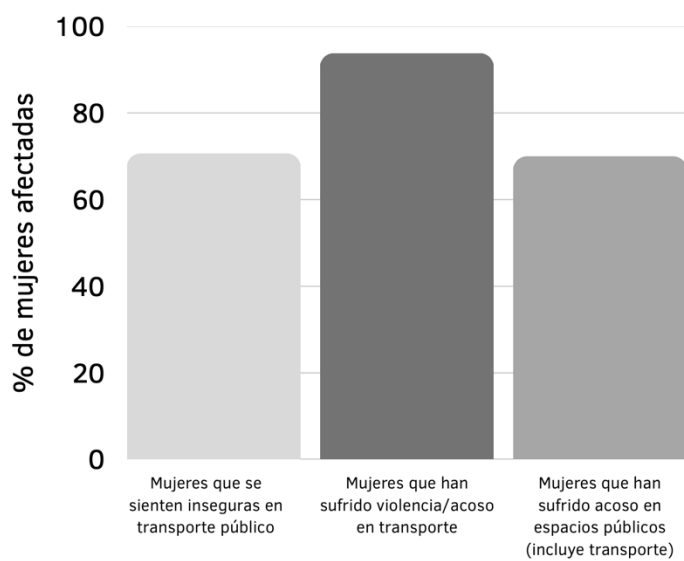
Las agresiones contra las mujeres en el sistema de transporte público de la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) se expresan mediante diversos indicadores que evidencian situaciones recurrentes de violencia de género. Según datos de ONU Mujeres (2021) nueve de cada diez mujeres que utilizan el transporte público han sufrido algún tipo de violencia dentro o fuera de las unidades.

Igualmente, el 70 % de ellas manifiestan sentirse inseguras o experimentan temor al utilizar el servicio de transporte, como se muestra en los resultados presentados de la Figura 1 (ONU Mujeres, 2021). Los datos confirman los niveles de violencia en la movilidad urbana de la ciudad y no constituye una situación aislada sino una problemática estructural que afecta a las mujeres que utilizan el transporte público como modelo de desplazamiento cotidiano a sus destinos.



Figura 3

Inseguridad y violencia contra las mujeres en el transporte público en la ZMM



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (ENSU 2024) y ONU Mujeres (Diagnóstico de movilidad urbana)

Conclusiones

La desigualdad en las grandes ciudades constituye una de las mayores expresiones de rezago social, las oportunidades de desarrollo y crecimiento no son equitativas para los habitantes de las ciudades; cuestiones sociales y políticas alejan este objetivo primordial del bien común. Dentro de los dos grandes grupos poblacionales: hombres y mujeres, la brecha es amplia, situación que se presenta recurrentemente en países latinoamericanos originado por el modelo patriarcal de crecimiento social (Valdivia, 2018) y la falta de atención por parte del Estado para mejorar las condiciones de vida de sus habitantes.

La capacidad y facilidad de desplazarse de manera eficiente y segura en la ciudad representa una característica fundamental para el desarrollo personal, económico y social. La imposibilidad de realizar actividades de fortalecimiento humano originado por las condiciones de inseguridad implica un retroceso en el crecimiento personal y una disminución en la calidad de vida.



El limitar el movimiento de las mujeres por cuestiones de agresión o inseguridad constituye una situación alarmante que demanda de acciones estructurales. Para lograr una ciudad que genere las condiciones adecuadas y exista equidad de género resulta indispensable aplicar acciones de fondo que pueda mejorar las características de la infraestructura urbana y de las políticas públicas para que las mujeres tengan las mismas oportunidades que los hombres.

Desde una perspectiva masculina, este trabajo reconoce que la movilidad urbana debe tener una visión diferenciada entre la mujer y el hombre; los desplazamientos en la ciudad son considerablemente diferentes, para la mujer los viajes se caracterizan por el cuidado a la familia con horarios complicados y acumulación de gastos que impactan en la organización familiar, en donde en la mayoría de las ocasiones sin recibir una retribución económica.

Los datos analizados revelan altos niveles de inseguridad que enfrentan las mujeres en el sistema de transporte urbano tanto en la Zona Metropolitana de Monterrey como en la Ciudad de México, valores altos del 66.8 % y del 74.3 % respectivamente, contra un promedio en el país de 70.9 %. En la ZMM el 90 % de las mujeres manifiestan que han experimentado acoso al utilizar el transporte público, lo que refleja un fenómeno recurrente entre la población femenina que afecta en su desarrollo personal, académico y profesional.

Las prácticas de violencia de género en la ciudad como: tocamientos, comentarios y actitudes lascivas se han normalizado, limitando la autonomía urbana que debieran de tener las mujeres en una ciudad con la ZMM, la cual es altamente dependiente del transporte público para los desplazamientos. La información recolectada por experiencias previas de inseguridad debe de ser consideradas en el desarrollo de proyectos urbanos de movilidad los cuales garanticen las condiciones adecuadas de seguridad, equidad y dignidad para todas las mujeres.

El desarrollo de ciudades seguras e inclusivas requiere de una participación social activa de todos los sectores. Los proyectos de movilidad deben incorporar la perspectiva de género y contar con equipos multidisciplinarios que integren enfoques diferenciados, con el objetivo claro de avanzar hacia entornos urbanos de mayor equidad y justicia social.

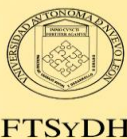


Referencias

- Abello Colak, A., Lombard, M., & Guarneros-Meza, V. (2023). Framing urban threats: A socio-spatial analysis of urban securitisation in Latin America and the Caribbean. *Urban Studies*, 60(14). <https://doi.org/10.1177/00420980231160948>
- Adeel, M., Yeh, A. G. O. & Zhang, F. (2017). Gender inequality in mobility and mode choice in Pakistan. *Transportation*, 44(6), 1519-1534. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9712-8>
- Aguirre, R. (1992). Políticas sociales, mujeres y gobierno local (247 p.). Santiago: CIEPLAN
- Alcaíno, P., Domarchi, C., & López, S. (2009). Gender differences in time use and mobility: time poverty and dual consumption. In *Taller Observatorio de Uso del Tiempo*. Santiago. Ponencia no publicada
- Alcaíno, P., & Gutiérrez, P. (2009). *Santas o Mundanas: Paradojas y coerciones en el consumo de las mujeres* (150p.). Santiago: Fundación Instituto de la Mujer.
- Allen, H., Cárdenas, G., Paula, P. & Sagaris, L. (2018). *Ella se mueve segura (esms) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Corporación Andina de Fomento (caf) y fiaFoundation, 220. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/140>
- Alonso, F., Useche, S. A., Faus, M. & Esteban, C. (2020). Does urban security modulate transportation choices and travel behavior of citizens? A national study in the Dominican Republic. *Frontiers in Sustainable Cities*, 2(September), 1-10. <https://doi.org/10.3389/frsc.2020.00042>
- Ascher, F. (2005). Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *Revista ARQ*, 60, 11-19.
- Aultman-Hall, L., Lane, D. & Lambert, R. R. (2009). Assessing impact of weather and season on pedestrian traffic volumes. *Transportation Research Record*, 2140, 35-43. <https://doi.org/10.3141/2140-04>
- Banister, D. (1994). Equity and acceptability questions in internalizing the social costs of transport. In *Organization for Economic Co-operation and Development & European*



- Conference of Ministers of Transport (Eds.), Internalizing the Social Costs of Transport (p. 153-175). Paris: OCDE
- Bankey, R. (2004) The agoraphobic condition. *Cultural geographies* vol.11, pp. 347–355
- Bayón, M. C., & Saraví, G. A. (2013). The cultural dimensions of urban fragmentation: Segregation, sociability, and inequality in Mexico City. *Latin American Perspectives*, 40(2), 35-52. <https://doi.org/10.1177/0094582X12468865>
- Birago, D., Opoku Mensah, S. & Sharma, S. (2017). Level of service delivery of public transport and mode choice in Accra, Ghana. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 284-300. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.033>
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global*. México: Santillana Ediciones
- Ceccato, V. (2020). The circumstances of crime and fear in public places. En *Crime and Fear in Public Places* (pp. 16-37). Routledge
- Ceccato, V., & Loukaitou-Sideris, A. (2022). Fear of sexual harassment and its impact on safety perceptions in transit environments: A global perspective. *Violence against Women*, 28(1), 26-48. <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- Cozens, P., & Love, T. (2018). A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED). *Journal of Planning Literature*. <https://doi.org/10.1177/0885412215595440>
- Cozens, P., Neale, R., Whitaker, J., & Hillier, D. (2003). Managing crime and the fear of crime at railway stations—a case study in South Wales (UK). *International Journal of Transport Management*, 1(3), 121-132. <https://doi.org/10.1016/j.ijtm.2003.10.001>
- Emond, C. R., Tang, W. & Handy, S. L. (2009). Explaining gender difference in bicycling behavior. *Transportation Research Record*, 2125(1), 16-25. <https://doi.org/10.3141/2125-03>
- Ferniza-Quiroz, S., & Soto-Canales, K. (2021). Imaginarios urbanos y violencia de género en la movilidad cotidiana en transporte público urbano. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 23(2), 89-109.



POLÍTICAS SOCIALES SECTORIALES

“Calidad e Innovación: Perspectiva contemporánea para la Educación Superior”



- Focás, B. & Kessler, G. (2015). Inseguridad y opinión pública: debates y líneas de investigación sobre el impacto de los medios. *Revista Mexicana de Opinión Pública*, 41-58. <http://www.scielo.org.mx/pdf/rmop/n19/2448-4911-rmop-19-00002.pdf>
- García, C. y Cabral, B. (1999). Socioantropología de la violencia de género. *La Ventana*, 10, 160-183.
- Gutiérrez, A. (2007). Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable. In *Anales de Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano* (p. 87-111). Río de Janeiro: PET-COPPE/UFRJ, ANPET. Tema Transporte e Exclusión Social
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5-23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>
- Hercé, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano (321p.). Barcelona: Editorial Reverté. Estudios universitarios de arquitectura, 8
- Ilárraz, I. (2006) Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista de servicios sociales* núm. 40, pp. 61-66.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2024). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU): Monterrey.
- Jirón, P. (2007). Implicancias de Género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-197
- Jirón, P. (2012) Transformandome en la sombra. *Revista Bifurcaciones*, núm. 10. Santiago, pp. 1-14. En línea: http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones_010_Jiron.pdf Accesado el 25/06/2016
- Joewono, T. B. & Kubota, H. (2006). Safety and security improvement in public transportation based on public perception in developing countries. *iatssResearch*, 30(1), 86-100. [https://doi.org/10.1016/s0386-1112\(14\)60159-x](https://doi.org/10.1016/s0386-1112(14)60159-x)
- Kern, L. (2021). *Feminist city: Claiming space in a man-made world*. Verso Books.



- Kunieda, M. & Gauthier, A. (2007) Género y Transporte Urbano: Inteligente y Asequible. Eschborn. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ)
- Lefebvre, H. (1974). The production of space. Blackwell
- León, A., Díaz, S., & Márquez, L. (2023). Análisis de la percepción de inseguridad con enfoque de género en la elección del transporte público. Estudio de caso Tunja, Colombia. EURE (Santiago), 49(147), 1-19.
- Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. Security Journal, 27(2), 242-256. <https://doi.org/10.1057/sj.2014.9>
- Ma, L., Dill, J. & Mohr, C. (2014). The objective versus the perceived environment: what matters for bicycling? Transportation, 41(6), 1135-1152. <https://doi.org/10.1007/s11116-014-9520-y>
- Markovich, J., & Hendler, S. (2006). Beyond “Soccer Moms”: Feminism and New Urbanism critical approaches to suburbs Journal of Planning Education and Research, 25(4), 410-427
- Mc Dowell, L. (2000) Género, Identidad y Lugar, Un estudio de las geografías feministas. Madrid: Cátedra
- Miralles-Guasch, C., Martínez, M. & Marquet, O. (2015) A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography vol. 23, núm. 3, pp. 398-417
- Módenes, J. A. (2007). Movilidad espacial: uso temporal de territorio y poblaciones vinculadas. In Anales de In X Congreso de la Población Española. Navarra. Ponenciano publicada
- Molina, I. (2006) Introducción. En: Molina, I. (Ed.) Romper Barreras. Género y espacio en el campo y en la ciudad. Santiago: Ediciones El Tercer Actor, pp. 11-22.
- Montoya-Robledo, V. & Escovar-Álvarez, G. (2020). Domestic workers' commutes in Bogotá: Transportation, gender and social exclusion. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 139, 400-411. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.07.019>



- Moser, C., & Moser, A. (2005). Gender mainstreaming since Beijing: a review of success and limitations in international institutions. *Gender & Development*, 13(2), 11-22.
- ONU Mujeres. (2018). Violencia contra las mujeres en el transporte público de la Ciudad de México
- ONU Mujeres. (2021). Diagnóstico sobre acoso sexual y violencia contra las mujeres en el transporte público de la Zona Metropolitana de Monterrey.
- Ortiz Escalante, S., Ciocoletto, A., Fonseca, M., Casanovas, R., y Valdivia, B. (2021). Movilidad cotidiana con perspectiva de género. Guía metodológica. CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1725>
- Peralta, T., Mehndiratta, S., & Ochoa, M. C. (2014). Gender, Travel and Job Access: Evidence from Buenos Aires. línea] <http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/2014-Feb-5-Gender-and-Mobility.pdf>.
- Pereyra, L. P., Gutiérrez, A. & Nerome, M. M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Territorios*, 39, 71. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.6310>
- Quiñones, L. M., Pardo, C., Moscoso, M., Sánchez, C. F., López, J. S. & López, J. (2017). Caminar en Bogotá: Las cuentas 2017. <http://www.despacio.org/portfolio/caminar-en-bogota-las-cuentas-2017/>
- Rainero, L. (2001). Una Mirada de género a los asentamientos humanos. *Medio Ambiente y Urbanización: Gestión Urbana, Género y Programas Sociales*, 17(56), 73-92
- Rainero, L. (2006). Herramientas para la promoción de ciudades seguras desde la perspectiva del género (86 p.). Córdoba: CISCESA
- Romero-Torres, J., & Ceccato, V. (2020). Youth safety in public transportation: the case of eastern Mexico City, Mexico. En *Crime and Fear in Public Places* (pp. 145-159). Routledge.



- Rosenbloom, S. (2004). Understanding Women's and Men's Travels Patterns. In Research on woman's issues in transportation: report of a conference. Chicago: Transportation Research Board of the National Academies
- Sepúlveda, P. (2019, enero 21). ¿Por qué la calle es un lugar peligroso para las mujeres? La Tercera. <https://www.latercera.com/que-pasa/noticia/la-calle-lugar-peligroso-las-mujeres/476068/>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. Revista Transporte y Territorio, (16), 127-146.
- Soto Villagrán, P., Crotte, A. & Montes, L. (2019). Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (cetram) de la Ciudad de México. Banco Interamericano de Desarrollo (biD). <http://dx.doi.org/10.18235/0002122>
- Soto, P., Aguilar, A., Gutiérrez, E. & Castro, C. (2017). Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”: Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos. Banco Interamericano de Desarrollo (biD). <http://dx.doi.org/10.18235/0000804>
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. Hábitat y sociedad, (11). <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>
- Valenzuela, M. E. (ed.), (2003). Mujeres, pobreza y mercado de trabajo. Argentina y Paraguay (160 p.). Santiago: Oficina regional de la OIT para América Latina y el Caribe
- Vargas, V. (2007). Programa regional: Ciudades sin violencia hacia las mujeres, ciudades seguras para todas y todos. Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la mujer, UNIFEM



UANL



FTSyDH

POLÍTICAS SOCIALES SECTORIALES

“Calidad e Innovación: Perspectiva contemporánea para la Educación Superior”



Villarreal-Leos, C. y García-Cervantes, N. (2024). Percepción de seguridad, género y entornos del transporte: caso estación de metro Cuauhtémoc, Monterrey. Revista de Urbanismo, (51), 1-22. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2024.74411>