

**FACULTAD LIBRE DE DERECHO
DE MONTERREY**

LICENCIATURA EN DERECHO



MOVILIDAD, VIOLENCIA DE GÉNERO Y DERECHO A LA CIUDAD: EL
INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO EN GARANTIZAR EL LIBRE TRÁNSITO DE
LAS MUJERES EN MONTERREY NUEVO LEÓN

TESIS QUE EN OPCIÓN A TÍTULO DE
LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA: MELISA VILLARREAL GÓMEZ

ASESOR DE FONDO: LIC. MELISSA ÁLVAREZ
ASESOR DE FORMA: DR. JOSÉ FABIÁN RUIZ

SANTA CATARINA, N.L.

NOVIEMBRE, 2025

Santa Catarina, Nuevo León, a 26 de Noviembre de 2025

AGRADECIMIENTOS

A mi mamá y papá, por haberme brindado la oportunidad y el privilegio de estudiar una carrera que me apasiona, por su apoyo incondicional y por acompañarme con amor en cada paso de este camino.

A mi hermana, por también siempre haber estado presente y por enriquecer este proceso con su mirada desde la psicología, recordándome que el Derecho también se estudia y se construye desde la comprensión humana y en vínculo con los demás.

A mis compañeras, amigas y ahora colegas Vanessa, Ximena, Verónica, Sara y Raquel por haber compartido conmigo años de estudio, desveladas, risas y aprendizajes, pero sobre todo por ser las mejores amistades que la vida me ha podido dar. Un profundo agradecimiento por mostrarme que el conocimiento se enriquece cuando se comparte desde la amistad y sororidad.

En conjunto, gracias a todas las personas que conforman mi red de apoyo por inspirarme a crecer, acompañarme con cariño y contribuir a que me convierta en la persona y profesionalista que soy.

RESUMEN / ABSTRACT

Esta tesis analiza el derecho a la movilidad segura como una dimensión autónoma y esencial del derecho a la libertad de tránsito, indispensable para el ejercicio de otros derechos humanos. A partir del caso de Monterrey, se examina cómo la violencia de género, la desigualdad estructural y la omisión estatal impiden que las mujeres se desplacen en condiciones reales de seguridad, accesibilidad e igualdad. Desde un enfoque de derechos humanos y de género, el trabajo integra marcos constitucionales e internacionales, criterios jurisprudenciales y políticas públicas, destacando la movilidad como eje estructural del derecho a la ciudad. Se argumenta que la movilidad segura no solo constituye una obligación jurídica, sino una herramienta de justicia social y urbana. Mediante un análisis comparado de buenas prácticas en distintos contextos, se demuestra la posibilidad de construir entornos urbanos más inclusivos. Garantizar la movilidad segura es condición necesaria para lograr la igualdad sustantiva y la plena ciudadanía de las mujeres.

Palabras Clave: movilidad segura, derecho a la ciudad, violencia de género, desigualdad estructural, omisión legislativa.

This thesis analyzes the right to safe mobility as an autonomous and essential dimension of the constitutional right to freedom of movement, indispensable for the exercise of other human rights. Using the city of Monterrey as a case study, it examines how gender-based violence, structural inequality, and state omission prevent women from moving under conditions of safety, accessibility, and equality. From a human rights and gender-based approach, the research integrates constitutional and international frameworks, jurisprudential standards, and public policies, highlighting mobility as a structural axis of the right to the city. The thesis argues that safe mobility is not only a legal obligation, but also a tool for social and urban justice. Through a comparative review of best practices across different contexts, it demonstrates the possibility of creating more inclusive urban environments. Ensuring the right to safe mobility is therefore a necessary condition for achieving substantive equality and full urban citizenship for women.

Key Words: safe mobility, right to the city, gender-based violence, structural inequality, legislative omission.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	Página 1
CAPÍTULOS	
I. DEL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO AL RECONOCIMIENTO DE LA MOVILIDAD COMO DERECHO FUNDAMENTAL	9
A. Fundamento y alcance del derecho a la libertad de tránsito	11
1. Concepto constitucional y convencional del derecho a la libertad de tránsito	
2. Análisis de su contenido: libertad negativa, libertad positiva y medios de ejercicio	
3. Límites jurídicos al derecho a la libertad de tránsito	
B. Reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad segura en México	18
1. Contenido mínimo del derecho a la movilidad segura	
2. Evolución constitucional de la libertad de tránsito a la movilidad segura	
C. El derecho a la movilidad como eje estructural para el ejercicio de otros derechos	25
1. Fundamentos internacionales y nacionales del derecho a la movilidad	
2. La movilidad como condición para otros derechos	
II. DERECHO A LA CIUDAD Y MOVILIDAD URBANA	31
A. Concepto y transformación urbana	33
B. Movilidad como elemento del derecho a la ciudad	35
C. Contenido jurídico del derecho a la ciudad	39
III. PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD URBANA	44
A. La desigualdad estructural en la experiencia urbana de las mujeres	45
1. Barreras a la movilidad en un espacio urbano violento y excluyente	
2. Comportamientos y patrones diferenciales de movilidad	
B. Estrategias, tecnologías y herramientas de política pública con enfoque de género	55

IV. OMISIÓN ESTATAL Y EXIGENCIAS PARA UNA MOVILIDAD URBANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO	65
CONCLUSIONES	74
BIBLIOGRAFÍA	82

INTRODUCCIÓN

“Si nuestro mundo urbano ha sido imaginado y hecho, entonces puede ser re-imaginado y re-hecho.”

-David Harvey, 2003.¹

El derecho a la movilidad segura, reconocido constitucionalmente como una dimensión autónoma del derecho a la libertad de tránsito, constituye una condición habilitante para el ejercicio de múltiples derechos fundamentales. No basta con concebirlo como la mera facultad de desplazarse, sino como la posibilidad real de hacerlo en condiciones de accesibilidad universal, seguridad, igualdad e inclusión, conforme a los principios de equidad, sustentabilidad y calidad.² En efecto, sin movilidad no hay acceso a la educación, al trabajo, a la salud ni a la participación política y social.

Ahora bien, al tratarse de un fenómeno multidimensional y multidisciplinario, esta investigación se enfoca en analizar el aspecto jurídico del problema, abordando la movilidad segura desde el ángulo que reconoce que su ineffectividad responde a una estructura de desigualdad de género arraigada en el espacio urbano. A partir de esta premisa, se identifican tres obstáculos centrales que configuran la experiencia cotidiana de las mujeres: (i) el miedo, entendido como la percepción constante de inseguridad asociada al acoso y la violencia³; (ii) la falta de opciones de transporte seguras, derivada de políticas e infraestructuras que ignoran sus necesidades diferenciadas; y (iii) la hostilidad del entorno urbano, expresada en espacios y dinámicas sociales que reproducen condiciones de vulnerabilidad. Estos tres ejes orientan el desarrollo del análisis que atraviesa toda la tesis.

¹ Harvey, David. **Ciudades Rebeldes: Del Derecho de la Ciudad a la Revolución Urbana**. España, Akal. 2013.

² **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** (P.O. Febrero 5, 1917/ Abril 15, 2025).

³ Loukaitou-Sideris, Anastasia. “*A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions*”. En: **Built Environment**. Reino Unido, University of Liverpool Press. Vol. 42, No. 3, 2016.

El área metropolitana de Monterrey ejemplifica de manera clara esta problemática. La posibilidad de las mujeres de desplazarse de forma libre, segura y digna se ve restringida por un entramado de violencia estructural, discriminación cotidiana y omisión institucional.

La inseguridad que enfrentan no es producto de hechos aislados, sino de prácticas normalizadas y de un modelo urbano que privilegia a los hombres y al automóvil, margina el transporte público, descuida la infraestructura peatonal y excluye las necesidades diferenciadas de las mujeres como sujetas de derechos.⁴

La violencia que atraviesa todos los espacios sociales adquiere en el ámbito público una expresión especialmente desigual. No se distribuye al azar, sino que se concentra en rutas, horarios y modos de transporte específicos, afectando de manera sistemática a las mujeres en sus desplazamientos cotidianos, particularmente en el transporte público.⁵

La violencia en forma de acoso y hostigamiento convierte al espacio urbano en un territorio de desigualdad, donde las mujeres ven restringida su autonomía y su capacidad de apropiarse de la ciudad. Esta realidad demuestra que la movilidad segura no puede entenderse de forma aislada, sino como parte de un entramado de derechos urbanos interdependientes, entre los cuales destaca el derecho a la ciudad como plataforma de realización y justicia espacial.⁶

En este contexto, el derecho a la ciudad se erige como el espacio donde confluyen y se concretan los demás derechos humanos, constituyéndose en la plataforma material y simbólica desde la cual se articula la movilidad.⁷ La evolución del derecho a la libertad de tránsito hacia la movilidad segura responde a la necesidad de garantizar que los desplazamientos urbanos se realicen en condiciones de dignidad, accesibilidad y seguridad, superando la visión meramente formal del tránsito.

⁴ Morales Reynoso, María de Lourdes, Garduño Oropeza, Gustavo Adolfo y Fuentes Reyes, Gabriela. “El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”. Noviembre, 2022. Disponible en línea: **Espacios Públicos**. Vol. 23, 2023 <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/20772>. (Consulta: Mayo 7, 2025).

⁵ Alvarado Mendoza, Arturo y otros. **La movilidad y la violencia contra las mujeres en los espacios públicos de la Ciudad de México**. México, El Colegio de México. A.C., 2021, p. 10.

⁶ Ídem., p. 11.

⁷ Referencia directa del Capítulo II, Apartado B: “Movilidad como elemento del Derecho a la Ciudad” desarrollado en este trabajo.

En este contexto, la preservación de la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres durante sus desplazamientos se convierte en una estrategia cotidiana de supervivencia.⁸ El miedo constituye una respuesta lógica a un entorno urbano excluyente, donde la violencia de género y las deficiencias estructurales del transporte se entrelazan, limitando de manera sistemática la posibilidad de desplazarse en condiciones de igualdad.⁹

Diversos acontecimientos recientes han visibilizado la magnitud y frecuencia de las violencias que enfrentan las mujeres en el espacio público, evidenciando la impunidad y la falta de transformación del modelo urbano dominante. Frente a esta realidad, algunas ciudades mexicanas han implementado medidas específicas como los vagones exclusivos para mujeres en el metro, los autobuses *Atenea*, y campañas como *Vive Segura* o *No es de hombres*. Sin embargo, todas estas acciones comparten un mismo límite, son respuestas fragmentadas y de carácter paliativo que buscan mitigar los efectos inmediatos de la violencia, pero no atienden sus causas estructurales. En consecuencia, mientras no se transforme el modelo urbano y se incorporen de manera efectiva la perspectiva de género y la accesibilidad universal en la planeación de la movilidad, las políticas públicas seguirán siendo insuficientes.¹⁰

De ahí que esta tesis se sume a los esfuerzos de investigadoras, organizaciones civiles, universidades y gobiernos que buscan visibilizar, prevenir y erradicar la violencia de género en la movilidad urbana, aportando un análisis sobre las formas de exclusión estructural que enfrentan las mujeres en su tránsito cotidiano y las omisiones institucionales que perpetúan dichas desigualdades. A partir de este diagnóstico, se proponen estrategias integrales con enfoque de género que articulan las herramientas tecnológicas, urbanísticas y normativas analizadas en el Capítulo III, con especial atención en su aplicabilidad en el contexto de Nuevo León.

Para comprender y abordar el problema central de esta investigación: la violencia de género como principal limitante del ejercicio efectivo del derecho a la movilidad segura, es necesario descomponerlo en distintas dimensiones. El plan de exposición responde a una

⁸ Alvarado Mendoza y otros, Ob. Cit., p. 12.

⁹ Loc. Cit.

¹⁰ Loc. Cit.

lógica progresiva y argumentativa que construye, capítulo a capítulo, un hilo conductor coherente hacia la propuesta de consideraciones finales.

El primer capítulo analiza la evolución del derecho a la libertad de tránsito hasta su reconocimiento constitucional como derecho a la movilidad segura, destacando su carácter progresivo y autónomo. El segundo capítulo examina la movilidad como condición estructural para el ejercicio de otros derechos fundamentales, y como una dimensión sustantiva del derecho a la ciudad. El tercero introduce la perspectiva de género como eje transversal, exponiendo cómo la violencia, el miedo y la exclusión determinan patrones diferenciados de movilidad, así como las estrategias, políticas y tecnologías que pueden contrarrestarlos. Finalmente, el cuarto capítulo pone de relieve la insuficiencia de la acción estatal, reflejada en la falta de perspectiva de género en la planeación urbana y del transporte, así como en la omisión legislativa, proponiendo medidas concretas para el contexto de Nuevo León.

Estas dimensiones permiten comprender que la violencia de género en el espacio urbano no constituye un fenómeno aislado, sino la manifestación de un sistema más amplio de desigualdad territorial, social, jurídica y política, que se expresa en diversas formas de exclusión geográfica, física, económica, temporal y simbólica, siendo la falta de accesibilidad su expresión más estructural. Así, cada capítulo no solo construye un marco conceptual y normativo propio, sino que también sienta las bases del siguiente, generando un razonamiento acumulativo que culmina en la formulación de consideraciones orientadas a garantizar la movilidad segura de las mujeres.

El problema identificado es, en esencia, jurídico. Se refiere a las limitaciones materiales y estructurales que impiden el goce efectivo del derecho a la movilidad segura, reconocido en el artículo 4º constitucional y en los tratados internacionales de derechos humanos. La violencia de género constituye su causa principal, agravada por la falta de perspectiva de género en las políticas públicas y por la omisión legislativa del Estado mexicano. En consecuencia, la movilidad de las mujeres en Monterrey se encuentra restringida por un entramado de discriminación y exclusión que convierte este derecho en una aspiración incumplida, evidenciando la urgencia de replantear la acción estatal desde un

enfoque jurídico y de género que garantice la movilidad como derecho habilitante de una vida urbana segura, libre de violencia y con equidad sustantiva.

A partir de este diagnóstico, el objeto de esta tesis es identificar herramientas, tecnologías y políticas públicas que, desde un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género, permitan avanzar hacia la efectividad de este derecho en la ciudad de Monterrey. Lo anterior con el propósito de formular consideraciones específicas y recomendaciones basadas en evidencia para el contexto de Nuevo León. De este modo, el trabajo no solo busca comprender las causas estructurales que impiden el ejercicio del derecho a la movilidad, sino también ofrecer rutas concretas para su garantía efectiva en el ámbito local.

Desde el punto de vista metodológico y teórico, el abordaje de esta tesis parte del enfoque de derechos humanos, que concibe la movilidad como un derecho interdependiente, estructural y progresivo, indispensable para el ejercicio de otros derechos fundamentales. Esta perspectiva, consolidada con la reforma al artículo 4º constitucional que elevó la movilidad a la categoría de derecho humano, impone obligaciones jurídicas positivas al Estado para garantizar su ejercicio en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.¹¹

Esta conceptualización exige incorporar instrumentos normativos y estrategias integrales que orienten la acción pública hacia la equidad sustantiva. En consonancia con los instrumentos internacionales como la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS 11.2) y la Nueva Agenda Urbana, así como con las herramientas analizadas en el tercer capítulo (intervenciones urbanas con enfoque de género, diagnósticos territoriales participativos y políticas de accesibilidad apoyadas en tecnología), la movilidad se redefine como un derecho habilitante del derecho a la ciudad, condición material para el ejercicio de otros derechos y para la construcción de entornos urbanos seguros, sostenibles e inclusivos.

Desde la teoría sustantiva, esta tesis se apoya en evidencia que demuestra cómo el diseño urbano y las políticas de transporte reproducen desigualdades estructurales que

¹¹ Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Poder Ejecutivo. Diario Oficial de la Federación Diciembre 18, 2020. Disponible en: Secretaría de Gobernación https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020&print=true. (Consulta: Abril 2, 2025).

afectan desproporcionadamente a las mujeres. Estudios como *La movilidad y la violencia contra las mujeres en los espacios públicos de la Ciudad de México*, las propuestas del World Resources Institute (WRI México) y los informes de la CEPAL sobre movilidad y género en América Latina revelan que la violencia cotidiana en el espacio público es producto de una planificación sin perspectiva de género. Así, garantizar el derecho a la movilidad segura implica transformar los marcos culturales, jurídicos e institucionales que perpetúan la exclusión, articulando estrategias legales, urbanas, tecnológicas y sociales que integren de forma transversal la perspectiva de género y el enfoque de derechos humanos.

El marco teórico de esta investigación se fundamenta en la convergencia del derecho constitucional, el enfoque de derechos humanos y la planificación urbana con perspectiva de género, los cuales permiten analizar la movilidad segura como un derecho humano complejo, interdependiente y estructural. Su función es servir de base conceptual y jurídica para comprender las causas que limitan su ejercicio efectivo y orientar las propuestas legislativas y de política pública que se formulan en los capítulos finales.

La movilidad segura se concibe como el derecho de todas las personas a desplazarse libremente en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad e igualdad, conforme al artículo 4º constitucional y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. La perspectiva de género se asume como una herramienta analítica que visibiliza y corrige desigualdades estructurales entre mujeres y hombres, incorporando la justicia sustantiva en las políticas urbanas y de transporte.¹² La violencia de género en el espacio público se entiende como las agresiones que restringen la libertad y seguridad de las mujeres en sus trayectos cotidianos, reflejo de un modelo urbano patriarcal y excluyente.¹³ Por su parte, la desigualdad estructural permite explicar cómo las decisiones en materia de planeación urbana y transporte reproducen condiciones históricas, sociales y culturales que afectan de manera desproporcionada a las mujeres y otros grupos en situación de vulnerabilidad.¹⁴

Finalmente, se incorpora el concepto de omisión legislativa, entendido como la falta de actuación del órgano legislativo ante un deber constitucional de expedir normas necesarias

¹² Pérez, Ob. Cit.

¹³ Alvarado Mendoza y otros, Ob. Cit., p.9.

¹⁴ Pérez, Ob. Cit.

para la eficacia de los derechos, lo que vulnera el principio de supremacía constitucional y perpetúa la ineffectividad del derecho a la movilidad segura.¹⁵

En conjunto, estos conceptos configuran un marco de análisis que articula lo jurídico, lo social y lo urbano, proporcionando la base teórica que orienta el desarrollo de la tesis y la formulación de consideraciones orientadas a garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad segura de las mujeres en la ciudad de Monterrey.

En cuanto a la selección del caso, se propone abordar como estudio de caso el área metropolitana de Monterrey, por tratarse de una de las ciudades más relevantes del norte del país, con altos niveles de desigualdad espacial, violencia urbana y una infraestructura de transporte históricamente ineficiente. En este marco, se examinarán casos específicos ocurridos en Monterrey y otras ciudades de México que ilustran los obstáculos que enfrentan las mujeres para acceder a medios que les permitan moverse con libertad y seguridad.

Escribo esta tesis desde mi propia experiencia y desde la necesidad de comprender aquello que vivo cada día al transitar la ciudad. Soy mujer, feminista y habitante de Monterrey. Quiero ser licenciada en Derecho y utilizar el conocimiento jurídico como herramienta para visibilizar y transformar la realidad que compartimos. Sin embargo, también reconozco que mi experiencia está atravesada por el privilegio. Puedo elegir el transporte privado como mi única opción para desplazarme, pero esa elección no surge de la libertad, sino del miedo.

Desde ese lugar de conciencia, escribo porque sé que no soy la única. Aunque mi situación sea distinta, comparto con miles de mujeres el mismo miedo y la misma sensación de vulnerabilidad. El privilegio no me separa de ellas, solo me permite ver con mayor claridad que la violencia y la exclusión no son accidentes, sino consecuencias estructurales de una ciudad que no ha sido pensada para nosotras. Esta tesis nace de esa realidad compartida y de la convicción de que repensar la movilidad con enfoque de género es también una forma de reivindicar el derecho a vivir sin miedo y a movernos con dignidad.

¹⁵ Rodríguez Ortega, Julio Armando. **La omisión legislativa en derechos humanos**. (México). Congreso de la Unión, Cámara de Diputados. Servicios de Investigación y Análisis, Dirección de la Red de Investigadores Parlamentarios en Línea (REDIPAL). Ponencia presentada en el Congreso REDIPAL Virtual IX, marzo-septiembre de 2016. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/redipal/TEMA2/T2_CRV-IX-10-16.pdf. (Consulta: Octubre 3, 2025).

Así, la investigación no busca únicamente aportar al debate jurídico o urbanístico, sino también ofrecer un testimonio desde la experiencia cotidiana de las mujeres que enfrentan desigualdad, inseguridad y exclusión en sus trayectos. Es una invitación a mirar la ciudad desde sus cuerpos y a imaginarla desde la justicia.

Este estudio se dedica a todas las mujeres que transitan las ciudades, con la esperanza de que este trabajo contribuya a erradicar la violencia, a mejorar sus condiciones de vida y a fortalecerlas como ciudadanas libres e iguales en derechos. Porque si nuestras ciudades fueron construidas, también pueden ser reconstruidas desde nosotras.

Capítulo I

DEL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO AL RECONOCIMIENTO DE LA MOVILIDAD COMO DERECHO FUNDAMENTAL

El movimiento de personas de un sitio a otro ha sido un fenómeno arraigado en la historia de la humanidad, caracterizado por el desplazamiento individual o colectivo de seres humanos dentro de los territorios o a través de las fronteras administrativas y políticas.¹⁶ Con los avances de nuestro mundo moderno, entendido como aquel caracterizado por el desarrollo constante de las tecnologías, la urbanización creciente, la expansión de dinámicas de mercado a nivel global y la conexión estructural entre lo social y lo económico en contextos globales, la capacidad de trasladarse es más relevante que nunca. Estos desplazamientos ya no pueden entenderse únicamente como una acción física, sino como una condición estructural que incide en el desarrollo de nuestras vidas y moldea nuestra vida cotidiana y participación activa en la sociedad.

Así, el ejercicio de trasladarse libremente no solo responde a una necesidad práctica, sino que incide directamente en el goce de otros derechos fundamentales. La posibilidad de movernos de manera segura y sin barreras arbitrarias nos permite acceder a oportunidades y a construir proyectos de vida autónomos, tales como cursar una carrera universitaria, ejercer una profesión en condiciones dignas o iniciar un emprendimiento, especialmente en entornos urbanos donde la infraestructura, la seguridad y la accesibilidad son factores determinantes.

Sin embargo, el goce efectivo de la movilidad no siempre se encuentra garantizado en condiciones de equidad, ya que múltiples factores pueden restringir este derecho.

En México, el derecho a la libertad de tránsito se encuentra consagrado en el artículo 11º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Este derecho otorga a todas las personas la facultad de desplazarse libremente dentro del territorio nacional, así como de entrar y salir de él sin restricciones indebidas. Si bien, este derecho ha sido concebido como

¹⁶ Díaz Durán, Jorge, Ramos Ferrer, Jesús Antonio y Jasso Rodríguez, Arturo Enrique. “*El Derecho a la Libertad de Tránsito: Irrupción de Caravanas*”. Diciembre, 2024. Disponible en línea: **Estudios y Perspectivas Revista Científica y Académica**. No. 4, 2024 <https://doi.org/10.61384/r.c.a.v4i4.744> (Consulta: Marzo. 12, 2025).

una libertad de tipo negativa, es decir, como la ausencia de obstáculos arbitrarios por parte del Estado.¹⁷ Sin embargo, se ha configurado una visión más progresiva y moderna a partir de los criterios jurisprudenciales y de los estándares internacionales en materia de derechos humanos, de manera que esta interpretación exige ampliar su comprensión para incluir las condiciones tanto materiales, como sociales y estructurales que hacen posible su ejercicio real y efectivo.

Desde esta perspectiva, el acceso a la movilidad segura se convierte en un elemento esencial para materializar la libertad de tránsito. La movilidad segura, entendida como la posibilidad de desplazarse sin poner en riesgo la vida y/o la integridad física, y en condiciones de igualdad, accesibilidad y eficiencia, ha sido reconocida recientemente como un derecho humano en el artículo 4º constitucional. Esta inclusión representa una evolución sumamente relevante en este sentido, ya que impone al Estado obligaciones de carácter positivo para garantizar que los desplazamientos de las personas se realicen en condiciones de accesibilidad, seguridad y equidad en los entornos urbanos y rurales.

En el presente capítulo se examinará el derecho a la libertad de tránsito desde una perspectiva teórica y jurídica, partiendo de su conceptualización doctrinal, su fundamento constitucional y los límites a su ejercicio. En esa misma línea, se analizará su vinculación con el derecho a la movilidad segura y el reconocimiento de este último como una dimensión derivada de la libertad de tránsito. Finalmente, se abordará el proceso de reconocimiento del acceso a la movilidad segura como un derecho humano en México, destacando los elementos mínimos que lo integran y su carácter exigible.

A. FUNDAMENTO Y ALCANCE DEL DERECHO A LA LIBERTAD DE TRÁNSITO

1. Concepto constitucional y convencional del derecho a la libertad de tránsito

¹⁷ Bernal Pulido, Carlos. “*El concepto de libertad en la teoría política de Norberto Bobbio*”. Octubre, 2008. Disponible en línea: **Revista de Economía Institucional**. No. 29, 2008 http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-02182008000200005&lng=es&nrm=iso (Consulta: Marzo 9, 2025).

El artículo 11º constitucional contiene, en general, la libertad de tránsito, dentro de la cual se incluyen cuatro libertades específicas: la libertad de entrar en la República; la libertad de salir de ella; la libertad de viajar por su territorio; y la libertad de mudar de residencia. Lo anterior, se establece de la siguiente manera:

“Artículo 11. Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. El ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país. [...]”

Miguel Carbonell, por su parte, define a la libertad de tránsito como *“el derecho que goza todo individuo para desplazarse por el territorio nacional o extranjero, sin necesidad de autorización o permiso previo de la autoridad, salvo los casos de estar fuera del país”*.¹⁸

A lo largo de su desarrollo, la jurisprudencia ha interpretado este derecho, estableciendo criterios sobre su alcance y limitaciones, para lo que es relevante mencionar una tesis en la que el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación establece que la libertad de tránsito debe entenderse como la libertad para los desplazamientos estrictamente corporales. La jurisprudencia a la que se hace referencia afirma que el derecho consagrado en el artículo 11º de la Constitución no se refiere específicamente al tránsito en automóvil, sino a la facultad que tiene toda persona, en su calidad de individuo, de ingresar, salir, viajar y cambiar de residencia dentro del territorio nacional sin la necesidad de una autorización o documento que lo permita. Este derecho se enfoca exclusivamente en el desplazamiento de las personas, sin contemplar los medios de transporte utilizados para ello. En consecuencia, la garantía de libre tránsito protege únicamente a los individuos, sin extenderse a los bienes u objetos que estos transporten.¹⁹

¹⁸ Cale Vanegas, Marcia Karina. **Análisis sobre la presunta restricción del derecho a la libertad de tránsito de niñas, niños y adolescentes a causa de la negativa de obtener la autorización de uno de sus padres**. Tesis para optar al grado de Licenciada en Derecho de los Tribunales de Justicia de la República del Ecuador. Cuenca, Ecuador, Universidad Católica de Cuenca, Enero, 2023, p. 17.

¹⁹ Cienfuegos Salgado, David y Froto Mandariaga, Germán (Coords.). **Los derechos humanos en el momento actual**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2012, p. 80. Disponible en línea: UNAM, Biblioteca Jurídica Virtual <http://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/12076> (Consulta: Marzo 10, 2025).

En el mismo sentido, el Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Segundo Circuito, reforzó esta postura al establecer el siguiente criterio:

“La garantía de libertad de tránsito que se prevé en el artículo 11 constitucional comprende el derecho que goza todo individuo para desplazarse por el territorio nacional, sin necesidad de autorización o permiso previo de la autoridad, pasaporte o salvoconducto, carta de seguridad o cualquier otro requisito semejante; así como la libertad para entrar y salir del país, sin autorización o permiso previo, no puede estimarse transgredida, por el hecho de que la autoridad fiscal haya ordenado y efectuado el embargo precautorio sobre el vehículo automotor que defiende el quejoso, en virtud de que con dicho embargo no se restringe la garantía de libre tránsito.”²⁰

De las tesis citadas anteriormente, resulta relevante enfatizar en que los criterios establecidos nos sitúan ante el absurdo de concebir la libertad de tránsito como el mero acto de caminar hacia donde cualquier persona quiera, sin que este derecho comprenda los objetos o medios de transporte requeridos para ejercer dicha libertad.²¹ Por lo anterior, es que surge una contradicción fundamental: si la libertad se limita estrictamente al desplazamiento corporal del individuo, ¿qué ocurre cuando es necesario utilizar un medio de transporte para ejercer este derecho? La interpretación de los órganos que emitieron estos criterios restringe el concepto a una visión meramente formal, sin considerar que, en la práctica actual, el ejercicio efectivo de la libertad de transitar requiere de una infraestructura, seguridad y acceso a medios de transporte adecuados.

En contraposición a la interpretación del Pleno y del Tribunal Colegiado, se valora como esencial recordar que la interpretación de los derechos debe de atender siempre a los medios necesarios para que se hagan efectivos en la práctica. Retomando el punto anterior, resulta ilógico establecer que la libertad de tránsito no comprende a la serie de objetos ajenos al cuerpo humano que fungen como el medio para hacer uso de este derecho, puesto que sin estos medios prácticamente este derecho se reduce a nada, o se acota a que pueda ejercitarse solo en una distancia trasladable a pie.²²

²⁰ **Garantía de libre tránsito prevista en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. No se vulnera con el embargo precautorio del vehículo automotor.** Tesis aislada. Amparo directo. Tribunal Colegiado de Circuito. Clave II.3o.A.3 A. (SJF: 9ª época, T XV, Enero 2002, p. 1293). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/187975>. Registro 187975. (Consulta: Marzo 12, 2025).

²¹ Cienfuegos Salgado y Froto Mandariaga (Coords.), Ob. Cit., p. 82.

²² Loc. Cit.

2. Análisis de su contenido: libertad negativa, libertad positiva y medios de ejercicio

Desde una perspectiva teórica, tanto la Corte como el Tribunal Colegiado parecen entender la libertad de tránsito como una libertad jurídica negativa, es decir, como un aseguramiento de parte del ordenamiento de que hay una ausencia de interferencias en la posibilidad de actuar como mejor nos parezca sin que nadie obstaculice nuestros actos.²³ Sin embargo, esta noción es incompleta si no se complementa con la libertad positiva, la cual define Bobbio como *la posibilidad que tienen los sujetos de orientar su voluntad hacia un objetivo, de tomar decisiones, sin verse determinados por la voluntad de otros*.²⁴ No obstante, el ordenamiento es omiso en observar la otra cara de la moneda de la libertad, dejando a la libertad positiva de lado y afirmando que basta con que la Constitución reconozca la libertad de tránsito en sí, ignorando que, en la práctica, no existen los medios necesarios para desplazarse de manera efectiva y segura.

Aunque la distinción entre la libertad negativa y la libertad positiva tiene pleno sentido y es pertinente analizarlas individualmente, es necesario considerarlas como partes de un todo llamado “*derecho a la libertad*”. Ambas libertades deben coexistir para que los ciudadanos seamos plenamente libres. Es decir, que seamos capaces de articular una voluntad que nos permita fijarnos un objetivo y al mismo tiempo seamos capaces de realizar las conductas necesarias para alcanzar ese objetivo sin obstáculo y sin que estemos obligados a realizar una conducta distinta.²⁵

En ese sentido, es acertado señalar que la libertad no es, únicamente una libertad “de”, sino además una libertad “para”; no se refiere solo a la libertad de obstáculos, violaciones, impedimentos e intrusiones, sino que también hace referencia a la libertad real y efectiva, que coloca a las personas en disponibilidad para elegir, optar y acceder al disfrute pleno de todos sus derechos.²⁶

²³ Berlin, Isaiah. **Two Concepts of Liberty**. Oxford, Oxford University Press, 1969, pp. 121-122. Disponible en línea: Green, B. Readings https://cactus.utahtech.edu/green/B_Readings/I_Berlin%20Two%20Concepts%20of%20Liberty.pdf (Consulta: Marzo 10, 2025).

²⁴ Carbonell Sánchez, Ob. Cit., p.55.

²⁵ Ídem., p. 62.

²⁶ Ídem., p. 83.

Trasladando los puntos anteriores al concepto de libertad de tránsito que hemos establecido anteriormente en el capítulo, podemos afirmar que la movilidad no es solo la ausencia de obstáculos que impidan el tránsito, sino también la existencia de condiciones que lo posibiliten. Una concepción adecuada de la libertad de tránsito debe integrar ambos enfoques, tanto la protección frente a restricciones arbitrarias, como la garantía de infraestructura y transporte que permitan su ejercicio real.

Transfiriendo la reflexión anterior a nuestro análisis, podemos concluir que para ejercer efectivamente el derecho a la libertad de tránsito es indispensable que se cumplan las siguientes condiciones:

- i. La voluntad de desplazarse: Que el individuo tenga la posibilidad de decidir libremente moverse dentro del territorio nacional.
- ii. La disponibilidad de medios para hacerlo: Que existan opciones de transporte accesibles, seguras y adecuadas que permitan ejercer este derecho de manera efectiva.
- iii. La existencia de condiciones que posibiliten y no obstaculicen el ejercicio del derecho: Que exista la infraestructura adecuada y políticas públicas que promuevan la movilidad segura e inclusiva y las medidas efectivas para prevenir la violencia en los espacios de tránsito, asegurando que todos los ciudadanos, sin distinción de género y otras condiciones, puedan desplazarse libremente y sin riesgos. Estas condiciones materiales no solo garantizan la movilidad como tal, sino que son esenciales para hacer efectivo el derecho a la libertad de tránsito, al permitir que esta libertad no se quede en una declaración formal, sino que se traduzca en una experiencia real y segura de desplazamiento. En ese sentido, la certeza, incluso cuando hablamos de certeza jurídica, no se limita a un razonamiento técnico o a la existencia normativa del derecho, sino que implica una vivencia emocional, el sentirse con derecho a moverse de manera libre y segura.

3. Límites jurídicos al derecho a la libertad de tránsito

El presente subapartado tiene por objeto analizar los límites jurídicos al derecho a la libertad de tránsito. En particular, se examinan las restricciones formales permitidas por el

orden constitucional e internacional, así como los estándares que deben cumplirse para que tales limitaciones resulten legítimas. Barreras como la falta de accesibilidad, infraestructura o seguridad, que afectan desproporcionadamente a ciertos grupos, especialmente a las mujeres, serán abordadas con mayor detalle en capítulos posteriores.

Si bien la libertad de tránsito está reconocida como derecho humano fundamental tanto en la Constitución como en instrumentos internacionales, su ejercicio no es absoluto. El artículo 11º constitucional, analizado previamente, admite que este derecho puede ser restringido siempre que las limitaciones estén previstas en la ley, respondan a fines legítimos y sean proporcionales. Al igual que ocurre con otros derechos fundamentales, las restricciones deben justificarse en intereses superiores como la seguridad nacional, el orden público, la salud pública o los derechos de terceros.²⁷

En el ámbito interno, una de las formas más relevantes en que se restringe este derecho es a través de resoluciones judiciales, en contextos de responsabilidad civil o penal. Medidas como el arraigo domiciliario, la prisión preventiva o la prohibición de salida del país pueden ser impuestas por jueces cuando se estime que son necesarias para garantizar el curso del proceso.²⁸ Sin embargo, estas medidas sólo resultan constitucionalmente válidas si cumplen con los requisitos de legalidad, finalidad, idoneidad, necesidad y proporcionalidad.²⁹

De lo contrario, cualquier medida que limite el desplazamiento libre dentro del territorio nacional constituye una restricción indebida al derecho a la movilidad y a la libertad personal. Desde una interpretación sistemática del bloque constitucional de derechos, puede afirmarse que las medidas privativas adoptadas sin cumplir con los requisitos señalados vulneran el orden jurídico y lesionan el contenido esencial de los derechos humanos involucrados.

²⁷ Cienfuegos Salgado y Froto Mandariaga (Coords.), Ob. Cit., p. 85.

²⁸ Loc. Cit.

²⁹ **Prisión preventiva justificada. No se acredita el peligro de sustracción de la justicia o que existe la posibilidad de que el inculpado dificulte su comparecencia para imponerla, por haber sido detenido en un Estado diverso al en que se lleva proceso, pues se trasgredirían el principio de presunción de inocencia y su derecho humano al libre tránsito.** Tesis aislada. Amparo en revisión. Noveno Tribunal Colegiado de Circuito. Clave I.9º.P.65 P (11ª.). (SJF: 11ª época, T IV, Feb., 2023, p. 3759). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2026023> Registro 2026023. (Consulta: Marzo 17, 2025).

Particularmente, el principio de presunción de inocencia resulta comprometido cuando se imponen restricciones sin demostrar un riesgo fundado de que la persona se sustraiga de la acción de la justicia. A contrario sensu, si no existen elementos suficientes para acreditar dicha intención, cualquier limitación al tránsito deviene en arbitraria e inconstitucional.³⁰

La doctrina constitucional ha subrayado que las medidas que restringen la movilidad deben ser excepcionales, estrictamente necesarias y debidamente justificadas. La sola existencia de un proceso judicial en curso no basta. Se requiere un análisis concreto que acredite la legalidad y razonabilidad de la restricción. Así se evita que el sistema de justicia utilice estas medidas como instrumentos discrecionales.

En este contexto, la determinación de si una restricción es válida o desproporcionada no puede resolverse mediante fórmulas rígidas. Se requiere un análisis casuístico en el que se ponderen los distintos derechos en conflicto y se aplique un escrutinio riguroso para evitar abusos de autoridad.

Es importante recordar que, además del marco constitucional, México está obligado por tratados internacionales que regulan el derecho a la libertad de tránsito y establecen condiciones estrictas para su restricción. Tales compromisos internacionales no solo refuerzan los estándares nacionales, sino que exigen una interpretación amplia y sustantiva del derecho, que no se limite a su dimensión formal, sino que lo articule con los demás derechos interdependientes.

El artículo 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) y el artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH) reconocen la libertad de circulación como un derecho humano fundamental. Ambos instrumentos permiten su restricción únicamente bajo condiciones muy específicas: (i) que esté prevista en la ley, (ii) que responda a fines legítimos como la seguridad nacional, el orden público o los derechos de terceros, (iii) que resulte necesaria y proporcional en una sociedad democrática.

³⁰ Prisión preventiva justificada. No se acredita el peligro de sustracción de la justicia o que existe la posibilidad de que el inculpado dificulte su comparecencia para imponerla, por haber sido detenido en un Estado diverso al en que se lleva proceso, pues se trasgredirían el principio de presunción de inocencia y su derecho humano al libre tránsito. Ob. Cit.

Aunque dichos tratados emplean el término “libertad de circulación”, su interpretación contemporánea exige ampliarla hacia una noción sustantiva de movilidad. Esta no se limita a la ausencia de prohibiciones formales, sino que abarca las condiciones sociales y legales que hacen posible el desplazamiento efectivo, seguro y digno de las personas. Así, se asume que garantizar la libertad de tránsito implica, en la práctica, asegurar la existencia de medios reales para ejercerla, conforme con los estándares actuales de derechos humanos.

Para evaluar la legitimidad de cualquier restricción a la movilidad, el marco constitucional e internacional exige aplicar el test de proporcionalidad, como lo han establecido la Corte Interamericana de Derechos Humanos y la Suprema Corte de Justicia de la Nación. Este método permite valorar si la medida que limita un derecho fundamental, como la libertad de tránsito, supera un escrutinio riguroso en cuatro etapas: (1) que persiga una finalidad constitucionalmente válida, (2) que sea idónea para alcanzarla, (3) que sea la menos lesiva entre las alternativas disponibles y (4) que exista una proporcionalidad estricta entre el beneficio perseguido y la intensidad de la afectación. Antes de aplicar este test, debe verificarse si la medida incide sobre el núcleo protegido del derecho humano. Este escrutinio garantiza que toda restricción a la libertad de tránsito, cumpla con estándares de legalidad, razonabilidad y necesidad.³¹

En suma, aunque la libertad de tránsito puede ser restringida, tales limitaciones solo son legítimas cuando se ajustan estrictamente al principio de legalidad y superan el test de proporcionalidad. Este enfoque no solo preserva el contenido esencial del derecho, sino que protege a las personas contra restricciones arbitrarias o desproporcionadas. La movilidad, como dimensión material de la libertad de tránsito, exige ser garantizada de forma efectiva para evitar que este derecho se convierta en una mera declaración sin eficacia práctica.

B. RECONOCIMIENTO CONSTITUCIONAL DEL DERECHO A LA MOVILIDAD SEGURA EN MÉXICO

³¹ Martín Reyes, Javier. **Más allá del test de proporcionalidad: análisis, crítica y metodologías de adjudicación alternativas al modelo de Robert Alexy**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2023, p.17. Disponible en línea: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/15/7194/5.pdf> (Consulta: Marzo 19, 2025).

El 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la cual se incorporó expresamente el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Con esta adición, se reconoció por primera vez a nivel constitucional un derecho que, aunque ya había sido abordado en legislaciones locales y documentos internacionales, carecía de una formulación explícita en el texto constitucional del país.³²

La redacción actual del artículo 4º establece: “[...] *Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. [...]*”.

Este reconocimiento implica un cambio de directrices, pues transforma la movilidad de una necesidad práctica a un derecho humano exigible, que impone deberes al Estado para garantizar su ejercicio efectivo. En contraste con la libertad de tránsito, entendida tradicionalmente como la facultad de desplazarse sin interferencias indebidas, el derecho a la movilidad introduce un enfoque propositivo y de responsabilidad a nivel federal, estatal y municipal, que exige condiciones materiales para su realización.³³ Al incluirse el derecho a la movilidad en el rango constitucional, se obliga a todas las autoridades a adoptar políticas públicas, planes de infraestructura y sistemas de transporte con enfoque de derechos humanos, priorizando el desplazamiento seguro y accesible de las personas, en especial de aquellas pertenecientes a sectores vulnerables.³⁴

La reforma responde a una preocupación social por el número elevado de accidentes en las calles, la falta de infraestructura segura y el carácter excluyente de muchos sistemas de transporte público. Así, se inscribe en una tendencia internacional que busca integrar la movilidad dentro del catálogo de derechos humanos, en congruencia con los principios de desarrollo sostenible, equidad e inclusión social.³⁵

³² Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p.6.

³³ Ídem., p. 7.

³⁴ Ídem., p. 8.

³⁵ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. **El reconocimiento de la movilidad como un derecho humano**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013, p. 33. Disponible en línea: UNAM, Biblioteca Jurídica Virtual <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>. (Consulta: Mayo 6, 2025).

Este cambio no fue aislado, sino que se encuentra acompañado por el impulso de una legislación secundaria, particularmente la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, misma que busca articular el ejercicio de este derecho con principios de justicia territorial, equidad interseccional y sostenibilidad ambiental.³⁶

En suma, la reforma al artículo 4º constitucional representa un avance significativo en la consolidación del derecho a la movilidad como un derecho humano autónomo. De manera que, evoluciona los derechos de las personas en el espacio urbano y sienta las bases para exigir acciones afirmativas concretas que garanticen una movilidad segura, digna e igualitaria para todas las personas.³⁷

1. Contenido mínimo del derecho a la movilidad segura

El reconocimiento constitucional del derecho a la movilidad implica que este no puede quedar como un texto meramente declarativo. Para que sea verdaderamente exigible y operativo, debe estar acompañado de un contenido mínimo que oriente tanto su interpretación como su implementación por parte de las autoridades. A partir de los principios establecidos en el artículo 4º constitucional y de los desarrollos normativos y doctrinales recientes, es posible identificar los siguientes elementos fundamentales que integran el contenido mínimo del derecho a la movilidad segura, que expondremos a continuación.³⁸

En primer lugar, la accesibilidad universal es el elemento más indispensable para garantizar la igualdad en el disfrute del derecho a la movilidad. Este principio implica que los espacios públicos, servicios de transporte e infraestructura urbana deben estar diseñados para ser utilizados de manera autónoma y segura por todas las personas, independientemente de sus condiciones físicas, sensoriales, cognitivas o socioeconómicas.³⁹ Esto resulta especialmente relevante en las ciudades donde millones de personas transitan diariamente enfrentando obstáculos estructurales como largas distancias, carencia de servicios públicos, entornos inseguros y limitaciones económicas, lo cual incrementa la marginación y refuerza

³⁶ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 10.

³⁷ Ídem., p. 12.

³⁸ Ídem., p. 10.

³⁹ Ídem., p. 15.

la desigualdad estructural.⁴⁰ El principio de accesibilidad, en este contexto, se convierte en una condición habilitante para el acceso a derechos básicos, especialmente para los grupos históricamente excluidos, como mujeres, personas con discapacidad, infancias, adultos mayores y comunidades empobrecidas.⁴¹

En segundo lugar, la seguridad vial constituye un eje central de este derecho. Las personas tienen derecho a desplazarse sin que su vida o integridad física se vean amenazadas. Esto exige que el Estado adopte tanto medidas normativas, como preventivas y técnicas para reducir riesgos viales, con énfasis especial en la protección de los usuarios más vulnerables como personas usuarias de modos de transporte no motorizado, personas con discapacidad, infancias y personas mayores.⁴² La seguridad vial, además, debe entenderse como un indicador de justicia social. Su falta revela una distribución inequitativa de los recursos, donde las políticas públicas suelen beneficiar a quienes más tienen y marginan a quienes menos pueden elegir cómo moverse.⁴³

Un tercer componente es la sostenibilidad, entendida como la necesidad de promover formas de transporte y desplazamiento que minimicen el impacto ambiental y fomenten el uso racional del espacio urbano.⁴⁴ Una movilidad segura y sostenible debe alinearse con las estrategias de mitigación del cambio climático, fortaleciendo los modos activos, como caminar o los modos de transporte no motorizado, y la eficiencia energética en los sistemas de transporte público.⁴⁵ Este enfoque cobra especial relevancia en las zonas metropolitanas del país, donde la contaminación atmosférica representa una grave crisis de salud pública y ambiental. De acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (INEGYCEI), correspondiente al periodo 1990–2022, las emisiones totales estimadas de gases de efecto invernadero (GEI) en México alcanzaron las 757,285.76

⁴⁰ **Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 64 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de seguridad vial.** (México). Senado de la República, LXIV Legislatura. Presentada por Martí Batres Guadarrama, 22 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/39b4ee7e62912505e081595e47112fe59f7b0822.pdf>.

⁴¹ **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad.** (México). Senado de la República, LXIV Legislatura. Presentada por María Guadalupe Saldaña Cisneros, 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/39b4ee7e62912505e081595e47112fe59f7b0822.pdf>.

⁴² Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 14.

⁴³ **Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial.** Ob. Cit.

⁴⁴ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 11.

⁴⁵ Ídem., p. 16.

kilotoneladas de CO₂ equivalente, de las cuales el sector autotransporte fue responsable del 23.7 % del total, consolidándose como la principal fuente de emisiones dentro del sector transporte.⁴⁶ Con base en lo anterior, se confirma el papel central que juega la movilidad no sustentable en el deterioro ambiental y en la salud pública, afectando incluso a quienes no hacen uso directo de vehículos automotores.

Frente a este panorama, la movilidad sostenible ofrece alternativas viables y eficaces para reducir estos impactos, a través del impulso a sistemas de transporte público masivo, así como del fomento al uso de medios de transporte no motorizados. Esta visión implica superar la noción limitada de movilidad como mera cantidad de desplazamientos y comprenderla como la posibilidad de acceder a condiciones de vida digna en armonía con el entorno.⁴⁷

La eficiencia es otro elemento clave. El derecho a la movilidad no solo exige condiciones materiales adecuadas, sino también sistemas que permitan a las personas trasladarse de forma rápida, cómoda y oportuna. Esto requiere una planificación integral de rutas, frecuencias, tiempos de traslado y coordinación entre diferentes medios de transporte, de modo que los trasbordos sean accesibles, ágiles y funcionales.⁴⁸ La eficiencia no puede medirse únicamente en términos de velocidad o volumen de viajes, sino en la capacidad real de los sistemas para responder a las necesidades de las personas, particularmente de quienes viven en zonas marginadas y enfrentan trayectos largos y peligrosos.⁴⁹

Asimismo, el principio de inclusión e igualdad demanda que la movilidad no reproduzca ni profundice desigualdades estructurales. Por el contrario, debe contribuir a la integración social, económica y cultural de todos los sectores de la población, en especial de aquellos que históricamente han enfrentado mayores barreras para desplazarse libremente, como mujeres, personas con discapacidad, pueblos originarios, personas en situación de pobreza o marginación, entre otros.⁵⁰ Esto requiere reconocer que las políticas públicas tradicionales han ignorado los aportes y las dinámicas de poblamiento popular, generando

⁴⁶ **Informe del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero, 1990-2022.** (México). Gobierno de México. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales e Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, 2025. Disponible en: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/INEGYCEI_170625_CGMCC.pdf.

⁴⁷ Saldaña Cisneros, Ob. Cit.

⁴⁸ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 18.

⁴⁹ Batres Guadarrama, Ob. Cit.

⁵⁰ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 19.

procesos de exclusión urbana, desalojos masivos y segregación territorial. La movilidad, en este sentido, es punto de partida para la ciudadanía: sin acceso al espacio público, no hay ejercicio pleno de derechos.⁵¹

Como señala Roberto saba, “*tratar igual no significa tratar a todos los individuos como si fueran lo mismo*”⁵², pues la idea tradicional de igualdad ante la ley no es suficiente para hacerse cargo de los tratos diferenciados que resultan de contextos estructurales de desigualdad. En este sentido, el principio de igualdad debe ser interpretado no solo como un mandato de no discriminación, sino también como una exigencia de no exclusión y no sometimiento, que requiere del diseño de acciones afirmativas dirigidas a remover las barreras materiales y simbólicas que impiden a ciertos grupos el ejercicio efectivo de sus derechos. Así, garantizar el derecho a la movilidad implica reconocer las desigualdades de origen y adoptar medidas específicas que permitan reducir las brechas históricas en el acceso al espacio público y a las oportunidades que este ofrece.

Finalmente, como lo señala la doctrina consultada, el derecho a la movilidad requiere de un enfoque de justicia territorial, que implique el diseño y planificación del territorio bajo criterios de equidad y redistribución. Esto significa reducir la desigualdad espacial y evitar la concentración de infraestructura y servicios en determinadas zonas, para garantizar que todas las personas, sin importar el lugar donde vivan, tengan acceso efectivo a opciones de movilidad segura y de calidad.⁵³

En conjunto, estos elementos dan cuerpo al derecho a la movilidad segura como un derecho fundamental de naturaleza compleja, interdependiente y progresiva, cuya efectividad depende de la acción coordinada de los distintos niveles de gobierno, así como de la participación activa de la sociedad en su definición, implementación y vigilancia. Este contenido mínimo, no solo orienta el diseño de normas y políticas públicas en materia de movilidad segura, sino que también constituye un parámetro para evaluar su cumplimiento,

⁵¹ Saldaña Cisneros, Ob. Cit.

⁵² Saba, Ob. Cit., p.6.

⁵³ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 21.

permitiendo exigir responsabilidades frente a omisiones, regresiones o violaciones por parte del Estado.⁵⁴

En síntesis, el derecho a la movilidad segura, como ha sido reconocido recientemente en el texto constitucional, no puede entenderse de forma aislada ni desprovisto de contenido. Su exigibilidad implica que se garantice el acceso efectivo a condiciones mínimas de accesibilidad, seguridad, sostenibilidad, eficiencia e inclusión. Esta nueva formulación normativa no surge de la nada, sino que representa el resultado de un proceso de evolución conceptual y constitucional que parte de la garantía clásica de libertad de tránsito. En el siguiente apartado se analizará dicha evolución, con el fin de comprender cómo la libertad de tránsito ha dejado de ser solo una facultad negativa de no interferencia para transformarse en un derecho positivo, con implicaciones materiales y sociales concretas que permitan la movilidad de las personas.⁵⁵

2. Evolución constitucional de la libertad de tránsito a la movilidad segura

La incorporación del derecho a la movilidad en el artículo 4º constitucional no constituye una ruptura con la libertad de tránsito prevista en el artículo 11º, sino una ampliación conceptual que reconoce la necesidad de condiciones materiales para hacer efectivo este derecho. Históricamente, el derecho a la libertad de tránsito se ha entendido como la facultad de entrar, salir, viajar y cambiar de residencia en el territorio nacional sin interferencias indebidas, lo que responde a una concepción negativa de los derechos, centrada en la no injerencia del Estado.⁵⁶

Sin embargo, tanto este trabajo, como la doctrina y los tratados internacionales de derechos humanos impulsan una lectura progresiva y expansiva de este derecho, que exige no solo la ausencia de obstáculos, sino también la garantía de condiciones que hagan posible el libre desplazamiento. Así, la movilidad deja de ser vista únicamente como un acto

⁵⁴ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 13.

⁵⁵ Loc. Cit.

⁵⁶ Ídem., p. 6.

individual, y se concibe como una dimensión colectiva y estructural del ejercicio de los derechos humanos, vinculada a la igualdad, la accesibilidad, la seguridad y la dignidad.⁵⁷

Este giro conceptual fue reconocido explícitamente en el proceso legislativo de la reforma al artículo 4º constitucional, donde se justificó la necesidad de elevar la movilidad a rango de derecho humano a partir de su carácter indispensable para la vida en sociedad y para el acceso a otros derechos.⁵⁸ La movilidad ya no se entiende como un privilegio o como una capacidad individual, sino como una condición estructural del ejercicio ciudadano, que requiere políticas públicas integrales y equitativas.

Asimismo, el nuevo marco constitucional reconoce que la libertad de tránsito, por sí sola, resulta insuficiente para garantizar el acceso efectivo al espacio urbano. La noción de movilidad segura y con perspectiva de derechos humanos introduce la obligación estatal de diseñar entornos urbanos seguros, accesibles e incluyentes, lo cual implica una reconfiguración del espacio público y del diseño institucional desde un enfoque de justicia social.⁵⁹

En este sentido, la evolución de la libertad de tránsito hacia el derecho a la movilidad no representa una sustitución, sino una profundización de su contenido. Ambas garantías deben leerse de manera articulada. Mientras la libertad de tránsito establece la base para desplazarse sin restricciones indebidas, la movilidad segura exige al Estado crear las condiciones necesarias para que ese desplazamiento sea real, digno y accesible para todas las personas en condiciones de equidad.

C. EL DERECHO A LA MOVILIDAD COMO EJE ESTRUCTURAL PARA EL EJERCICIO DE OTROS DERECHOS

La movilidad no puede concebirse meramente como una necesidad funcional de desplazamiento físico; debe entenderse como un derecho humano fundamental cuyo ejercicio condiciona el acceso a una amplia gama de derechos sociales, económicos, culturales y

⁵⁷ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, Ob. Cit., p.2.

⁵⁸ Ídem., p. 4.

⁵⁹ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., p. 11.

ambientales. Su garantía efectiva exige un enfoque que vaya más allá de la igualdad formal en términos de una aplicación uniforme de la norma y que transite hacia la igualdad sustantiva o de hecho, que implica la remoción activa de obstáculos estructurales que impiden el ejercicio real y efectivo de los derechos por parte de grupos históricamente excluidos.⁶⁰ Tal como lo ha señalado la Corte en la jurisprudencia citada, esta igualdad sustantiva exige a las autoridades adoptar medidas específicas para revertir condiciones de discriminación estructural o sistemática, particularmente cuando éstas impactan en el acceso a derechos fundamentales como la movilidad.⁶¹ En este sentido, el derecho a la movilidad se convierte en una especie de piedra angular para garantizar la inclusión y la equidad, especialmente en contextos urbanos marcados por profundas desigualdades sociales.

La evolución del derecho a la movilidad ha sido impulsada tanto por desarrollos normativos nacionales como por compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano, los cuales han delineado un marco integral para su interpretación y garantía. Este apartado analiza los fundamentos jurídicos internacionales y nacionales que sustentan el derecho a la movilidad, y expone cómo el modelo urbano actual centrado en el automóvil ha producido efectos negativos en la equidad territorial. Posteriormente, se examinan propuestas de rediseño urbano y buenas prácticas en México, y se argumenta cómo la movilidad constituye una condición necesaria para el acceso efectivo a otros derechos humanos.

En los siguientes apartados se profundizará en los ejes mencionados, mostrando cómo el derecho a la movilidad no sólo refleja el contenido de la libertad de tránsito, sino que la expande hacia una dimensión más integral que exige infraestructura adecuada, políticas públicas inclusivas y sistemas urbanos pensados para los diferentes grupos de personas que convergen en el espacio público.

1. Fundamentos internacionales y nacionales del derecho a la movilidad

⁶⁰ **Recurso de revisión en el juicio de amparo contra normas generales. La autoridad ejecutora tiene legitimación para interponerlo cuando aduzca en sus agravios que no debió ser considerada como responsable, en virtud de que no se reclamó la aplicación de la norma declarada inconstitucional por vicios propios y que no intervino en su emisión o promulgación.** Jurisprudencia. Amparo en revisión. Tribunal Colegiado de Circuito. Clave V.2º.P.A. J/1 K (11ª.). (S/JF: 11ª época, T IV, Oct., 2021, p.3361). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2023711> Registro 2023711. (Consulta: Mayo 6, 2025).

⁶¹ Loc. Cit.

El reconocimiento del derecho a la movilidad como un derecho humano no ha surgido en el vacío. Su consolidación, tal como se ha explicado en apartados anteriores, responde a una evolución normativa y política en los ámbitos internacional y nacional, impulsada por el contexto urbano contemporáneo, los desafíos de accesibilidad y seguridad vial, así como por la necesidad de garantizar condiciones materiales para el ejercicio de otros derechos fundamentales.

En el plano internacional, diversas agendas, tratados y declaraciones han puesto énfasis en la necesidad de garantizar una movilidad segura, incluyente y sostenible como parte del desarrollo urbano, la igualdad sustantiva y la justicia social. Estos compromisos globales han influido directamente en los marcos normativos internos y en la comprensión progresiva de la movilidad como un derecho exigible, y no solo como una facultad derivada de la libertad de tránsito. Tales instrumentos, además, promueven la adopción de políticas públicas integrales que reconozcan las desigualdades estructurales que afectan el desplazamiento de distintos grupos sociales.

Uno de los instrumentos más relevantes en esta materia es la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2015, cuyo Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11.2 establece la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos con especial atención a las personas en situación vulnerable, incluidas mujeres, niñas, personas con discapacidad y personas mayores. Este enfoque, como lo establece la Agenda, implica una visión integral de la movilidad como un derecho habilitante que permite acceder a otros derechos fundamentales.⁶²

En consonancia con estos compromisos, la Nueva Agenda Urbana, adoptada en la Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), promueve un modelo de movilidad urbana centrado en las personas y orientado a reducir

⁶² **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.** Oficina de la Presidencia de la República. (México). Disponible en: <https://agenda2030.mx/#/home>. (Consulta: Mayo 6, 2025).

desigualdades espaciales, exclusión social y contaminación, al tiempo que garantiza la seguridad vial, la conectividad y la equidad de género en los desplazamientos.⁶³

En el plano regional, instrumentos como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores refuerzan el enfoque de accesibilidad y no discriminación en materia de transporte y movilidad. Ambos tratados exigen que los Estados Parte aseguren condiciones adecuadas para el desplazamiento autónomo de estos grupos, lo que ha sido interpretado como una obligación directa para garantizar la movilidad segura como parte del derecho a la inclusión social.⁶⁴

México ha dado un paso importante al incorporar estos estándares en su marco jurídico nacional con la reforma constitucional al artículo 4º en el 2020, que reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Esta formulación recoge de manera expresa los principios desarrollados en los tratados y agendas internacionales, integrando un enfoque de derechos humanos que ya no se limita a la libertad de tránsito entendida en términos negativos, sino que exige condiciones materiales y estructurales para su ejercicio efectivo.

En suma, los fundamentos normativos del derecho a la movilidad se encuentran tanto en el derecho internacional como en el derecho constitucional mexicano, y deben entenderse en clave de interdependencia y progresividad. Como se desarrollará en este trabajo, estos compromisos son herramientas que permiten imponer obligaciones jurídicas concretas al Estado para diseñar, implementar y evaluar políticas públicas orientadas a garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas, bajo criterios de equidad y de género.

2. La movilidad como condición para otros derechos

Del análisis realizado a lo largo de este capítulo, es posible afirmar que el derecho a la movilidad segura no puede concebirse como una facultad aislada ni entendida en términos

⁶³ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes, Ob. Cit., pp. 24-25.

⁶⁴ Ídem., p. 28.

puramente instrumentales. Por el contrario, constituye una dimensión clave de los derechos humanos, cuya garantía efectiva permite el ejercicio pleno de otros derechos fundamentales. En este sentido, la movilidad opera como una condición habilitante, estructural e interdependiente, cuya ausencia o precariedad repercute directamente en el acceso real a bienes y servicios esenciales como la educación, la salud, el trabajo, la justicia, la participación política o el disfrute del espacio público. Esta lectura integral de la movilidad nos lleva a vincularla con el derecho a la ciudad, el cual será abordado en el siguiente capítulo como marco normativo, político y conceptual para pensar en ciudades más justas, incluyentes y accesibles para todas las personas.

Con base en lo anterior, la movilidad no solo incide en la posibilidad física de trasladarse, sino que constituye una condición estructural indispensable para acceder a bienes y servicios esenciales. Su falta impide el ejercicio real de otros derechos fundamentales, especialmente entre quienes enfrentan desigualdades históricas y territoriales. La movilidad, sin condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y conectividad, hace que los derechos como la educación, la salud, el trabajo o el acceso a la ciudad permanezcan formalmente reconocidos, pero materialmente inaccesibles para amplios sectores de la población. Así, la movilidad debe entenderse como un nodo estratégico en el entramado de los derechos humanos, cuya garantía efectiva permite transitar de una igualdad meramente declarativa a una igualdad sustantiva. Esta idea será retomada en los siguientes capítulos, particularmente al abordar la configuración jurídica y política del derecho a la ciudad.

Asimismo, la movilidad incide directamente en el derecho a un medio ambiente sano. Mientras que el modelo urbano centrado en el automóvil que hemos analizado anteriormente favorece la expansión desordenada y el deterioro ambiental, los sistemas de transporte sustentable, como el transporte público eficiente y los modos no motorizados, reducen emisiones, mejoran la calidad del aire y contribuyen a mitigar el cambio climático. En concordancia con los párrafos y apartados anteriores, la movilidad sostenible se configura como una condición necesaria para alcanzar la justicia ambiental y una planificación urbana responsable.

Por último, el ejercicio pleno del derecho a la ciudad, entendido como el derecho de todas las personas a habitar, usar, ocupar, producir, transformar y disfrutar de los espacios urbanos de manera equitativa, también requiere condiciones adecuadas de movilidad.⁶⁵ Las brechas territoriales, la segmentación espacial y la desigualdad en el acceso al transporte limitan el derecho a participar activamente en la vida urbana. La falta de opciones seguras y accesibles para desplazarse restringe las posibilidades de gozar del espacio público, acceder a servicios, y fortalecer la vida comunitaria. La movilidad segura e incluyente, en consecuencia, no solo es un derecho en sí mismo, sino también una vía para hacer exigibles y operativos muchos otros derechos que se ejercen en y desde la ciudad.

En conclusión, el desarrollo del presente capítulo ha permitido demostrar que el derecho a la movilidad segura no puede entenderse como una simple derivación técnica del derecho a la libertad de tránsito, sino como una evolución sustantiva que responde a nuevas exigencias sociales, territoriales y constitucionales. A través del análisis de su fundamento normativo, su reconocimiento constitucional y su vínculo con otros derechos humanos, se confirma que la movilidad constituye una dimensión estructural del ejercicio pleno de la ciudadanía en contextos urbanos. Este derecho, profundamente interrelacionado con otros, demanda condiciones materiales, institucionales y sociales que garanticen su pleno ejercicio. Su incorporación expresa en la Constitución no solo fortalece su exigibilidad, sino que proporciona un marco para repensar los modelos urbanos excluyentes y avanzar hacia la construcción de ciudades más accesibles, equitativas y justas. Así, este capítulo sienta las bases para el análisis posterior del derecho a la ciudad, entendido como la plataforma integral donde convergen los derechos urbanos y se articulan de forma concreta las condiciones para una vida digna.

En síntesis, del análisis jurídico y conceptual desarrollado en este capítulo se desprenden una serie de conclusiones esenciales que constituyen las bases argumentativas y metodológicas sobre las que se sustenta el desarrollo integral de esta tesis.

⁶⁵ Esta cita se deriva directamente del concepto de derecho a la ciudad desarrollado en el Capítulo II de esta tesis.

El derecho a la libertad de tránsito, establecido en el artículo 11 constitucional, no puede entenderse únicamente como una libertad negativa. Su ejercicio efectivo requiere condiciones materiales, lo que exige una comprensión positiva del derecho.

La reforma al artículo 4º constitucional reconoce la movilidad como un derecho humano autónomo, cuya garantía implica obligaciones estatales que aseguren condiciones de seguridad, accesibilidad, sostenibilidad, inclusión y eficiencia para todas las personas.

La movilidad segura se configura como una garantía compleja e interdependiente, vinculada con principios estructurales como la inclusión social, la equidad territorial, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia operativa.

El principio de igualdad sustantiva exige remover barreras estructurales que impiden a ciertos grupos ejercer su derecho a la movilidad, lo cual requiere medidas específicas y acciones afirmativas.

La movilidad se configura como una condición habilitante para el ejercicio de otros derechos humanos como la educación, la salud, el trabajo, el medio ambiente y el derecho a la ciudad. Esta conexión no es meramente funcional, sino que responde al principio de interdependencia de los derechos humanos, que impide entenderlos de forma aislada. En este sentido, la movilidad no solo se vincula con múltiples derechos fundamentales, sino que constituye una condición sine qua non para su ejercicio efectivo en la vida cotidiana.⁶⁶

Garantizar una movilidad segura, accesible e incluyente equivale, por tanto, a garantizar el acceso real a un conjunto amplio de derechos cuyo goce depende directamente de la posibilidad de desplazarse en condiciones de igualdad y dignidad.

⁶⁶ Saldaña Cisneros, Ob. Cit.

Capítulo II

DERECHO A LA CIUDAD Y MOVILIDAD URBANA

El siglo XXI ha sido testigo de una acelerada urbanización. Más de la mitad de la población mundial reside en las ciudades, y se proyecta que esta proporción alcanzará el 65% para el año 2050.⁶⁷ Este fenómeno ha consolidado a las ciudades como escenarios fundamentales para la vida social, económica, política y cultural. Sin embargo, lejos de ofrecer condiciones equitativas para todas las personas, muchas de ellas se han desarrollado bajo modelos que priorizan la concentración de recursos, el control del espacio público por actores privados y una distribución territorial desigual. Estas dinámicas han profundizado las brechas sociales y han configurado entornos urbanos atravesados por la exclusión y la precariedad. Esta disparidad estructural afecta especialmente a los grupos históricamente marginados, entre ellos las mujeres y niñas, cuya experiencia urbana conlleva enfrentar múltiples barreras que limitan su posibilidad de ejercer plenamente sus derechos en el espacio urbano.

En este contexto, el derecho a la ciudad surge como un paradigma que busca reconfigurar el vínculo entre ciudadanía, espacio público y derechos humanos. Lejos de ser una noción abstracta, este derecho reconocido en instrumentos nacionales e internacionales plantea que toda persona debe poder habitar, usar, transformar, gobernar y disfrutar su ciudad en condiciones de equidad, inclusión, sostenibilidad y justicia social. Concebir la ciudad como un bien común implica también reconocer que el espacio urbano está atravesado por relaciones de poder, de género, clase, etnia y edad, que moldean el acceso diferencial a la vivienda, el transporte, los servicios, la participación y la movilidad.⁶⁸

Partiendo de esta problemática, el presente capítulo aborda el derecho a la ciudad como un marco teórico y normativo que permite repensar las políticas urbanas desde un enfoque de justicia social, con especial énfasis en el impacto que tienen la violencia de género

⁶⁷ Saldaña Cisneros, Ob. Cit.

⁶⁸ González, Alejandra. **Perspectiva de género y el derecho a la ciudad en Nuevo León**. Tesis para optar al grado de Licenciada en Derecho. Santa Catarina, N.L., México, Facultad Libre de Derecho de Monterrey, Noviembre, 2019, p. 34.

y la inseguridad en el acceso, uso y disfrute del espacio urbano. El análisis se centra en cómo el derecho a la ciudad se posiciona como un derecho colectivo que integra otros derechos fundamentales y cómo su reconocimiento, tanto a nivel internacional como nacional, representa una herramienta transformadora frente a las desigualdades estructurales.

Para la elaboración de este capítulo, cabe señalar que el mismo se inspira en la valiosa tesis de Licenciatura en Derecho elaborada por la Licenciada Alejandra Berrueto, exalumna de la H. Facultad Libre de Derecho de Monterrey, quien ha desarrollado con profundidad y claridad el derecho a la ciudad desde una perspectiva jurídica, social y de género. A lo largo del capítulo se recuperan varias de sus definiciones, argumentos e interpretaciones, con el debido reconocimiento, por considerar que aportan una base sólida para comprender el problema de fondo que en este trabajo se analiza.

Para ello, se ha estructurado el capítulo en tres apartados. El primero examina el concepto y la transformación urbana, retomando los planteamientos de autores como Lefebvre y Harvey, y analizando cómo los procesos de urbanización contemporáneos han limitado, en lugar de ampliar, el derecho colectivo a la ciudad. El segundo apartado se centra en la movilidad como elemento estructurante del derecho a la ciudad, identificando su relevancia para el ejercicio de otros derechos y evidenciando las omisiones conceptuales que la desvinculan del espacio urbano en los discursos normativos. Finalmente, el tercer apartado se dedica a desentrañar el contenido jurídico del derecho a la ciudad, tanto en el plano internacional como en el constitucional mexicano, destacando especialmente las aportaciones de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad e instrumentos similares y su intersección con la movilidad y la igualdad de género.

Así, el capítulo busca demostrar que no es posible hablar de ciudades democráticas, habitables y justas sin reconocer la movilidad como un componente esencial del derecho a la ciudad, y sin atender las desigualdades estructurales que enfrentan las mujeres para recorrer y habitar la ciudad en condiciones de libertad, accesibilidad y seguridad.

A. CONCEPTO Y TRANSFORMACIÓN URBANA

El derecho a la ciudad surge, en su formulación actual del planteamiento de Henri Lefebvre, filósofo francés que se considera el padre de este derecho.⁶⁹ Lefebvre conceptualizó este derecho como la posibilidad de experimentar una vida urbana transformada, surgida tras los procesos de industrialización y urbanización, con el objetivo de llegar al pleno goce de los derechos humanos en las nuevas características que presentan las ciudades y así lograr una vida digna. El autor considera que el derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita, sino que debe formularse en torno a que la ciudad sea un espacio que permita la apropiación del espacio urbano, con las posibilidades de crear nuevas formas de la relación humana con la ciudad, permitiendo la participación efectiva de los ciudadanos en las decisiones que configuran este derecho.⁷⁰

Partiendo de esta base, puede afirmarse que el derecho a la ciudad es aquel que exige ciudades abiertas a la creación de nuevas formas de relación social y no limitadas por modelos urbanos rígidos que inmovilizan a sus habitantes en diseños predefinidos. Ello supone reconocer a la ciudad como un proyecto social que se encuentra en permanente construcción y garantizar la capacidad de los colectivos para intervenir en su diseño y evolución, más allá del rol pasivo de meros usuarios de la infraestructura urbana.

David Harvey retoma y actualiza esta tradición crítica para sostener que reclamar el derecho a la ciudad es reivindicar el control colectivo del proceso de urbanización: quién decide, para quién se construye y con qué fines se rehacen nuestras ciudades. Para Harvey, la calidad de vida urbana ha sido mercantilizada, lo que amplifica la segregación socioespacial, la gentrificación y la fragmentación del territorio; de ahí que el derecho a la ciudad tenga naturaleza eminentemente colectiva y política, pues remite al poder común para reorientar inversiones, regulaciones y usos del suelo hacia fines de justicia social.⁷¹

Este enfoque también evidencia conflictos interseccionales de clase, género, edad, discapacidad y origen étnico, que se materializan en la forma urbana y en los tiempos y riesgos de desplazamiento. Tal perspectiva será profundizada con los aportes de Rosa Tello y Socorro Pérez-Rincón, quienes muestran cómo la organización del espacio y de los

⁶⁹ Berrueto González, Ob. Cit., p. 18.

⁷⁰ Loc. Cit.

⁷¹ Ídem., p.19.

cuidados condiciona de manera diferenciada los trayectos y oportunidades de las mujeres en la ciudad contemporánea.⁷²

Por lo tanto, el derecho a la ciudad no se agota en una declaración abstracta, sino que se concreta en condiciones materiales de accesibilidad, seguridad y habitabilidad que permiten la presencia y la participación de todas las personas en la vida urbana. Por ello, el siguiente apartado examina la movilidad como elemento y a su vez requisito para el acceso a la ciudad, articulando el análisis con el énfasis de esta tesis en las barreras que enfrentan las mujeres para ejercer, en igualdad de condiciones, su libertad de desplazamiento y su derecho a habitar plenamente la ciudad.

Además, debe reconocerse que los procesos contemporáneos de urbanización han desempeñado un papel crucial en la absorción de excedentes de capital a escalas geográficas cada vez mayores. Este fenómeno ha operado bajo una lógica de transformación urbana intensiva, donde tanto la expansión como la reconfiguración de las ciudades ha significado la expulsión progresiva de amplios sectores sociales del acceso real y digno al entorno urbano. En consecuencia, los desarrollos urbanos responden con frecuencia más a las prioridades mercantiles que a las necesidades sociales, perpetuando así dinámicas de exclusión y acentuando las desigualdades estructurales en el acceso y disfrute de la ciudad.⁷³

Con base en lo anterior, es posible identificar que el acceso efectivo a la ciudad, como espacio de derechos, depende en gran medida de la posibilidad real de habitarla, recorrerla y apropiarse de ella. Por ello, el análisis debe avanzar hacia uno de los elementos estructurales del derecho a la ciudad: la movilidad.

B. MOVILIDAD COMO ELEMENTO DEL DERECHO A LA CIUDAD

⁷² Berrueto González, Ob. Cit., p. 19.

⁷³ Ídem., p. 29.

La creciente diversidad de dinámicas sociales y desafíos estructurales en la vida urbana ha puesto en evidencia que el derecho a la libertad de tránsito, si bien históricamente central, resulta insuficiente para garantizar la posibilidad real de desplazarse en condiciones de igualdad, seguridad y dignidad dentro del entorno urbano. La movilidad, como derecho humano autónomo, ha sido objeto de un proceso de reconocimiento y positivización que adquiere especial relevancia mediante el Decreto que modifica diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020. En este decreto se reconoce la movilidad como un derecho clave, especialmente en relación con otros derechos fundamentales.

Durante los trabajos legislativos que antecedieron a esta reforma, la senadora María Guadalupe Saldaña Cisneros afirmó que:

*“[...] La movilidad está vinculada, conectada con el ejercicio de diversos derechos humanos. El principio de interdependencia, reconocido expresamente por nuestra Constitución, establece que ningún derecho humano debe entenderse aislado ni se desarrolla en sí mismo de forma independiente de otros derechos humanos [...] la movilidad está asociada con los siguientes derechos fundamentales: libertad, igualdad, no discriminación, educación, vivienda digna y decorosa, protección de la salud, medio ambiente sano, libre tránsito, seguridad jurídica, legalidad, interés superior de la niñez, libertad de trabajo, libre acceso a información plural y oportuna. [...]”.*⁷⁴

Sin embargo, llama profundamente la atención que el derecho a la ciudad no se mencione expresamente en este listado, a pesar de que, como plataforma material y simbólica, el derecho a la ciudad es el espacio donde todos esos derechos convergen y se hacen posibles o imposibles. Hablar de salud, vivienda, educación o acceso a la información sin hablar del espacio urbano desde el cual se materializa el ejercicio de estos derechos, es dejar incompleto el análisis. El derecho a la ciudad, con su dimensión estructurante, accesible e inclusiva, actúa como el marco en el que se encarna la movilidad cotidiana y los derechos asociados a ella, pero su omisión en el discurso legislativo revela una ceguera conceptual relevante.

⁷⁴ Saldaña Cisneros, Ob. Cit.

La propia senadora, sin advertir la contradicción, cita después el artículo 13° de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cual lleva por título “Ciudad Habitable”, mismo que incluye explícitamente el derecho a la movilidad como uno de sus componentes: *“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad”*. Sin embargo, llama poderosamente la atención que, un artículo antes, el artículo 12° de esa misma Constitución establece de forma clara que *“la Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad, definido como el uso y usufructo pleno y equitativo de la ciudad,”* fundado en principios como la justicia social, la participación, la igualdad y la gestión democrática del territorio. El mismo artículo señala que el derecho a la ciudad es un derecho colectivo que asegura *“la inclusión social, la función social de la ciudad, la distribución equitativa de los bienes públicos y la justicia territorial.”*

Así, resulta evidente que el derecho a la movilidad no solo está contenido en el artículo 13°, sino que es parte integral del derecho a la ciudad descrito en el artículo anterior. Que la senadora haya decidido enlistar los derechos vinculados con la movilidad ignorando este marco normativo integral, incluso cuando ella misma está citando parcialmente la Constitución de la Ciudad de México, evidencia una fragmentación conceptual preocupante que refuerza la invisibilización del derecho a la ciudad como un derecho estructurante que articula múltiples derechos en el espacio urbano.

El artículo 13 no aísla el derecho a la movilidad, sino que lo integra como parte constitutiva del derecho a una ciudad habitable, accesible y equitativa. En otras palabras, aunque el discurso parlamentario no lo dice directamente, el marco normativo ya está reconociendo la movilidad como condición habilitante para ejercer plenamente el derecho a la ciudad. Es decir, la movilidad no solo forma parte del contenido del derecho a la ciudad, sino que constituye el canal mediante el cual se posibilita su realización práctica. Lo que falta es una lectura transversal que articule ambos conceptos desde su fundamento común: el acceso igualitario al espacio público y a las condiciones materiales para ejercer derechos en él.

Esta falta de articulación conceptual también puede rastrearse en el urbanismo institucional. Como advierten Rosa Tello y Socorro Pérez-Rincón, la planificación urbana

tradicional se ha construido sobre un modelo de eficiencia estandarizada que sacrifica la accesibilidad, la seguridad y el bienestar social. El urbanismo, al adoptar una mirada neutra y universalista, tiende a asumir que las necesidades de mujeres y hombres son homogéneas, lo cual tiene efectos excluyentes en la producción y reproducción del espacio urbano. La ciudad, al ser diseñada bajo esta lógica, no solo no corrige desigualdades de género, sino que las profundiza y las encarna en su propia estructura física.⁷⁵

Así, la ausencia de una perspectiva de género en el diseño urbano perpetúa formas de exclusión que impiden a las mujeres ejercer su derecho a la ciudad y, por ende, su derecho a la movilidad. Como señalan las autoras, no es posible concebir ciudades verdaderamente democráticas si no se incorpora una lectura diferenciada de la experiencia femenina del espacio. La homogeneidad normativa se disfraza de igualdad, cuando en realidad produce desigualdad estructural.⁷⁶

En este contexto, los ocho principios fundamentales del derecho a la ciudad reconocidos por la CEPAL permiten reconectar estas ideas de manera estructurada. Según esta organización, el derecho a la ciudad se compone de los siguientes principios:

- | |
|---|
| (1) Ciudades libres de discriminación. (2) Ciudades con igualdad de género. (3) Ciudades de ciudadanía inclusiva para todas las personas. (4) Ciudades participativas. (5) Ciudades accesibles y asequibles. (6) Ciudades con espacios y servicios públicos de calidad. (7) Ciudades con economías diversas e inclusivas. (8) Ciudades sostenibles con vínculos urbano-rurales. ⁷⁷ |
|---|

Cada uno de estos principios está intrínsecamente vinculado a la movilidad como condición para su realización efectiva. Por ejemplo, una ciudad libre de discriminación implica que las mujeres no deberían experimentar violencia, acoso o exclusión al desplazarse por la vía pública. La igualdad de género no puede existir si las mujeres no tienen igual acceso a los medios de transporte, a los tiempos de desplazamiento seguros y a los servicios urbanos básicos.

⁷⁵ Berrueto González, Ob. Cit., p. 33.

⁷⁶ Loc. Cit.

⁷⁷ Portal de la CEPAL. **Disponible en línea:** *Plataforma Urbana y de Ciudades Sostenibles de la CEPAL*. <https://plataformaurbana.cepal.org/es/derecho-la-ciudad-en-mexico>. (Consulta: Octubre 2, 2025).

De igual manera, una ciudadanía verdaderamente inclusiva requiere reconocer la experiencia femenina del espacio urbano y garantizar que las condiciones de movilidad sean equitativas, accesibles y no revictimizantes. El cuarto principio relativo a la participación en la ciudad se vuelve inalcanzable si no se tienen las condiciones materiales y subjetivas para acceder al espacio público. La accesibilidad y asequibilidad de la ciudad, establecidas como el quinto principio, es la razón misma por la cual hablamos de movilidad como derecho humano: porque sin medios efectivos para trasladarse, el espacio público se convierte en un privilegio inaccesible.

Además, para lograr espacios y servicios públicos de calidad, en atención al sexto principio, se requiere que estos estén diseñados con perspectiva de género, reconociendo las necesidades específicas de las mujeres, en particular aquellas que enfrentan cargas múltiples: pobreza, discapacidad, exclusión social o pertenencia a comunidades rurales. Esto conecta directamente con los principios séptimo y octavo, al señalar la necesidad de construir ciudades que reconozcan la diversidad de trayectorias económicas y que articulen vínculos territoriales que integren lo urbano y lo rural, garantizando la conectividad y las oportunidades para todas, sin importar dónde se encuentren.

En conclusión, el derecho a la movilidad no puede comprenderse ni garantizarse de forma aislada. Es una pieza clave dentro de la arquitectura del derecho a la ciudad, el cual a su vez es el soporte físico, normativo y simbólico donde los derechos humanos se realizan o se ven frustrados. Esta tesis sostiene que solo una comprensión transversal, interseccional y con perspectiva de género de ambos derechos permitirá construir ciudades accesibles, seguras y justas. En el siguiente apartado se examinarán los fundamentos normativos y los principios operativos que componen el derecho a la ciudad, con el fin de fortalecer su exigibilidad y contenido jurídico.

C. CONTENIDO JURÍDICO DEL DERECHO A LA CIUDAD

El derecho a la ciudad ha comenzado a adquirir un contenido jurídico concreto en los últimos años, particularmente en el contexto latinoamericano. A diferencia de su formulación teórica, con fuerte base en el pensamiento crítico de autores como Lefebvre y Harvey, el reconocimiento legal del derecho a la ciudad ha sido impulsado desde diversas cartas internacionales y ha tenido su consolidación más importante en la Constitución Política de la Ciudad de México, que lo establece expresamente como un derecho humano y colectivo.

Este reconocimiento se plasma en el artículo 12º, que define al derecho a la ciudad como el *"uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad"*, fundado en principios de justicia social, participación, inclusión, igualdad, sustentabilidad y respeto a la diversidad. Además, en el artículo 16º, al establecer la política de desarrollo urbano, se prevé la integración de diversos derechos en el espacio urbano: la vivienda, la movilidad, el espacio público, y el acceso equitativo a servicios y bienes urbanos.⁷⁸ La movilidad, por tanto, se constituye como un componente operativo del derecho a la ciudad. Esta incorporación evidencia que el ejercicio del derecho a la movilidad no es un fin en sí mismo, sino una condición esencial para el acceso equitativo al espacio urbano y al conjunto de derechos que allí se despliegan.

El proceso de constitucionalización de la movilidad en México, que culminó con la reforma del artículo 4º constitucional en 2020, evidencia que la libertad de tránsito, por sí sola, resultaba insuficiente para garantizar el acceso equitativo a la ciudad. La movilidad fue elevada al rango de derecho humano porque permite, precisamente, el goce de otros derechos y lo hace en una dimensión espacial que se materializa en la ciudad. Dicho esto, no deja de llamar la atención que, tal como se analizó y criticó en el apartado anterior, la exposición de motivos que acompañó la reforma en materia de movilidad incurre en omisiones significativas. Principalmente, que en ningún momento se menciona el derecho a la ciudad, a pesar de que este último funciona como plataforma integradora de muchos de los derechos que sí se enlistan. La omisión se vuelve más evidente cuando la propia senadora, al citar el artículo 13º de la Constitución de la Ciudad de México, desconoce que el derecho a la movilidad se reconoce expresamente como parte del derecho a la ciudad. Es decir, el

⁷⁸ Constitución Política de la Ciudad de México. (P.O. Febrero 5, 2017/ Diciembre 23, 2024).

reconocimiento constitucional de la movilidad se da dentro de un marco más amplio y colectivo, no de forma aislada.

Esta omisión refuerza la necesidad de profundizar en el contenido normativo del derecho a la ciudad y su estrecha relación con la movilidad. A nivel internacional, este derecho ha sido formulado y promovido en distintos instrumentos normativos no vinculantes, que si bien carecen de fuerza jurídica obligatoria, han sido fundamentales para la evolución conceptual y política del derecho a la ciudad y para su integración con otros derechos como el de la movilidad.

En este sentido, resulta pertinente comenzar por la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, la cual constituye uno de los primeros esfuerzos colectivos para conceptualizar este derecho desde una perspectiva integral, social y territorial, vinculándolo estrechamente con otros derechos como el de la movilidad.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Redactada bajo el impulso de ONU-Hábitat, esta carta define el derecho a la ciudad como el usufructo equitativo de las ciudades bajo principios de sustentabilidad y justicia social. Critica los modelos urbanos excluyentes que concentran riqueza, privatizan el espacio público y generan exclusión social. Propone una ciudad como espacio colectivo, donde se garantice el acceso igualitario a bienes, servicios y oportunidades, especialmente para los grupos en situación de vulnerabilidad o discriminación, como los señalados en el artículo 1º constitucional mexicano.⁷⁹

Carta Mundial por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. Esta carta retoma la definición anterior y la desarrolla con enfoque de género, reconociendo que sin condiciones específicas para las mujeres y niñas, el derecho a la ciudad resulta inaccesible para ellas. Identifica cuatro elementos clave: (1) Tenencia segura de vivienda y servicios urbanos. (2) Transporte público seguro con datos desagregados por género. (3) Diseño de ciudades

⁷⁹ **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.** Foro Social Mundial, Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU. Porto Alegre, Brasil, marzo de 2005. Disponible en línea: Habitat International Coalition (HIC-AL) <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf> (Consulta: Agosto 12, 2025).

seguras con enfoque preventivo y no represivo. (4) Transformaciones culturales contra la subordinación de género.⁸⁰

Carta Europea de la Mujer en la Ciudad. Esta carta impulsa una nueva filosofía urbana basada en la igualdad, abogando por la participación activa de las mujeres en decisiones sobre vivienda, espacio público y transporte. Destaca la interseccionalidad, advirtiendo que las mujeres de minorías o grupos invisibilizados enfrentan formas agravadas de exclusión, aunque no desarrolla completamente sus causas estructurales.⁸¹

Estas cartas coinciden en el aspecto fundamental de que el derecho a la ciudad no puede entenderse sin considerar las desigualdades estructurales de género y la importancia del acceso equitativo al espacio urbano. Al integrar la movilidad como un componente esencial de este derecho, no solo se amplía su contenido jurídico, sino que se reivindica su función como plataforma habilitante para la garantía de múltiples derechos humanos.

Este capítulo ha mostrado que el derecho a la ciudad no es una mera aspiración normativa, sino una categoría jurídica con contenido sustantivo que interpela directamente la forma en que se diseñan, gestionan y habitan las ciudades. A partir de los planteamientos de Henri Lefebvre, se comprendió que este derecho implica la posibilidad de reinventar la vida urbana, permitiendo la participación activa de las fuerzas sociales en la construcción de ciudades más democráticas, abiertas y habitables. En esta misma línea, David Harvey plantea que el derecho a la ciudad no se reduce al acceso al entorno urbano, sino que se traduce en la capacidad colectiva para transformar los procesos de urbanización y, con ello, las condiciones materiales de vida.

Desde estas premisas, se reconoció que la movilidad, lejos de ser un derecho aislado, constituye una condición estructural para el ejercicio del derecho a la ciudad. Tal como lo argumentan Rosa Tello y Socorro Pérez Rincón, ignorar las necesidades diferenciadas de las mujeres en el diseño de las ciudades reproduce lógicas excluyentes que obstaculizan el pleno

⁸⁰ **Carta Mundial por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad.** Habitat International Coalition (HIC-AL), Grupo de Mujeres y Hábitat de América Latina. Ciudad de México, 2018. Disponible en línea: Habitat International Coalition (HIC-AL) <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2018/12/ciudadmujeres.pdf> (Consulta: Agosto 12, 2025).

⁸¹ **Carta Europea de la Mujer en la Ciudad.** Comisión Europea, Red Europea de Mujeres. Atenas, Grecia, noviembre de 1994. Disponible en línea: E-Mujeres.net <https://e-mujeres.net/wp-content/uploads/2019/01/CARTA-EUROPEA-DE-LAS-MUJERES-EN-LA-CIUDAD.pdf> (Consulta: Agosto 14, 2025).

goce de los derechos urbanos. Así, si se pretende alcanzar una planificación urbana con enfoque de género, resulta imprescindible atender a los recorridos, deseos, tiempos y experiencias de las mujeres en el espacio público. En este marco, la movilidad segura y accesible emerge como una herramienta fundamental para dismantelar las barreras que impiden su libre circulación y participación en la vida urbana.

Partiendo de lo desarrollado a lo largo del capítulo, es pertinente afirmar que la movilidad se configura como el elemento habilitante que permite articular la libertad de tránsito con el derecho a la ciudad. Es decir, constituye el cauce material que posibilita el acceso al espacio público, la interacción social, la participación democrática y, en última instancia, el ejercicio efectivo de otros derechos en contextos urbanos. Como bien apunta Lucas Correa Montoya, debemos entender el derecho a la ciudad como “*el goce de derechos en los contextos urbanos*”⁸² y no únicamente como el derecho a habitar la ciudad, sino como el derecho a vivirla, recorrerla, significarla y transformarla.

Esta tesis se alinea con lo planteado por Jordi Borja, quien afirma que el derecho a la ciudad es una respuesta democrática que integra a la vez los derechos de los ciudadanos y los criterios urbanísticos que hacen posible su ejercicio, en especial la concepción del espacio público, ya que ella es donde la sociedad se escenifica, se representa a sí misma, se muestra como una colectividad que convive, muestra su diversidad y sus contradicciones y expresa sus demandas y conflictos⁸³. Esta perspectiva refuerza el hilo argumentativo que hemos sostenido, en el que solo garantizando condiciones equitativas para la movilidad puede asegurarse el acceso real al espacio público como escenario de lo colectivo.

Borja propone comprender el derecho a la ciudad como posibilidad de ciudad, estructurado en tres dimensiones: (a) una faceta física, que abarca el derecho al lugar, a la movilidad, a la centralidad accesible y al espacio público significativo; (b) una faceta individual, que implica el derecho a definir un proyecto de vida autónomo y digno; y (c) una

⁸² Correa Montoya, Lucas. “¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos”. Enero, 2011. Disponible en línea: **Territorios**. No. 22, 2010 <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1386> (Consulta: Abril 4, 2025).

⁸³ Borja, Jordi. **Revolución urbana y derechos ciudadanos: claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual**. Tesis para optar al grado de Doctor. Barcelona, España, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, Marzo, 2012. Disponible en línea: Dipòsit Digital de la Universitat de Barcelona https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/42013/7/01.JBS_1de2.pdf (Consulta: Marzo 9, 2025).

faceta colectiva, que se refiere al derecho a participar en la toma de decisiones urbanas. Desde esta perspectiva, es evidente que el ejercicio del derecho a la movilidad constituye un puente que conecta estas tres dimensiones, permitiendo que los derechos individuales y colectivos cobren sentido dentro del entorno urbano.⁸⁴

En definitiva, se sostiene que sin garantizar la movilidad en condiciones de accesibilidad, seguridad e igualdad, el derecho a la ciudad permanece incompleto. La movilidad no debe entenderse como un medio meramente instrumental, sino como un componente estructural del derecho a habitar, transformar y apropiarse del espacio urbano. De ahí que, como se argumentó en este capítulo, resulte indispensable abandonar visiones fragmentadas y avanzar hacia una visión que articule la libertad de tránsito, la movilidad segura y el derecho a la ciudad como una plataforma para ejercer múltiples derechos y construir una vida urbana plena, justa y equitativa.

En este sentido, si bien en este capítulo se ha abordado el vínculo entre la libertad de tránsito, la movilidad y el derecho a la ciudad como plataforma jurídica y material para el ejercicio de otros derechos, es preciso reconocer que esta articulación no impacta de la misma forma a todos los sectores sociales. Las condiciones para ejercer el derecho a la movilidad y con ello, el acceso equitativo a la ciudad, se ven profundamente marcadas por desigualdades estructurales y de género. Por ello, el siguiente capítulo analizará cómo la experiencia urbana de las mujeres revela las desigualdades estructurales que atraviesan la movilidad, identificando las barreras que limitan su tránsito libre y seguro y las formas de exclusión que configuran su relación con la ciudad.

⁸⁴ Borja, Jordi, Ob. Cit.

Capítulo III

PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA MOVILIDAD URBANA

La perspectiva de género, reconocida a nivel internacional a partir de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer celebrada en Beijing en 1995, constituye una herramienta analítica y política destinada a identificar y corregir los efectos diferenciados que las políticas públicas, leyes y programas tienen sobre mujeres y hombres, con el fin de garantizar la igualdad sustantiva entre ambos.⁸⁵ En el ámbito urbano, esta perspectiva permite visibilizar cómo las ciudades han sido históricamente planificadas desde una aparente neutralidad que, en realidad, responde a un modelo masculino de organización del espacio.⁸⁶ Este sesgo se refleja en la falta de seguridad, accesibilidad e infraestructura adecuada para las mujeres, lo que demuestra que el espacio urbano no es neutro, sino el resultado de estructuras sociales y políticas que reproducen desigualdades de género.⁸⁷

El presente capítulo analiza cómo dichas desigualdades estructurales se expresan en la experiencia urbana de las mujeres, particularmente en el ámbito de la movilidad. Para ello, se examinan tres dimensiones fundamentales. Primero, la manera en que los entornos urbanos, la violencia de género y las políticas insuficientes limitan el derecho de las mujeres a moverse libre y seguramente. Segundo, los comportamientos y patrones diferenciales de desplazamiento que revelan cómo las cargas de cuidado, la división sexual del trabajo y la inseguridad condicionan sus trayectorias cotidianas. Tercero, las estrategias, tecnologías y herramientas de política pública que, desde el derecho y la planificación urbana, buscan revertir esas brechas para garantizar una movilidad segura, equitativa y libre de violencia.

A lo largo del análisis se sostiene que la movilidad urbana constituye un espacio en el que convergen múltiples desigualdades. Mujeres y hombres en la ciudad tienen distintas condiciones, riesgos, tiempos y costos para desplazarse, lo que influyen en las maneras en

⁸⁵ **Declaración y Plataforma de Acción de Beijing.** ONU, Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer (Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas), Beijing, China, Septiembre, 1995. Disponible en línea: ONU Mujeres <https://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/>. (Consulta: Agosto 8, 2025).

⁸⁶ Referencia directa del contenido de las páginas 38, 45 y 50 de este trabajo.

⁸⁷ Berrueto González, Ob. Cit., p. 35.

que ambos se relacionan con el espacio urbano y comunitario.⁸⁸ Reconocer esta realidad desde una perspectiva de género resulta indispensable para transformar las estructuras que perpetúan la exclusión y así se logre avanzar hacia una movilidad urbana incluyente que conciba el espacio público como ámbito de ejercicio pleno de derechos.⁸⁹

A. LA DESIGUALDAD ESTRUCTURAL EN LA EXPERIENCIA URBANA DE LAS MUJERES

El urbanismo contemporáneo ha consolidado una estructura espacial que traduce las jerarquías sociales en formas concretas de desigualdad territorial. Las ciudades, al no incorporar una lectura diversa de las experiencias cotidianas, reproducen esquemas de planificación centrados en los desplazamientos vinculados al trabajo productivo, relegando los trayectos tradicionalmente realizados por mujeres. De este modo, la supuesta neutralidad de las políticas urbanas encubre una lógica de exclusión que limita el acceso equitativo al espacio público, al transporte y a las oportunidades que estos posibilitan.

En el contexto mexicano, estas desigualdades se intensifican bajo un modelo urbano centrado en el automóvil particular, que ha privilegiado la expansión de infraestructura vial por encima del transporte público, los modos activos de movilidad y el diseño urbano incluyente. Esta orientación ha promovido un crecimiento disperso, fragmentado e insostenible, que favorece a quienes poseen vehículo privado y margina a quienes dependen de medios públicos o no motorizados para desplazarse. Las mujeres resultan particularmente afectadas, pues enfrentan trayectos más largos, horarios más restrictivos y mayores riesgos de inseguridad en entornos urbanos que priorizan la velocidad vehicular antes que la seguridad y el bienestar de las personas.⁹⁰

Por ello, el análisis que sigue examina los patrones diferenciales de movilidad entre mujeres y hombres, con el fin de mostrar cómo las condiciones sociales, económicas y de

⁸⁸ Referencia directa del contenido de la figura 1 del capítulo tercero de este trabajo.

⁸⁹ México, Steer y otros. **Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México**. México, CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1635>. (Consulta: Septiembre 10, 2025).

⁹⁰ Morales Reynoso, Garduño Oropeza y Fuentes Reyes p. 9.

género moldean de manera directa sus experiencias de desplazamiento y el acceso desigual al espacio urbano.⁹¹

1. Barreras para la movilidad en un espacio urbano violento y excluyente

Comprender la desigualdad estructural y las barreras que la perpetúan en el ejercicio del derecho a la movilidad exige reconocer que el acceso efectivo a los medios de transporte constituye el punto de partida, pero que su garantía real depende de que dicho acceso se dé en condiciones de seguridad, accesibilidad y dignidad, atendiendo las necesidades diferenciadas de mujeres y grupos en situación de vulnerabilidad.⁹²

La inclusión social se configura como un componente esencial para el ejercicio de una movilidad segura y equitativa. En México, las políticas de movilidad han privilegiado históricamente a los sectores con mayores recursos, es decir, a quienes pueden elegir entre distintas alternativas de transporte.⁹³ Esta lógica genera un sesgo estructural que favorece a los grupos con más opciones, mientras obliga a los sectores vulnerables a desplazarse en condiciones precarias.

Los datos oficiales confirman esta desigualdad. Más de 102 millones de personas se trasladan diariamente en el país, muchas de ellas caminando grandes distancias en condiciones de inseguridad para acceder a servicios básicos.⁹⁴ A nivel metropolitano, se registran más de 34.5 millones de viajes diarios entre semana y 21.3 millones los sábados, siendo las mujeres quienes concentran la mayoría de esos desplazamientos. Esta realidad demuestra que son ellas quienes sostienen la movilidad cotidiana, pero lo hacen en un entorno urbano hostil, caracterizado por la precariedad de la infraestructura y la ausencia de garantías efectivas de seguridad.⁹⁵

La evidencia de la CEPAL refuerza este hallazgo. Las mujeres dependen en mayor medida del transporte público y de los servicios de taxi (65% en el caso del taxi tradicional

⁹¹ Pérez, Ob. Cit.

⁹² Batres Guadarrama, Ob. Cit.

⁹³ Loc. Cit.

⁹⁴ Loc. Cit.

⁹⁵ México y otros, Ob. Cit.

y 58% en aplicaciones), mientras que los hombres concentran su uso en modos motorizados privados, como el automóvil (55%) y la bicicleta (78%).⁹⁶ Esta distribución revela que la planificación urbana, lejos de ser neutra, reproduce privilegios masculinos y patrones de exclusión, al otorgar a los hombres mayor autonomía y rapidez, mientras que las mujeres quedan subordinadas a sistemas que las exponen con mayor frecuencia a la inseguridad y al acoso.⁹⁷

La omisión estatal de incorporar la perspectiva de género en la planeación y gestión de la movilidad vulnera el mandato constitucional de acción y resta eficacia a los derechos reconocidos por el Estado mexicano. En consecuencia, las barreras aquí analizadas constituyen manifestaciones tangibles de exclusión social, que obstaculizan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad. Este apartado, por tanto, se centra en las aportaciones que permiten comprender cómo la violencia ejercida contra las mujeres en el espacio público se traduce en mecanismos de exclusión y barreras estructurales que restringen su tránsito libre y seguro.

En esa línea, la arquitecta Keila Escamilla, especialista en movilidad con perspectiva de género, combina su experiencia profesional y activismo en el diseño urbano inclusivo para explicar que la exclusión social en el transporte se manifiesta en al menos cinco dimensiones interrelacionadas, que evidencian cómo las desigualdades estructurales se reproducen dentro del sistema de movilidad.⁹⁸ Desde su trayectoria profesional y personal, identifica las siguientes formas de exclusión:

⁹⁶ Pérez, Ob. Cit.

⁹⁷ Alvarado Mendoza y otros, Ob. Cit., p. 383.

⁹⁸ Escamilla, Keila. **Entrevista por medios electrónicos**. Fecha de entrevista: Septiembre 10, 2025.

Tabla # 1: Dimensiones de exclusión social en el transporte⁹⁹

Dimensión de exclusión	Descripción	Ejemplo
<i>Geográfica</i>	Ocurre cuando la cobertura del transporte no alcanza todas las zonas urbanas o periféricas, afectando a comunidades marginadas donde habitan muchas mujeres trabajadoras. Esto amplía las brechas de desigualdad al exigir mayores tiempos y costos de traslado.	Mujeres en zonas periféricas deben caminar largas distancias o hacer múltiples transbordos para acceder a servicios básicos.
<i>Física</i>	Se manifiesta en el diseño urbano y de transporte que ignora las necesidades de mujeres, personas con discapacidad, adultas mayores o cuidadoras con niñas y niños. Responde a un modelo de usuario 'promedio' masculino, sin cargas de cuidado.	Escaleras sin rampas o transporte sin espacio para carriolas ni personas con movilidad reducida.
<i>Económica</i>	Surge cuando los requisitos financieros o tecnológicos restringen el acceso a los sistemas de transporte. Afecta especialmente a mujeres con bajos ingresos o sin acceso al sistema bancario.	Caso de Eco-bici en la Ciudad de México y del 'tarifazo' en Monterrey (2024), que exige pago electrónico excluyendo a personas mayores o con discapacidad.
<i>Temporal</i>	Se refiere a la falta de horarios accesibles o cobertura temporal insuficiente para trayectos encadenados y de cuidado, característicos de las mujeres.	Las rutas nocturnas o de fin de semana son limitadas, dificultando la movilidad de mujeres que trabajan en horarios extendidos o combinan actividades de cuidado.
<i>Por miedo</i>	Representa la barrera más profunda: la percepción de inseguridad y el acoso en el transporte, que inhiben la movilidad y operan como mecanismos estructurales de control y desigualdad.	Mujeres evitan ciertos horarios, rutas o modos de transporte por temor a sufrir violencia o acoso.

Por lo anterior es que se afirma que el espacio público y el transporte no son territorios neutrales, sino escenarios donde el temor a la victimización, al acoso y a las múltiples formas de violencia cotidiana restringe el ejercicio a la movilidad. Este miedo, lejos de ser individual, se alimenta de la normalización social de la violencia de género, que ha hecho del riesgo

⁹⁹ Elaboración propia con base en la entrevista a la Arquitecta Keila Escamilla (Septiembre 10, 2025).

parte de la experiencia urbana femenina.¹⁰⁰ Conductas como el acoso y el hostigamiento sexual, pese a su tipificación legal, se encuentran tan arraigadas que son toleradas o justificadas, reproduciendo un entorno urbano hostil donde la accesibilidad pierde sentido porque las mujeres se ven obligadas a limitar sus trayectos o renunciar por completo a ciertos desplazamientos.¹⁰¹ En el mismo contexto, los micromachismos (tales como miradas lascivas, comentarios sexuales, insinuaciones o tocamientos en el transporte), operan como dispositivos de control sobre el espacio público.¹⁰²

Estas violencias simbólicas y materiales mantienen a las mujeres en un estado permanente de alerta, especialmente en una ciudad automovilizada y fragmentada, donde las largas distancias y la ausencia de infraestructura segura amplifican la exposición al peligro. Frente a ello, las mujeres desarrollan estrategias de autoprotección, trasladando a la esfera privada una responsabilidad que corresponde al Estado.¹⁰³ Esta omisión institucional reproduce un modelo urbano excluyente y vulnera directamente el derecho a transitar sin miedo. Mientras las autoridades se limitan a ofrecer mecanismos de denuncia o asistencia posterior al hecho, las causas estructurales de la violencia permanecen intactas, perpetuando el incumplimiento del derecho a la movilidad segura.¹⁰⁴

Hay que reconocer que la percepción de inseguridad es síntoma de un entorno urbano desigual implica asumir que el miedo no es un fenómeno subjetivo, sino la consecuencia de políticas públicas ineficaces y carentes de perspectiva de género. Garantizar la movilidad segura exige, por tanto, políticas integrales que incorporen este enfoque desde su diseño hasta su ejecución. Persistir en la omisión legislativa equivale mantener la violencia de género como la principal barrera para el ejercicio del derecho a la movilidad segura, en contravención al principio constitucional de igualdad y no discriminación.

En Monterrey, las calles y los sistemas de transporte se han convertido en escenarios donde la violencia de género condiciona la forma en que las mujeres habitan y se desplazan por la ciudad. Los datos de la siguiente tabla evidencian la profundidad estructural con que

¹⁰⁰ Loukaitou-Sideris, Ob. Cit., pp. 548-549.

¹⁰¹ Alvarado Mendoza y otros, Ob. Cit., p. 30.

¹⁰² Ídem., p.31.

¹⁰³ Ídem., p.386.

¹⁰⁴ Loukaitou-Sideris, Ob. Cit., pp. 550-552.

la violencia y el miedo limitan su movilidad, autonomía y apropiación del espacio urbano en Nuevo León.

Tabla # 2: Violencia de género y su impacto en la movilidad¹⁰⁵

Dimensión de análisis	Evidencia y marco de referencia	Efectos cotidianos y en la movilidad
<i>Violencia en el ámbito comunitario</i>	El 46.8 % de las mujeres ha vivido violencia comunitaria; 44.4 % violencia sexual a lo largo de la vida. Principales lugares: calle o parque (62.3 %), autobús (17 %), metro (6.5 %). ¹⁰⁶	La calle y el transporte se perciben como espacios de riesgo. El miedo y la violencia restringen la presencia femenina en el espacio público y condicionan sus trayectos. Esta violencia cotidiana convierte el temor en un factor estructural que limita el derecho a circular libremente y refuerza la desigualdad en la movilidad.
<i>Violencia en el transporte público</i>	El 91.6 % ha sufrido alguna forma de violencia sexual; 77.8 % teme ser agredida; 46.3 % se siente insegura al transitar. ¹⁰⁷	El transporte público se ha normalizado como espacio de acoso y vulnerabilidad. La falta de vigilancia y protocolos eficaces desalienta la denuncia y obliga a las mujeres a modificar sus rutas o pagar transporte privado, reproduciendo exclusión económica y limitando el acceso efectivo a una movilidad segura.
<i>Reconocimiento formal de la violencia y la</i>	Declaratoria de Alerta de Violencia de Género (2016-2025) en municipios	El reconocimiento no se traduce en políticas ni medidas efectivas. La ausencia de estrategias de movilidad con perspectiva de género mantiene a

¹⁰⁵ Elaboración propia con base en los resultados de la **Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares** (ENDIREH, 2021); en el **Diagnóstico sobre violencia contra las mujeres en el transporte público del área metropolitana de Monterrey** (ONU Mujeres-Instituto Estatal de las Mujeres de Nuevo León, 2019); en la **Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana de Monterrey** (EMUS, 2014); y en el informe **Ciudades seguras para las mujeres** (IMCO, 2019).

¹⁰⁶ INEGI. **Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) 2021**: Principales Resultados-Nuevo León. Agosto de 2022. Disponible en línea: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2021/doc/19_nuevo_leon.pdf (Consulta: Agosto 10, 2025).

¹⁰⁷ ONU Mujeres México. **Ciudades Seguras Monterrey-Área Metropolitana**, 2019. Disponible en línea: <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2019/Diagnostico%20y%20Programa%20Ciudades%20Seg%20Monterrey-AMM.pdf> (Consulta: Agosto 10, 2025).

<i>permanencia del riesgo</i>	metropolitanos con alta incidencia de violencia.¹⁰⁸ Se identificaron las zonas con mayor incidencia de violencia de género¹⁰⁹ con base en datos de incidencia delictiva y estudios de percepción de inseguridad.¹¹⁰ Organismos afirman que los instrumentos estatales de planeación carecen de estrategias específicas para la seguridad en el transporte público.¹¹¹	las mujeres expuestas al riesgo en sus trayectos cotidianos.
<i>Acciones parciales frente a una movilidad desigual</i>	La Estrategia Nacional de Seguridad Vial Urbana Sustentable (EMUS, 2014) fue diseñada para promover un modelo de transporte seguro y sustentable, pero en la práctica, las políticas locales han priorizado la infraestructura para vehículos particulares.¹¹² El Estudio ONU Mujeres-IEMNL (2019) documenta que más del 85 % del gasto estatal en movilidad se destina al automóvil, mientras que la inversión en transporte público y movilidad peatonal es mínima.¹¹³ De acuerdo con el IMCO (2019), solo el 24 % de la población mexicana usa automóvil, pero recibe el 47 % del presupuesto de movilidad, mientras que el 39 % que utiliza transporte público obtiene apenas el 1.2 %.¹¹⁴ En Monterrey, la congestión	Las políticas priorizan la infraestructura automovilística sobre el transporte público y la accesibilidad. El modelo urbano centrado en el automóvil reproduce desigualdad estructural, trayectos inseguros y una violencia institucional que obstaculiza el ejercicio pleno del derecho a la movilidad segura.

¹⁰⁸ Gobierno del Estado de Nuevo León. **Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en Nuevo León**. Disponible en línea: <https://www.nl.gob.mx/es/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres> (Consulta: Julio 10, 2025).

¹⁰⁹ Zonas con mayor incidencia de violencia de género: Col. Independencia, Gloria Mendiola, Monte Cristal, Topo Chico, Nuevo Amanecer, Valle Soleado, Fomerrey, Nueva Esperanza, Niño Artillero, Moderna, Alianza, Constitución de Querétaro, Tierra y Libertad, Pueblo Nuevo, Madero, Miguel Alemán, Tierra Propia, Gral. de Topo Chico y Zimex

¹¹⁰ Heraldo de México. Enero 27, 2021. **Conoce las colonias y municipios más inseguros de Nuevo León**. Recuperado de <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2021/1/27/conoce-las-colonias-municipios-mas-inseguros-de-nuevo-leon-249827.html>.

¹¹¹ ONU Mujeres México, Ob. Cit.

¹¹² Batres Guadarrama, Ob. Cit.

¹¹³ ONU Mujeres México, Ob. Cit.

¹¹⁴ Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). **Costo de la congestión: Presentación IMCO**. Septiembre de 2019. Disponible en línea: https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/11/20190909_Costo-de-la-congestión-Presentación-IMCO.pdf (Consulta: Julio 10, 2025).

	representa pérdidas anuales de 9,800 millones de pesos, equivalentes a 113 horas y 4,900 pesos por habitante, afectando principalmente a quienes dependen del transporte público.¹¹⁵ En 2025, el municipio de Monterrey implementó el Programa de Movilidad Sostenible, con un sistema de transporte eléctrico en alianza con Lime, para zonas céntricas.¹¹⁶ Aunque contribuye a reducir emisiones, no incorpora criterios de accesibilidad, seguridad ni perspectiva de género.	
--	--	--

Lo anteriormente expuesto permite sostener que la violencia estructural y la omisión institucional han configurado un modelo urbano excluyente, en el que la seguridad y el acceso equitativo no constituyen prioridades en la planeación, sino dimensiones subordinadas a una lógica de eficiencia operativa. Esta realidad revela una actuación estatal que, lejos de cumplir con su deber de garantizar una movilidad segura e igualitaria, perpetúa un esquema de desigualdad sostenido en la falta de perspectiva de género. En consecuencia, el tránsito cotidiano de las mujeres se ve restringido por miedo, las estrategias de autoprotección y la renuncia cotidiana a determinados trayectos o medios de transporte, lo que convierte el derecho a la movilidad en un ejercicio condicionado por el riesgo.

A fin de comprender cómo estas condiciones estructurales se traducen en la práctica cotidiana, el siguiente subapartado analizará los comportamientos y patrones diferenciales de la movilidad entendidos como la expresión más visible de las desigualdades de género en el uso, acceso y apropiación del espacio urbano.

¹¹⁵ Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), Ob. Cit.

¹¹⁶ El Congresista MX. **Monterrey inicia programa piloto de scooters y bicicletas eléctricas**. El Congresista MX, sección Política / Nuevo León, 2023. Disponible en línea: <https://elcongresista.mx/politica/nuevo-leon/monterrey-scooters-bicicletas-electricas-programa-piloto/> (Consulta: Mayo 11, 2025).

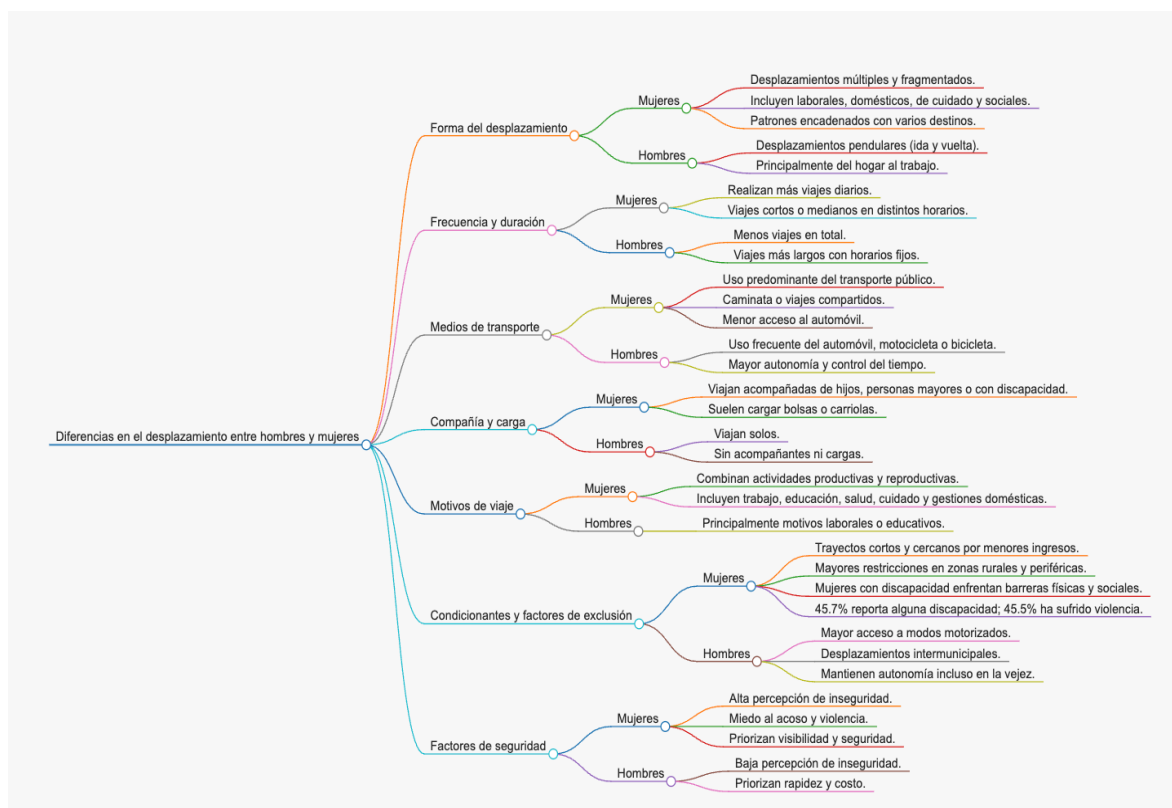
2. Comportamientos y patrones diferenciales de movilidad

La movilidad se construye a partir de las necesidades y características de los viajes que cada persona realiza para cumplir con sus actividades cotidianas. A este conjunto de características se le denomina patrones de movilidad, los cuales comprenden variables como los motivos de desplazamiento, el tipo de viajes que se efectúan, los horarios en que se realizan, los modos de transporte utilizados, así como el tiempo empleado, el encadenamiento de trayectos y los costos asociados. Estos patrones permiten comprender cómo las condiciones sociales, económicas y de género influyen en la manera en que las personas se mueven en la ciudad y en el acceso diferenciado que tienen al espacio urbano.¹¹⁷ De ahí que en este subapartado se examine cómo los roles socioeconómicos, de género y las responsabilidades asignadas por la sociedad impactan en los patrones de movilidad, uso, acceso y necesidades de transporte de mujeres y hombres.

El mapa que se presenta a continuación permite visualizar comparativamente la experiencia de la movilidad urbana desde una perspectiva de género, organizada en siete dimensiones de análisis que reflejan los distintos patrones de desplazamiento.

¹¹⁷ Pérez, Ob. Cit., pp. 13-15.

Figura # 1: Diferencias en el desplazamiento de hombres y mujeres¹¹⁸



El análisis permite observar que los comportamientos y patrones de movilidad de las mujeres no pueden comprenderse de manera aislada, sino como parte de las estructuras sociales que reproducen desigualdad y exclusión. La desigualdad condiciona las trayectorias, horarios, motivos y modos de desplazamiento de las mujeres. En consecuencia, las diferencias entre movilidad masculina y femenina son manifestaciones de un entramado estructural revestido de violencia que asigna roles, define territorios y restringe libertades. Así, la movilidad se convierte en un espejo de las desigualdades que atraviesan la vida urbana de las mujeres y en un indicador del alcance real de las políticas públicas para garantizar el derecho a la ciudad y a la movilidad segura.

¹¹⁸ Elaboración propia con base en los resultados de Nuevo León de la **Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares** (ENDIREH, 2021); en la información presentada por Gabriel Pérez en el documento de la CEPAL **Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina** (pp. 13-24); y en el Resumen ejecutivo del reporte final del estudio de género contenido en el libro **Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México**, elaborado por la CAF.

Por ello, resulta necesario examinar las estrategias, tecnologías y herramientas de política pública con enfoque de género que actualmente buscan revertir las formas de exclusión y mitigar las barreras al desplazamiento para garantizar una movilidad segura e inclusiva. Este análisis permitirá identificar los mecanismos existentes, sus alcances y limitaciones, con el propósito de demostrar cómo las acciones estatales pueden y deben orientarse para subsanar los efectos de las barreras estructurales previamente expuestas y, de este modo, sentar las bases para el capítulo siguiente, dedicado a los criterios mínimos necesarios para superar la omisión legislativa en la garantía del derecho a la movilidad segura de las mujeres.

B. ESTRATEGIAS, TECNOLOGÍAS Y HERRAMIENTAS DE POLÍTICA PÚBLICA CON ENFOQUE DE GÉNERO

El análisis previo permitió advertir que las condiciones estructurales que configuran la movilidad urbana reproducen un sistema de desigualdad en el que las mujeres enfrentan mayores obstáculos para ejercer su derecho a transitar de manera libre y segura en la ciudad. La violencia de género, la inseguridad y la falta de accesibilidad son reflejo de un diseño urbano y de acciones estatales que normalizan la experiencia desigual de las mujeres y omiten la transversalización del género en materia de movilidad.

Frente a ello, resulta indispensable que el Estado asuma una política integral de movilidad con perspectiva de género. Aunque en el plano normativo ya existe la obligación de garantizar que los medios de transporte sean accesibles, asequibles y seguros para todas las personas sin discriminación, en la práctica esta garantía requiere que la transformación del modelo urbano se materialice en la articulación de cada fase de la acción gubernamental.

Tabla # 3: Perspectiva de género en las fases de política pública de movilidad¹¹⁹

Fases de la política pública	Acciones con perspectiva de género
<i>Planeación:</i>	Elaboración de diagnósticos territoriales sensibles al género que identifiquen los patrones diferenciados de desplazamiento y las condiciones de inseguridad que enfrentan las mujeres en el espacio público.
<i>Presupuestación:</i>	Asignación de recursos etiquetados para proyectos de infraestructura segura, alumbrado público, accesibilidad universal y transporte público asequible y no discriminatorio.
<i>Implementación:</i>	Asegurar la participación efectiva de las mujeres y de organizaciones sociales en la toma de decisiones sobre el diseño, operación y evaluación de los sistemas de transporte y del espacio urbano.
<i>Evaluación:</i>	Incorporación de indicadores de género que midan la reducción de brechas y la mejora en condiciones de seguridad, accesibilidad y autonomía en la movilidad cotidiana.

A partir de lo anterior, y una vez expuesto cómo la perspectiva de género debe integrarse en cada fase de la política pública, se procede a analizar las estrategias, tecnologías y herramientas que buscan revertir las brechas estructurales de género en el espacio urbano y garantizar una movilidad libre de miedo, accesible y equitativa. Para ello, se retoma el planteamiento que ha guiado todo el capítulo y que constituye el punto de partida de este apartado: incorporar la igualdad sustantiva como un principio transversal de las políticas públicas en materia de movilidad. Solo al reconocer que en este ámbito confluyen desigualdades estructurales (de género, clase, edad y territorio) que condicionan el disfrute del espacio público, es posible avanzar hacia un modelo urbano que no solo promueva la eficiencia del transporte, sino también la redistribución equitativa de los recursos, oportunidades y tiempos que configuran la experiencia cotidiana de desplazarse por la ciudad.

En el marco de las estrategias, tecnologías y herramientas orientadas a revertir las brechas estructurales de género en la movilidad urbana, la transversalización de género se

¹¹⁹ Elaboración propia con base en la **Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional en el Marco de Desarrollo Sostenible hacia 2030** y en el concepto de transversalización del enfoque de género propuesto en el informe de **Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina**, elaborado por la CEPAL.

erige como la estrategia central para integrar las experiencias y necesidades diferenciadas de mujeres y hombres en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas.¹²⁰ Sin embargo, garantizar la igualdad sustantiva exige ir más allá de la mera incorporación formal del enfoque de género.

La transversalización de género supone integrar lo que la autora Caren Levy denomina una “*distribución profunda*” (deep distribution), entendida como un marco analítico que visibiliza cómo factores estructurales como el género, la clase, la edad o la discapacidad atraviesan el acceso, uso y control del espacio urbano, generando formas diferenciadas de exclusión.¹²¹ En este sentido, para operacionalizar ambos enfoques en políticas públicas efectivas, el Banco Mundial propone la recolección sistemática de datos desagregados por sexo y grupo social en cuatro ámbitos clave: acceso a los distintos modos de transporte, costo de los desplazamientos, características de los viajes (modo, frecuencia, duración y motivación) y calidad del servicio.¹²² Esta información permite identificar con precisión las desigualdades interseccionales y diseñar soluciones adaptadas a las necesidades reales de movilidad.¹²³

En conjunto, la transversalización de género y la distribución profunda funcionan como herramientas complementarias tanto analíticas como normativas. La primera orienta la acción estatal para que la igualdad opere como principio rector en todas las etapas del ciclo de la política pública;¹²⁴ mientras que la segunda permite identificar y desarticular los factores interseccionales que perpetúan desigualdades en la movilidad, determinando quién puede moverse, cómo, y en qué condiciones de seguridad, autonomía y reconocimiento.¹²⁵

Las estrategias de movilidad con enfoque de género se materializan en al menos dos dimensiones (i) en el rediseño del espacio urbano, y (ii) en la creación y materialización de acciones afirmativas. En este primer rubro, el WRI México plantea siete intervenciones

¹²⁰ Pérez, Ob. Cit., pp. 13-14.

¹²¹ Levy, Caren. “*Travel Choice Reframed: ‘Deep Distribution’ and Gender in Urban Transport.*” *Environment & Urbanization*, International Institute for Environment and Development (IIED), Vol. 25, No. 1, abril de 2013, pp. 47-63. Disponible en línea: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0956247813477810> (Consulta: Mayo 12, 2025).

¹²² Pérez, Ob. Cit., p. 29.

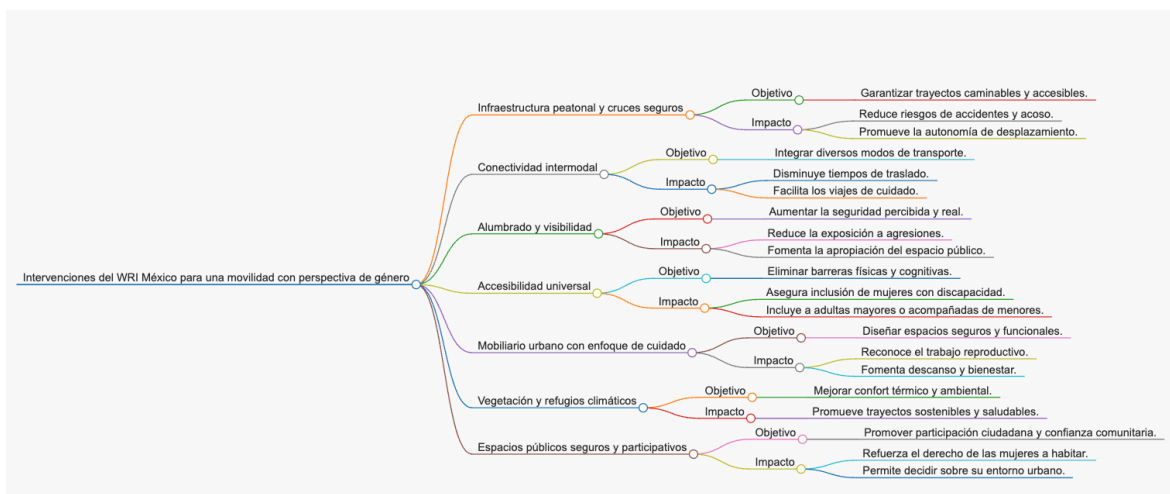
¹²³ Loc. Cit.

¹²⁴ Pérez, Ob. Cit., pp. 33-34.

¹²⁵ Levy, Ob. Cit.

estratégicas que transforman el territorio desde la perspectiva del cuidado y la seguridad, reconociendo que las mujeres viven la ciudad de forma diferente y enfrentan obstáculos específicos.¹²⁶

Figura # 2: Intervenciones del WRI México para una movilidad segura y sustentable¹²⁷



Estas intervenciones han sido implementadas, por ejemplo, en Jalisco. La Secretaría de Infraestructura y Obra Pública ha integrado criterios de accesibilidad peatonal y conectividad en proyectos cercanos a escuelas, hospitales y mercados.¹²⁸ Estas acciones materializan la distribución profunda al priorizar el derecho a moverse libremente sin poner en riesgo la integridad física, especialmente de mujeres que viajan acompañadas.¹²⁹

Casos internacionales también ilustran la aplicación práctica de estas estrategias: en Bogotá, el relanzamiento del sistema de bicicletas públicas incluyó asientos infantiles y bicicletas de carga, reconociendo las dinámicas de cuidado; en Brasil, se aplicaron tarifas diferenciadas y la posibilidad de pernoctar con la bicicleta pública, atendiendo la desigualdad

¹²⁶World Resources Institute (WRI México). **México hizo de la movilidad segura un derecho humano: así es como sus calles pueden transformarse.** WRI México, 2020. Disponible en línea: <https://es.wri.org/insights/mexico-hizo-de-la-movilidad-segura-un-derecho-humano-asi-es-como-sus-calles-pueden> (Consulta Marzo 10, 2025).

¹²⁷Elaboración propia con base en la publicación de las siete intervenciones que hacen que las calles sean más seguras y sustentables desarrolladas por el World Resources Institute (WRI) México en el marco de la **Guía de entornos caminables seguros** del programa del WRI Ross Centro para Ciudades Sustentables, así como en los lineamientos de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** y las recomendaciones sobre la incorporación del enfoque de género en el diseño urbano y la movilidad sostenible contenidas en el informe de la CEPAL sobre **Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina**.

¹²⁸World Resources Institute (WRI México), Ob. Cit.

¹²⁹Levy, Ob.Cit.

socioeconómica; y en Londres, los camiones urbanos fueron rediseñados con rampas y accesibilidad universal, beneficiando a mujeres, personas con discapacidad y adultas mayores. En México, el urbanismo táctico de Nayarit destaca como ejemplo de innovación de bajo costo: la ampliación simbólica de banquetas mediante murales recuperó espacios peatonales para mujeres y niñas. Con esta estrategia, grupos como el colectivo Tomate han empleado el arte urbano como herramienta de reapropiación del entorno.¹³⁰ Estos ejemplos evidencian que la innovación en movilidad con enfoque de género se encuentra lejos de limitarse al rediseño del espacio urbano, en vez requiere además fortalecer las capacidades institucionales mediante el aprovechamiento de tecnologías que optimicen la planeación, gestión y evaluación de las políticas públicas.

En el rubro de la creación y materialización de acciones afirmativas, los avances tecnológicos permiten que las herramientas tecnológicas se configuren como un instrumento al servicio del derecho a la movilidad segura y accesible, al posibilitar la generación de información, la transparencia y la rendición de cuentas en la acción estatal. En el marco de esta tesis y los argumentos que la respaldan, el desarrollo tecnológico se considera un aliado estratégico para la construcción de una movilidad con enfoque de derechos humanos y perspectiva de género. En esa misma línea, diversas instituciones internacionales han desarrollado marcos tecnológicos orientados a fortalecer la gestión pública y la seguridad en el transporte. Estas herramientas, como se examina en el presente apartado, cuando se aplican con perspectiva de género, permiten generar evidencia empírica sobre los patrones de movilidad, identificar zonas de riesgo y promover políticas basadas en datos que garanticen una movilidad más segura, accesible y equitativa.

¹³⁰ Escamilla, Keila. **Entrevista por medios electrónicos**. Fecha de entrevista: Septiembre 10, 2025.

Tabla # 4: Tecnologías aplicadas a la movilidad con enfoque de género¹³¹

Herramienta tecnológica	Descripción	Contribución al enfoque de género
Digitalización del transporte público	Integración de plataformas digitales y análisis de datos en tiempo real.	Permite identificar zonas de riesgo, optimizar rutas y prevenir acoso.
Inteligencia artificial	Sistemas predictivos y cámaras inteligentes.	Detecta incidentes de riesgo y mejora la eficiencia del transporte.
Big Data	Análisis de datos masivos sobre desplazamientos y acceso al transporte.	Mapea brechas territoriales y de seguridad, orientando inversiones públicas.
Innovación social digital	Plataformas y apps para participación y denuncia ciudadana.	Fortalece la gobernanza colaborativa y el empoderamiento cívico de las mujeres.

Estas tecnologías permiten que los datos generen evidencia útil para la planeación, presupuestación, implementación y evaluación de las políticas públicas sensibles al género.¹³² A nivel local, diversas ciudades mexicanas han comenzado a usar herramientas como sistemas digitales de monitoreo y denuncia que han demostrado facilitar la participación ciudadana y fortalecer la rendición de cuentas institucional. Estas plataformas permiten reportar incidentes de acoso, evaluar condiciones de infraestructura y generar datos abiertos sobre seguridad y accesibilidad.¹³³

Las tecnologías entonces se convierten en herramientas para garantizar la movilidad de las mujeres, pues traducen su experiencia urbana en información verificable que orienta a que las políticas públicas estén basadas en evidencia. De esta forma, se visibiliza que los avances tecnológicos no solo sirven para mejorar la eficiencia operativa, sino que constituyen

¹³¹ Elaboración propia con base en los informes **Digitalization in Public Transport: Implementing Predictive Asset Maintenance**, y **Artificial Intelligence in Mass Public Transport** de la UITP, **Cómo aplicar el Big Data en la planificación del transporte urbano: el uso de datos de telefonía móvil en el análisis de la movilidad** de Gutiérrez Puebla, Javier y otros; y el artículo **Digital Social Innovation and Civic Participation: Toward Responsible and Inclusive Transport Planning** de Mehmood, Abid e Imran, Muhammad.

¹³² UITP (International Association of Public Transport). **Digitalization in Public Transport: Implementing Predictive Asset Maintenance**. Bruselas, Bélgica: Marzo, 2020. Disponible en línea: UITP <https://www.uitp.org/publications/digitalisation-in-public-transport-implementing-predictive-asset-maintenance/> (Consulta: Septiembre 11, 2025).

¹³³ Mehmood, Abid e Imran, Muhammad. *“Digital Social Innovation and Civic Participation: Toward Responsible and Inclusive Transport Planning”*. Octubre, 2021. Disponible en línea: **European Planning Studies**. Vol. 29, núm 10, 2021 <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1882946> (Consulta: Septiembre 11, 2025).

herramientas en la prevención de violencia y en la materialización de una igualdad sustantiva en el espacio público.

El cumplimiento efectivo de estas estrategias tanto tecnológicas, como de rediseño urbano y de recolección sistémica de datos con enfoque transversal de género, requiere de estructuras normativas e institucionales sólidas. En el contexto regional, sirve de ejemplo lo propuesto por la Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género, al constituir un marco rector para la creación de condiciones estructurales, mecanismos de implementación y recursos sostenibles.¹³⁴

Tabla # 5: Elementos de la Estrategia de Montevideo para garantizar los derechos de las mujeres y avanzar hacia la igualdad de género¹³⁵

Dimensión	Elementos clave	Herramientas específicas	Efecto esperado
<i>Condiciones estructurales</i>	Reconocimiento de la igualdad sustantiva y voluntad política.	Leyes marco sobre igualdad y violencia (LGAMVLV ¹³⁶ , LGIMH ¹³⁷), mecanismos institucionales especializados (INMUJERES ¹³⁸).	Crear un entorno normativo e institucional propicio para erradicar la desigualdad estructural.
<i>Mecanismos de implementación</i>	Enfoque de género en todo el ciclo de políticas públicas.	Presupuestos con perspectiva de género, observatorios de igualdad, coordinación interinstitucional.	Asegurar rendición de cuentas y cumplimiento efectivo de compromisos internacionales.

¹³⁴ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). **Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030**. Naciones Unidas, XIII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, Montevideo, Octubre 25-28, 2016. Publicación LC/CRM.13/5, Marzo, 2017. Disponible en línea: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40636-estrategia-montevideo-implementacion-la-agenda-regional-genero-marco-del> (Consulta: Agosto 8, 2025).

¹³⁵ Elaboración propia con base en la **Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030**, así como en los marcos normativos nacionales y mecanismos institucionales especializados, particularmente la **Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV)**, la **Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (LGIMH)** y la labor del **Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES)** como órgano rector de la política nacional en materia de igualdad de género.

¹³⁶ Referencia derivada de que la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia establece mecanismos de coordinación entre la Federación, los estados y municipios para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres.

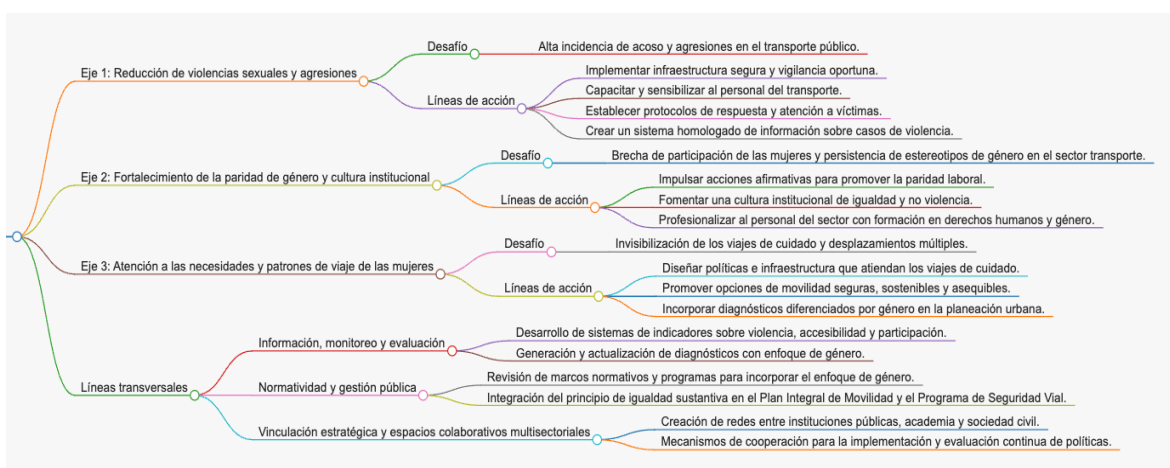
¹³⁷ Referencia derivada de que la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres tiene por objeto regular y garantizar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, define las bases para la política nacional de igualdad y establece la obligación del Estado de promover condiciones que eliminen la discriminación estructural incorporando el principio de igualdad en políticas, programas y presupuestos públicos.

¹³⁸ Referencia derivada de que el Instituto Nacional de las Mujeres es el organismo público descentralizado encargado de coordinar la política nacional para la igualdad entre mujeres y hombres. Sus funciones comprenden transversalizar la perspectiva de género en la administración pública, emitir lineamientos técnicos y promover la armonización legislativa con los tratados internacionales en materia de derechos humanos de las mujeres.

<i>Recursos</i>	Asignación de presupuestos sostenibles e innovación tecnológica.	Infraestructura con enfoque de género, sistemas digitales de denuncia, cooperación internacional.	Garantizar sostenibilidad técnica y operativa de las políticas de igualdad.
-----------------	--	---	---

En México, el diseño del Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México (2019) refleja los lineamientos de la Estrategia de Montevideo al integrar dimensiones estructurales, mecanismos de implementación y recursos institucionales en miras a garantizar la igualdad sustantiva en el acceso, uso y disfrute del espacio urbano. Este plan constituye un modelo de implementación local del enfoque de género en las políticas de transporte y traduce los compromisos regionales en acciones estructuradas mediante ejes estratégicos y ejes transversales que abordan los desafíos específicos que enfrentan las mujeres en su movilidad diaria.¹³⁹

Figura # 3: Ejes estratégicos para atender los desafíos de las mujeres en la movilidad urbana mediante acciones articuladas a ejes transversales¹⁴⁰



El Plan comparte la lógica de la Estrategia de Montevideo al demostrar que la igualdad requiere acciones multisectoriales y coordinadas, donde la creación y materialización de las políticas de movilidad permitan a estas actuar como herramientas clave

¹³⁹ Pérez, Ob. Cit., p. 41.

¹⁴⁰ Elaboración propia con base en la información de la página 41 del informe de la CEPAL sobre **Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina** y en el Cuadro 4 relativo a los Ejes estratégicos y líneas de acción del Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México, 2019.

para garantizar el derecho de las mujeres a una ciudad segura, accesible y libre de violencia. El apartado expuesto evidencia que alcanzar la visión de movilidad deseada para las mujeres no implica únicamente incorporar el enfoque de género de manera formal o declarativa, ni rediseñar el espacio urbano e implementar tecnologías, sino que exige esto y además la transformación de las estructuras institucionales, los mecanismos de gestión y las formas de participación ciudadana que sostienen el modelo urbano.

El análisis desarrollado en este capítulo permitió evidenciar que la movilidad urbana constituye uno de los ámbitos donde con mayor claridad se manifiestan las desigualdades estructurales de género. Lejos de ser un fenómeno técnico, la movilidad es un espejo del orden social. Reproduce las jerarquías históricas que han limitado la presencia y participación de las mujeres en el espacio público, y convierte su tránsito cotidiano en un ejercicio condicionado el acceso, la inseguridad y la falta de reconocimiento institucional.

El estudio mostró que las políticas de movilidad en México y particularmente en contextos como el de Monterrey continúan respondiendo a un modelo urbano automovilístico, funcionalista y excluyente, en el que las barreras geográficas, físicas, económicas, temporales y simbólicas descritas a lo largo del capítulo constituyen manifestaciones de un mismo entramado estructural que restringe la autonomía de las mujeres y las obliga a adaptar sus recorridos y horarios a entornos que no fueron diseñados para ellas.

Desde la arquitectura del derecho, la incorporación de la perspectiva de género en la movilidad no debe entenderse como un elemento accesorio, sino como un principio rector indispensable para alcanzar la igualdad sustantiva. Las estrategias revisadas demuestran que transversalizar el enfoque de género en cada fase de la política pública es condición necesaria para transformar un sistema históricamente excluyente en uno basado en derechos, accesibilidad y justicia social.

Este capítulo subraya que la transformación de las ciudades requiere escuchar las voces, deseos y experiencias de las mujeres, reconocerlas como sujetas políticas y agentes urbanas capaces de redefinir el orden espacial. Solo desde esa sensibilidad de lo cotidiano es

posible concebir una planeación urbana realmente incluyente, que priorice la accesibilidad y seguridad como ejes de un nuevo modelo urbano.

Los problemas de movilidad exceden las cuestiones de género, aunque las contienen de forma esencial. Resolverlos exige una reforma estructural más amplia, articulada con políticas de desarrollo urbano, económico y social, que conciban la movilidad como un derecho humano transversal, no como un servicio. La violencia de género en el espacio público y la omisión institucional en su atención son síntomas de un Estado que aún no ha cumplido con su deber de garantizar condiciones efectivas para el libre tránsito y la igualdad sustantiva.

Por ello, el siguiente capítulo profundizará en las exigencias jurídicas y políticas necesarias para hacer exigible el derecho a una movilidad segura para las mujeres, entendida como parte integral del derecho a la ciudad.

Capítulo IV

OMISIÓN ESTATAL Y EXIGENCIAS PARA UNA MOVILIDAD URBANA CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Las ciudades contemporáneas, concebidas bajo una lógica industrial y productivista, enfrentan hoy una serie de problemáticas que no fueron previstas en su diseño original. La saturación de vialidades, la deficiencia de los sistemas de transporte público, el crecimiento urbano desordenado y la degradación ambiental son síntomas de un modelo de desarrollo que ha priorizado la eficiencia económica sobre la equidad social.¹⁴¹

Las inconformidades que padecen las ciudadanías del mundo, y particularmente las mexicanas, frente a estas condiciones, nos obligan a reconocer que el modelo de crecimiento urbano vigente no es sostenible y que su continuidad conduce inevitablemente al colapso.¹⁴²

En el caso de Monterrey, Nuevo León, y con base en lo expuesto en el capítulo anterior, se observa que los déficits urbanos se entrelazan con un fenómeno más profundo: la violencia de género. La configuración patriarcal de nuestra ciudad ha generado una distribución desigual de las oportunidades, los recursos y el goce de los derechos humanos.

Las estadísticas y lo narrado durante el Capítulo III confirman que las mujeres no pueden ejercer plenamente su derecho a la movilidad segura en Monterrey. Los datos revelan que no gozan de las condiciones mínimas de libertad, accesibilidad y seguridad al transitar por la ciudad. Este panorama nos sitúa ante la necesidad de exigir al Estado el abandono de su visión fragmentaria y reactiva, para sustituirla por una política pública integral con perspectiva de género, en la que el diseño urbano, la planeación del transporte y las herramientas tecnológicas confluyan en la garantía efectiva de la igualdad sustantiva.

Esta exigencia implica, además, transformar la lógica institucional desde la que se conciben las políticas urbanas. Es indispensable incorporar diagnósticos territoriales, sistemas de monitoreo en tiempo real, alfabetización digital y espacios de participación en

¹⁴¹ Berrueto González, Ob. Cit., p. 33.

¹⁴² Loc. Cit.

los que las mujeres sean reconocidas como co-diseñadoras del espacio urbano, de modo que la movilidad se reconstruya desde una perspectiva verdaderamente inclusiva y segura.

En cumplimiento con los objetivos de este trabajo, el marco desarrollado para diseñar ciudades más seguras solo adquiere sentido si se materializa en acciones concretas. Con base en ello, y retomando los hallazgos del capítulo anterior, se propone un proyecto integral de movilidad segura para el área metropolitana de Monterrey, elaborado previamente en el curso *Derechos Humanos en la Era Digital*, impartido por la Lic. Melissa Álvarez, asesora de esta tesis.

Este proyecto constituye un ejemplo de cómo las estrategias, herramientas tecnológicas y políticas analizadas pueden transformarse en mecanismos operativos que garanticen el derecho a la movilidad segura de las mujeres. El programa combina tecnología, urbanismo inclusivo y políticas públicas digitales como vías para mitigar la desigualdad estructural y orientar a Monterrey hacia la plena realización de la movilidad segura y accesible, tanto para las mujeres como para los grupos en situación de vulnerabilidad.

Este proyecto se pensó bajo criterios de accesibilidad universal, eficiencia y seguridad vial. Su diseño parte de tres ejes principales:

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. <i>Infraestructura física segura</i>, sustentada en el urbanismo feminista y la accesibilidad universal.2. <i>Herramientas tecnológicas inteligentes</i>, enfocadas en la vigilancia, la conectividad y la recopilación de datos3. <i>Gestión pública con perspectiva de género</i>, que promueva la capacitación, la rendición de cuentas y la participación ciudadana. |
|---|

Para materializar los principios y estrategias expuestas, el proyecto se estructura a partir de un conjunto de criterios de diseño que traducen la teoría a la práctica. Estos criterios integran los ejes urbano, tecnológico e institucional desarrollados en el capítulo anterior. La siguiente tabla sintetiza los componentes principales del proyecto realizado y su relación con los fundamentos teóricos y normativos de esta investigación.

Tabla # 1: Criterios de diseño¹⁴³

Eje	Estrategias	Objetivo
<i>Tecnología de Vigilancia</i>	<u>Instalación estratégica de cámaras:</u> Colocación en estaciones de transporte y paradas de alto riesgo, priorizando zonas con mayor incidencia de acoso y violencia. <u>Monitoreo en tiempo real con perspectiva de género:</u> Conexión a un centro de control que permita respuestas rápidas y registro de incidentes.	Garantizar una vigilancia activa que prevenga la violencia en el transporte y mejore la percepción de seguridad.
<i>Aplicaciones Móviles</i>	<u>Funciones de seguridad:</u> Compartir ubicación en tiempo real, reportar incidentes y recibir alertas. <u>Accesibilidad:</u> Compatibilidad con distintos dispositivos e idiomas. <u>Integración de sistemas:</u> Enlace con autoridades municipales y operadores de transporte.	Empoderar a las usuarias al permitirles actuar frente al riesgo.
<i>Infraestructura Urbana Inclusiva</i>	<u>Paradas seguras:</u> Iluminación adecuada, cámaras visibles y personal capacitado. <u>Capacitación del personal:</u> Formación obligatoria con perspectiva de género y sanciones por incumplimiento.	Trasladar al plano material los principios de accesibilidad universal y urbanismo con enfoque de género.
<i>Recolección y Análisis de Datos</i>	<u>Mapa de riesgos:</u> Recopilación de datos de las aplicaciones y cámaras para identificar zonas de riesgo. <u>Indicadores de resultados:</u> Evaluación continua del impacto y efectividad del programa.	Crear una base de evidencia para la toma de decisiones y el rediseño de políticas públicas.

¹⁴³ Elaboración propia.

La implementación de este proyecto se plantea por fases, de modo que permita evaluar la efectividad del modelo y realizar los ajustes necesarios antes de su expansión total.

Tabla # 2: Fases de Implementación¹⁴⁴

Fase	Descripción	Objetivos específicos
<i>1. Planeación y desarrollo</i>	Diagnóstico urbano, diseño de infraestructura tecnológica, identificación de zonas prioritarias y capacitación inicial.	Sentar las bases técnicas y operativas del programa. Definir indicadores iniciales de riesgo y establecer alianzas institucionales.
<i>2. Implementación piloto</i>	Ejecución del programa en zonas con mayor incidencia de violencia de género ¹⁴⁵	Evaluar en campo la efectividad de las medidas. Ajustar protocolos de atención, mejorar la capacitación y fortalecer la coordinación interinstitucional.
<i>3. Escalamiento y expansión</i>	Ampliación del modelo a toda el área metropolitana e integración permanente al presupuesto público.	Consolidar el programa como política pública estatal y establecer un modelo replicable en otras ciudades del país.

¹⁴⁴ Elaboración propia.

¹⁴⁵ Zonas con mayor incidencia de violencia de género: Col. Independencia, Gloria Mendiola, Monte Cristal, Topo Chico, Nuevo Amanecer, Valle Soleado, Fomerrey, Nueva Esperanza, Niño Artillero, Moderna, Alianza, Constitución de Querétaro, Tierra y Libertad, Pueblo Nuevo, Madero, Miguel Alemán, Tierra Propia, Gral. de Topo Chico y Zimex.

La viabilidad económica de este programa depende de una distribución estratégica de recursos que asegure su sostenibilidad. A continuación, se presenta el presupuesto estimado por componente, así como las posibles fuentes de financiamiento.

Tabla # 3: Presupuesto estimado y fuentes de financiamiento¹⁴⁶

Componente	Descripción	Costo estimado (MXN)	Fuente de financiamiento
<i>Infraestructura tecnológica</i>	Instalación de cámaras de vigilancia y sistemas de monitoreo en estaciones y unidades de transporte.	\$20,000,000	Presupuesto estatal y municipal.
<i>Aplicación móvil</i>	Creación, mantenimiento y actualización del sistema digital de seguridad y denuncia.	\$5,000,000	Fondo mixto (inversión pública y alianzas con empresas tecnológicas).
<i>Capacitación y campañas de sensibilización</i>	Formación de personal de transporte y seguridad, además de campañas ciudadanas.	\$10,000,000	Programas internacionales
<i>Infraestructura urbana segura</i>	Iluminación y rediseño de paradas seguras en zonas de riesgo.	\$15,000,000	Presupuesto estatal / fondos internacionales.
<i>Total estimado</i>	-	\$50,000,000	-

Asimismo, se plantea la adopción de un sistema de sanciones e incentivos como herramienta de responsabilidad institucional pero también de transformación cultural dentro del sector público. Este mecanismo asegura una participación activa y responsable del personal de transporte público y de seguridad en las capacitaciones con perspectiva de género. Al reconocer el mérito y sancionar la omisión, este sistema busca no solo promover la exigencia institucional, sino también la fomentar la corresponsabilidad social, fortaleciendo la cultura de prevención, el compromiso colectivo y profesionalización de quienes inciden en materia de movilidad segura.

¹⁴⁶ Elaboración propia con base en el informe de resultados *Ciudades Seguras Monterrey-Área Metropolitana de ONU Mujeres México*; la nota periodística *El Congreso arranca una semana decisiva para cerrar el primer presupuesto de Sheinbaum* de Castillo Jiménez, Elia; el artículo de blog *¿Cuánto cuesta hacer una App en México en 2022?* de Roman, Marianelly; la publicación de Habitissimo *Instalar cámaras de vigilancia: precios y cotizaciones*; y el informe gubernamental de la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México titulado *Informe a 100 días de la Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y espacios públicos*.

Tabla # 4: Sistema de sanciones institucionales e incentivos¹⁴⁷

Tipo	Medida	Finalidad
<i>Administrativa</i>	Registro de incumplimientos en el expediente laboral.	Establecer antecedentes y promover responsabilidad institucional.
<i>Económica</i>	Multas por inasistencia injustificada a capacitaciones.	Garantizar la obligatoriedad de la formación en género.
<i>Laboral</i>	Suspensión o separación del cargo en casos reiterados.	Asegurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones.
<i>Incentivo</i>	Bonificaciones o reconocimientos al personal destacado.	Fomentar compromiso y buenas prácticas en igualdad.

El sistema de incentivos y sanciones se consolida como un instrumento que integra la ética pública al cumplimiento efectivo de los derechos humanos. Su implementación reafirma que la igualdad sustantiva no se decreta, se construye mediante prácticas cotidianas, decisiones administrativas y compromisos reales del Estado. En última instancia, este modelo propone repensar el papel de las instituciones como garantes del cambio cultural, donde cada servidor público no solo funja como ejecutor de normas, sino como agente activo en la erradicación de la violencia estructural y en la construcción de ciudades más seguras e igualitarias.

La igualdad de género debe dejar de concebirse como un eje meramente discursivo y convertirse en un criterio de planificación transversal en todo el sistema jurídico estatal. Ello implica que cada decisión en materia de transporte, infraestructura y desarrollo urbano incorpore diagnósticos diferenciados, indicadores de género y mecanismos de evaluación del impacto social. Solo así es que se podrán identificar las barreras que afectan de manera desproporcionada a las mujeres y establecer medidas efectivas para corregirlas. Garantizar la movilidad segura, en consecuencia, exige asumir la transversalidad de género no solo en su función estratégica, sino también en su materialización estructural del diseño institucional y normativo, lo que resulta indispensable para la justicia social y la democratización del espacio urbano.

¹⁴⁷ Elaboración propia.

En este sentido, la falta de una legislación local robusta que armonice los principios de movilidad segura con los estándares internacionales de igualdad constituye una forma de omisión legislativa inconstitucional. Esta figura jurídica se configura cuando el Poder Legislativo incumple su deber de desarrollar las disposiciones necesarias para garantizar un derecho fundamental, generando un vacío normativo que impide su plena eficacia. Tal omisión puede ser absoluta, cuando no existe ninguna regulación sobre una materia exigida por la Constitución, o relativa, cuando el legislador regula de forma incompleta un derecho, dejando fuera a ciertos grupos o aspectos esenciales, y con ello vulnera el principio de igualdad.¹⁴⁸

En materia de derechos humanos, la omisión legislativa adquiere especial relevancia frente a los derechos económicos, sociales y culturales, que requieren acciones positivas del Estado para su efectividad. La inercia legislativa, en materia de movilidad, no es una mera falta política, sino una violación constitucional que compromete la obligación estatal de respetar, proteger, garantizar y promover los derechos humanos, conforme a los principios de supremacía constitucional y control de convencionalidad.

Por ello, subsanar la omisión legislativa en materia de movilidad con perspectiva de género no constituye una opción política, sino un mandato constitucional impostergable. Las evidencias presentadas a lo largo de esta tesis demuestran que la violencia estructural y la desigualdad urbana no pueden corregirse sin marcos normativos que impongan obligaciones claras a los tres niveles de gobierno.

Monterrey y el Estado de Nuevo León se encuentran ante una deuda histórica con las mujeres, la transformación de la movilidad segura en una realidad tangible. Este trabajo demuestra que existen ya las herramientas, estrategias y tecnologías para hacerlo posible. Lo que falta es la voluntad jurídica y política de traducir las promesas normativas en políticas públicas efectivas.

¹⁴⁸ Rodríguez Ortega, Ob. Cit.

En este sentido, y a partir del análisis realizado, se proponen las siguientes consideraciones para subsanar en términos legislativos, que resumen las principales acciones necesarias para garantizar el derecho a la movilidad segura con enfoque de género:

1. Armonizar la legislación estatal con la Constitución, los tratados internacionales y los instrumentos regionales y globales que establecen lineamientos en materia de movilidad segura, desarrollo sostenible e igualdad de género.
2. Incorporar la perspectiva de género como principio transversal en toda política, programa o infraestructura urbana vinculada con el transporte y el espacio público.
3. Establecer diagnósticos y evaluaciones con indicadores de género que permitan medir el impacto social de las políticas de movilidad.
4. Promover la participación activa de las mujeres en los procesos de planeación, diseño y evaluación de las políticas públicas de movilidad.
5. Integrar mecanismos de responsabilidad institucional que incluyan sistemas de incentivos y sanciones para garantizar la capacitación en igualdad sustantiva del personal público.
6. Regular el uso de tecnologías, cámaras y aplicaciones móviles con enfoque de derechos humanos y protección de datos personales.
7. Consolidar mecanismos de seguimiento, auditoría y rendición de cuentas legislativa sobre la implementación de políticas de movilidad segura.
8. Establecer partidas presupuestales etiquetadas para la creación y mantenimiento de infraestructura urbana accesible y segura para las mujeres.
9. Reconocer la omisión legislativa relativa en materia de movilidad como una violación constitucional al principio de igualdad y al deber de garantía del Estado.
10. Instituir una dependencia interinstitucional de movilidad segura e igualdad sustantiva que coordine acciones entre los niveles de gobierno y supervise la ejecución de políticas públicas.

Garantizar la movilidad segura de las mujeres no es solo un asunto de infraestructura o de políticas públicas, sino una cuestión de dignidad y de justicia. Implica reconocer que cada trayecto recorrido sin miedo es una forma concreta de libertad y que cada espacio urbano

accesible es una manifestación del derecho a existir plenamente en la ciudad. La construcción de una movilidad con perspectiva de género no se agota en los planos técnicos o legislativos, sino que comienza en la conciencia colectiva de que una ciudad justa y accesible se mide por la seguridad con la que transitan quienes históricamente han sido excluidas de ella. Transformar esta realidad es, por tanto, una tarea colectiva. Se requiere la voluntad y esfuerzo del Estado, de las instituciones y de la ciudadanía que se atreve a imaginar y a exigir una ciudad donde todas podamos movernos libres, seguras y visibles.

Subsanar la omisión legislativa en esta materia significa reconocer que la igualdad sustantiva debe plasmarse en leyes, presupuestos e instituciones que hagan posible una ciudad accesible, segura y libre de violencia. Legislar por la movilidad segura de las mujeres es legislar por el derecho a la ciudad, por la dignidad y por la justicia social que toda democracia genuina exige.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación recorrí un camino en el que los capítulos respondieron a una lógica progresiva que permitió examinar el marco normativo sustenta el derecho a la movilidad; explorar el espacio donde se ejerce; analizar cómo las condiciones de desigualdad y violencia impiden su efectividad; y, finalmente, revisar las herramientas jurídicas, urbanas y tecnológicas que podrían hacerlo exigible frente a las omisiones estatales.

En el primer capítulo analicé la evolución del derecho a la libertad de tránsito hacia transformación en el derecho a la movilidad segura, hoy reconocido en el artículo 4º constitucional. El estudio permitió advertir que no basta entender el tránsito como una libertad negativa, sino que se requiere concebir la movilidad como un derecho autónomo que impone deberes positivos al Estado para garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad, igualdad e inclusión. Además, advertí que el goce de otros derechos fundamentales (salud, educación, trabajo y derecho a la ciudad), depende directamente de la existencia de un sistema de movilidad accesible y seguro.

En el segundo capítulo examiné el derecho a la ciudad como plataforma jurídica y simbólica que a su vez propone redefinir la manera en que concebimos y organizamos la vida urbana, y ofrece un marco teórico indispensable para situar la movilidad dentro de una agenda urbana transformadora. Con base en la teoría crítica de diversos autores, constaté que la movilidad no puede reducirse a un limitarse a un medio de acceso físico, sino que constituye un componente sustantivo de justicia espacial y de participación democrática. Esta aproximación me permitió situar la movilidad en un marco más amplio, en el que el espacio urbano funciona como escenario de inclusión o exclusión, según sus formas de organización y regulación.

En el tercer capítulo enfoqué el análisis en la experiencia urbana diferenciada de las mujeres, mostrando cómo la movilidad cotidiana se encuentra atravesada por desigualdades estructurales, roles de género y, de forma especialmente grave, violencia en el espacio público. Con apoyo en datos estadísticos y aportes de especialistas como la arquitecta Keila

Escamilla, evidenció que el diseño de las ciudades históricamente ha respondido a lógicas masculinas que priorizan la eficiencia y los desplazamientos lineales, invisibilizando las trayectorias fragmentadas y múltiples de los recorridos cotidianos de las mujeres. Estas condiciones estructurales limitan sistemáticamente su derecho a la movilidad segura y al acceso pleno a la ciudad. El contraste con experiencias nacionales e internacionales permitió confirmar que la planeación urbana y el transporte, lejos de ser neutros, reproducen desigualdades históricas y perpetúan exclusiones que afectan de manera particular a las mujeres.

En el cuarto capítulo concluí que estamos ante una evidente omisión del Estado en cumplir con su obligación de garantizar la movilidad segura como derecho humano. La falta de incorporación de una perspectiva de género en la regulación, en la planeación del transporte y en las políticas urbanas ha consolidado un modelo excluyente que mantiene a las mujeres en condiciones de vulnerabilidad. Frente a esta situación, propuse que Monterrey, como caso de estudio, debe aprovechar las herramientas jurídicas, urbanas y tecnológicas analizadas en este trabajo para legislar con un enfoque de derechos humanos, aplicar políticas públicas sensibles a la desigualdad y utilizar los mecanismos de planeación que transformen la ciudad en un espacio accesible, seguro e incluyente para todas las personas.

Este recorrido me permitió confirmar que la movilidad debe entenderse como un derecho humano transversal, indispensable para articular la libertad de tránsito con el derecho a la ciudad y para garantizar el ejercicio efectivo de múltiples derechos en contextos urbanos. La investigación también mostró que el Estado mexicano incumple sus obligaciones, al no integrar de manera efectiva la perspectiva de género en la planeación y gestión de la movilidad.

El aporte central de esta tesis consiste en visibilizar un problema que, aunque cotidiano, ha permanecido relegado en el debate jurídico: la imposibilidad de ejercer en condiciones reales y efectivas el derecho a la movilidad segura. Más que ofrecer soluciones definitivas, este trabajo buscó demostrar por qué la movilidad debe ocupar un lugar prioritario en la agenda jurídica y de política pública, pues sin ella otros derechos fundamentales se ven severamente limitados. Aunque se presentaron casos de éxito, buenas

prácticas y estrategias implementadas en distintos contextos nacionales e internacionales, el propósito no fue reproducir modelos, sino mostrar que existen alternativas viables cuando la voluntad política y la perspectiva de género convergen en la planificación urbana. Al plantear la movilidad como eje estructural de la igualdad, esta investigación invita a dotarla de la centralidad que merece y a reconocer que solo a través de ella podrán emprenderse las transformaciones jurídicas, institucionales y culturales de largo alcance que demanda una ciudad verdaderamente justa y segura para todas las personas.

Una de las aportaciones más relevantes de la tesis fue recopilar y sistematizar soluciones aplicadas en distintos contextos nacionales e internacionales. El contraste de experiencias evidenciar que los déficits actuales no son inevitables, sino resultado de decisiones estatales que pueden y deben corregirse. Los casos estudiados muestran que es posible reducir las barreras a la movilidad especialmente para las mujeres, mediante la integración de buenas prácticas en transporte, planeación urbana y regulación con enfoque de género. En este sentido, la tesis ofrece un repertorio de alternativas útiles que pueden ser retomadas por legisladores y autoridades locales como insumos para nuevas regulaciones y políticas públicas.

Asimismo, constaté que el mayor déficit en México no radica en la ausencia de normas, sino en la falta de voluntad política para aplicarlas con eficacia. Al señalar este punto, la investigación desplaza el debate hacia la necesidad de exigir a las instituciones el cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano y de la obligación constitucional de proteger la vida y la integridad de quienes transitan el espacio público. Este planteamiento abre la posibilidad de articular una agenda legislativa nacional entre federación, estados y municipios.

El trabajo también busca involucrar a la sociedad. La violencia y los riesgos que enfrentamos al transitar la ciudad no son hechos aislados, sino una amenaza colectiva que compromete la seguridad de todas las personas. Por ello, este trabajo se concibe como una herramienta de reflexión y acción para estudiantes, juristas, activistas, legisladores y ciudadanas, orientada a fortalecer lo ya avanzado y proveer recursos conceptuales y prácticos para transformar la movilidad con perspectiva de género.

Durante este proceso comprendí que los derechos pierden fuerza cuando no logran materializarse en la vida cotidiana. El derecho a la movilidad segura no puede entenderse como disposición aislada ni como simple política sectorial. Este derecho requiere de una visión integral que lo sitúe dentro de un entramado social y cultural atravesado por desigualdades de género.

Uno de los principales aprendizajes fue advertir que las consideraciones sociales, y en particular las vinculadas al género, deben integrarse desde el inicio de los procesos de planeación urbana y de diseño normativo. Una temprana incorporación de estas perspectivas puede transformar las condiciones de accesibilidad y seguridad del transporte público mediante medidas concretas, desde el diseño ergonómico de unidades hasta la previsión de servicios que reconozcan la movilidad del cuidado. Esto me llevó a valorar la importancia de que el derecho dialogue con disciplinas como la arquitectura, la ingeniería y la planeación urbana, pues solo desde una mirada interdisciplinaria se pueden construir soluciones reales.

También aprendí que la producción de datos desagregados por género, edad y condición de movilidad es indispensable para diagnosticar con precisión los obstáculos que enfrentan distintos grupos sociales. El derecho no puede conformarse con abstracciones universales; debe responder a realidades diferenciadas y traducirlas en políticas públicas específicas. Generar indicadores de satisfacción del servicio o de movilidad del cuidado no es un ejercicio meramente técnico, sino una herramienta jurídica y política para garantizar derechos en condiciones de igualdad.

Otro aprendizaje significativo fue reconocer que en contextos como Monterrey, marcados por altos índices de violencia comunitaria, el reto no consiste solo en diseñar normas, sino en asegurar que estas se conviertan en prácticas efectivas que transformen la experiencia urbana de las mujeres. La lucha por los derechos no termina en su reconocimiento formal, sino que demanda la construcción de mecanismos institucionales y sociales capaces de hacerlos exigibles y de generar confianza en quienes los ejercen.

Como futura licenciada en Derecho, comprendí que el papel de las y los abogados no debe limitarse a interpretar normas, sino también a visibilizar problemas, proponer marcos de acción y exigir la coordinación de los actores responsables de garantizar derechos. Nuestra

labor jurídica constituye una herramienta para hacer visibles las desigualdades y abrir caminos hacia la justicia. En esa línea, desmontar las barreras que han limitado a las mujeres en su derecho a moverse libres y seguras no es solo una tarea profesional, sino una convicción ética, la de creer que el Derecho puede y debe ser un vehículo de dignidad, de libertad y de cambio.

Esta investigación me permitió confirmar que el estudio jurídico no puede permanecer ajeno a la realidad social que busca transformar. Trabajar el tema de la movilidad segura desde la perspectiva de género me mostró las limitaciones del derecho cuando se queda en el plano normativo, pero también me mostró su potencial como herramienta de cambio al vincularse la vida cotidiana. Este proceso fortaleció mis conocimientos académicos y, al mismo tiempo, consolidó mi convicción ética de que ejercer la profesión implica comprometerse con la construcción de una sociedad más justa, inclusiva y equitativa.

Reconozco que la movilidad segura es un asunto intrínsecamente multidimensional, que trasciende lo jurídico y exige la convergencia de disciplinas y actores diversos. Si bien desde el derecho pueden delinearse marcos normativos y políticas públicas, su concreción requiere del esfuerzo coordinado de autoridades, sector privado y sociedad civil. Sin este entramado de voluntades, las mejores disposiciones legales corren el riesgo de permanecer como meras declaraciones.

Asimismo, advertí que la integración de la perspectiva de género en la movilidad urbana sigue siendo un objetivo incompleto. Aunque en distintas ciudades se han logrado avances, aún falta mucho para que las políticas de transporte incorporen de manera plena las experiencias y necesidades de las mujeres. El mayor reto radica en concientizar a quienes toman decisiones, tanto en el ámbito público como privado, sobre la urgencia de reconfigurar las ciudades desde un principio de igualdad sustantiva.

Reconozco también que esta investigación no pudo abarcar todas las aristas del problema. Existen variables como las desigualdades raciales y étnicas, así como las particularidades de las comunidades rurales e indígenas, que no fueron exploradas en profundidad y que resultan igualmente relevantes para comprender cómo se interceptan las opresiones en el acceso a la movilidad. La igualdad de género, aun con los avances

alcanzados, sigue siendo un objetivo en construcción, y si no se toman medidas urgentes, las brechas persistirán condicionando el desarrollo sostenible.

Lo aprendido me permite ver que el principal límite no está en la ausencia de diagnósticos o de propuestas, sino en la falta de voluntad política y social para ejecutarlas. Mientras más seguro, asequible y eficaz sea el transporte para las mujeres, mayores serán sus oportunidades de participar plenamente en la vida comunitaria y de contribuir al desarrollo colectivo. Superar estas limitaciones exige no solo rediseñar la infraestructura y las leyes, sino también impulsar una transformación cultural que coloque a la movilidad segura como condición ineludible de ciudadanía y de igualdad.

El recorrido realizado en esta investigación deja abiertas múltiples interrogantes que considero fundamentales para el futuro del debate sobre movilidad segura con perspectiva de género. Una cuestión pendiente es garantizar que las políticas de movilidad no se limiten a los grandes centros urbanos, sino que también respondan a las realidades de las periferias y zonas rurales. Avanzar hacia una movilidad sostenible requiere que la planeación, implementación y regulación del transporte sean capaces de satisfacer las necesidades de todas las personas en su diversidad territorial.

Otra línea de investigación pendiente es el desarrollo de indicadores de movilidad que den cuenta de la experiencia diferenciada de las mujeres. Aunque este trabajo enfatizó la importancia de la perspectiva de género y se detuvo en la accesibilidad y la seguridad, falta generar datos sistemáticos y comparables que permitan medir con precisión el impacto de las políticas públicas y diseñar acciones mejor focalizadas.

El artículo 4º constitucional, además, establece un marco más amplio para entender la movilidad segura, vinculándola no solo con la seguridad vial y la accesibilidad, sino también con la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad, la inclusión y la igualdad. En esta tesis estos componentes se abordaron de forma general, pero no se profundizó en cada uno de ellos. Queda abierta la posibilidad de desarrollar investigaciones específicas sobre estas dimensiones, con miras a construir un panorama integral de lo que significa garantizar la movilidad en términos constitucionales.

Los casos analizados sirvieron para ilustrar cómo comienza a incorporarse la perspectiva de género en decisiones urbanas y de transporte. Sin embargo, muchas de estas acciones son recientes y aún no es posible evaluar si han modificado efectivamente el acceso al derecho a la movilidad o reducido los niveles de violencia y desigualdad. Será necesario dar seguimiento a estos procesos y generar evidencia empírica que permita valorar si las intervenciones han incidido positivamente en la vida de las mujeres y en la transformación de los entornos urbanos.

También queda pendiente articular de manera más eficaz a los distintos actores que intervienen en la movilidad urbana. Es necesario establecer mecanismos de coordinación interinstitucional que aseguren políticas integrales y no fragmentadas, e incorporar de forma efectiva la voz de las mujeres en la planeación, diseño y evaluación de los sistemas de transporte.

Esta investigación invita a profundizar en las dimensiones interseccionales de la movilidad. Si bien aquí se puso énfasis en el género, queda pendiente indagar cómo la edad, la condición socioeconómica, la discapacidad, la etnicidad o la migración inciden en el acceso a una movilidad segura. Explorar estas variables permitirá avanzar hacia una concepción más inclusiva y equitativa de la movilidad como derecho humano.

Estas preguntas no debilitan el trabajo realizado, sino que lo enriquecen, al mostrar que la movilidad con perspectiva de género es un campo en construcción que exige nuevas miradas, más investigación y compromisos renovados de quienes tienen en sus manos la transformación de las ciudades.

Al concluir este trabajo vuelvo a la pregunta que lo originó: cómo garantizar el goce efectivo del derecho a la movilidad segura para las mujeres en Monterrey. Lo aprendido es que la movilidad no puede entenderse como un objetivo aislado, sino como la condición que hace posible habitar la ciudad en plenitud. La desigualdad que viven las mujeres no se reproduce solo en las leyes o en los discursos, sino en la materialidad de las ciudades, donde la planeación ha ignorado sistemáticamente nuestras necesidades y nos ha expuesto a riesgos constantes.

El trabajo que el lector tiene en sus manos es fruto de un esfuerzo colectivo en el que participaron mis asesores, la arquitecta Keila Escamilla y los autores de las fuentes consultadas. Su propósito no fue resolver el problema, sino hacerlo visible y colocarlo en el debate jurídico y social. Los hallazgos muestran que las mujeres vivimos la movilidad atravesadas por desigualdades y violencias que nos obligan a diseñar estrategias para desplazarnos con mínima seguridad, en contraste con los privilegios de quienes transitan sin estas cargas. Erradicar la violencia contra las mujeres es condición indispensable para construir ciudades más libres, justas y seguras.

Si al inicio de este trabajo sostuve que la movilidad debía reconocerse como un derecho humano indispensable, hoy lo reafirmo con mayor convicción. La movilidad segura es el cauce material que habilita el ejercicio de los demás derechos y sin ella la igualdad sustantiva seguirá siendo una promesa incumplida. Como futura licenciada en Derecho asumo que este esfuerzo académico es también un compromiso ético que implica contribuir a que las ciudades se piensen y se transformen con justicia, accesibilidad y dignidad para todas las personas.

BIBLIOGRAFÍA

A. DOCTRINA

Alvarado Mendoza, Arturo y otros. **La movilidad y la violencia contra las mujeres en los espacios públicos de la Ciudad de México**. México, El Colegio de México. A.C., 2021.

Berrueto González, Alejandra. **Perspectiva de género y el derecho a la ciudad en Nuevo León**. Tesis para optar al grado de Licenciada en Derecho. Santa Catarina, N.L., México, Facultad Libre de Derecho de Monterrey, Noviembre, 2019.

Berlin, Isaiah. **Two Concepts of Liberty**. Oxford, Oxford University Press, 1969, pp. 121-122. Disponible en línea: Green, B. Readings https://cactus.utahtech.edu/green/B_Readings/I_Berlin%20Two%20Concepts%20of%20Liberty.pdf.

Bernal Pulido, Carlos. *“El concepto de libertad en la teoría política de Norberto Bobbio”*. Octubre, 2008. Disponible en línea: **Revista de Economía Institucional**. No. 29, 2008 http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-02182008000200005&lng=es&nrm=iso.

Borja, Jordi. **Revolución urbana y derechos ciudadanos: claves para interpretar las contradicciones de la ciudad actual**. Tesis para optar al grado de Doctor. Barcelona, España, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, Marzo, 2012. Disponible en línea: Dipòsit Digital de la Universitat de Barcelona https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/42013/7/01.JBS_1de2.pdf

Cale Vanegas, Marcia Karina. **Análisis sobre la presunta restricción del derecho a la libertad de tránsito de niñas, niños y adolescentes a causa de la negativa de obtener la autorización de uno de sus padres**. Tesis para optar al grado de Licenciada en Derecho de los Tribunales de Justicia de la República del Ecuador. Cuenca, Ecuador, Universidad Católica de Cuenca, Enero, 2023.

Cienfuegos Salgado, David y Froto Mandariaga, Germán (Coords.). **Los derechos humanos en el momento actual**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2012, p. 80. Disponible en línea: UNAM, Biblioteca Jurídica Virtual <http://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/12076>.

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. **El reconocimiento de la movilidad como un derecho humano**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2013. Disponible en línea: UNAM, Biblioteca Jurídica Virtual <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). **Estrategia de Montevideo para la Implementación de la Agenda Regional de Género en el Marco del Desarrollo Sostenible hacia 2030**. Naciones Unidas, XIII Conferencia Regional sobre la Mujer de América Latina y el Caribe, Montevideo, Octubre 25-28, 2016. Publicación LC/CRM.13/5,

Marzo, 2017. Disponible en línea: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/40636-estrategia-montevideo-implementacion-la-agenda-regional-genero-marco-del>

Correa Montoya, Lucas. “¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos”. Enero, 2011. Disponible en línea: **Territorios**. No. 22, 2010 <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1386>.

Díaz Durán, Jorge, Ramos Ferrer, Jesús Antonio y Jasso Rodríguez, Arturo Enrique. “*El Derecho a la Libertad de Tránsito: Irrupción de Caravanas*”. Diciembre, 2024. Disponible en línea: **Estudios y Perspectivas Revista Científica y Académica**. No. 4, 2024 <https://doi.org/10.61384/r.c.a.v4i4.744>.

Gutiérrez Puebla, Javier y otros. **Cómo aplicar el Big Data en la planificación del transporte urbano: el uso de datos de telefonía móvil en el análisis de la movilidad**. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo, División de Transporte, Nota Técnica N.º IDB-TN-1773, 2019. Disponible en línea: Banco Interamericano de Desarrollo <https://publications.iadb.org/es/como-aplicar-big-data-en-la-planificacion-del-transporte-urbano>

Harvey, David. **Ciudades Rebeldes: Del Derecho de la Ciudad a la Revolución Urbana**. España, Akal. 2013.

Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO). **Costo de la congestión: Presentación IMCO**. Septiembre de 2019. Disponible en línea: https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/11/20190909_Costo-de-la-congestión-Presentación-IMCO.pdf

Levy, Caren. “*Travel Choice Reframed: ‘Deep Distribution’ and Gender in Urban Transport*.” *Environment & Urbanization*, International Institute for Environment and Development (IIED), Vol. 25, No. 1, abril de 2013, pp. 47–63. Disponible en línea: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0956247813477810>

Loukaitou-Sideris, Anastasia. “*A Gendered View of Mobility and Transport: Next Steps and Future Directions*”. En: **Built Environment**. Reino Unido, University of Liverpool Press. Vol. 42, No. 3, 2016.

Martín Reyes, Javier. **Más allá del test de proporcionalidad: análisis, crítica y metodologías de adjudicación alternativas al modelo de Robert Alexy**. México, UNAM. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2023, p.17. Disponible en línea: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/15/7194/5.pdf>

Mehmood, Abid e Imran, Muhammad. “*Digital Social Innovation and Civic Participation: Toward Responsible and Inclusive Transport Planning*”. Octubre, 2021. Disponible en línea: **European Planning Studies**. Vol. 29, núm 10, 2021 <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1882946>

México, Steer y otros. **Patrones de movilidad con perspectiva de género en la Ciudad de México**. México, CAF. <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1635>.

Morales Reynoso, María de Lourdes, Garduño Oropeza, Gustavo Adolfo y Fuentes Reyes, Gabriela. “*El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política*

de los Estados Unidos Mexicanos”. Noviembre, 2022. Disponible en línea: **Espacios Públicos**. Vol. 23, 2023 <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/20772>.

Oficina de la Presidencia de la República (México). **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**. Disponible en: <https://agenda2030.mx/#/home>.

ONU. **Declaración y Plataforma de Acción de Beijing**. Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer (Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas), Beijing, China, Septiembre, 1995. Disponible en línea: ONU Mujeres <https://www.un.org/womenwatch/daw/beijing/platform/>

Pérez, Gabriel. **Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina**. Serie Comercio Internacional, N° 152. Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019. Disponible en línea: <https://repositorio.cepal.org>.

Portal de la CEPAL. **Disponible en línea: Plataforma Urbana y de Ciudades Sostenibles de la CEPAL**. <https://plataformaurbana.cepal.org/es/derecho-la-ciudad-en-mexico>.

Rodríguez Ortega, Julio Armando. **La omisión legislativa en derechos humanos**. (México). Congreso de la Unión, Cámara de Diputados. Servicios de Investigación y Análisis, Dirección de la Red de Investigadores Parlamentarios en Línea (REDIPAL). Ponencia presentada en el Congreso REDIPAL Virtual IX, marzo-septiembre de 2016. Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/redipal/TEMA2/T2_CRV-IX-10-16.pdf.

Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México. **Informe a 100 días de la Estrategia 30-100 contra la violencia hacia las mujeres en el transporte y espacios públicos**. Ciudad de México: 2016. Disponible en línea: Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Estrategia%2030100/Informe_Estrategia_30_100_100_Dias.pdf

UITP (International Association of Public Transport). **Artificial Intelligence in Mass Public Transport**. Bruselas, Bélgica: 2018. Disponible en línea: UITP <https://www.uitp.org/publications/artificial-intelligence-in-mass-public-transport/>

UITP (International Association of Public Transport). **Digitalization in Public Transport: Implementing Predictive Asset Maintenance**. Bruselas, Bélgica: Marzo, 2020. Disponible en línea: UITP <https://www.uitp.org/publications/digitalisation-in-public-transport-implementing-predictive-asset-maintenance/>

World Resources Institute (WRI México). **México hizo de la movilidad segura un derecho humano: así es como sus calles pueden transformarse**. *WRI México*, 2020. Disponible en línea: <https://es.wri.org/insights/mexico-hizo-de-la-movilidad-segura-un-derecho-humano-asi-es-como-sus-calles-pueden>

B. LEGISLACIÓN Y PROYECTOS LEGISLATIVOS

Carta Europea de la Mujer en la Ciudad. Comisión Europea, Red Europea de Mujeres. Atenas, Grecia, noviembre de 1994. Disponible en línea: E-Mujeres.net <https://e->

mujeres.net/wp-content/uploads/2019/01/CARTA-EUROPEA-DE-LAS-MUJERES-EN-LA-CIUDAD.pdf

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Foro Social Mundial, Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU. Porto Alegre, Brasil, marzo de 2005. Disponible en línea: Habitat International Coalition (HIC-AL) <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2019/03/Carta-Mundial-Derecho-a-la-Ciudad.pdf>

Carta Mundial por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. Habitat International Coalition (HIC-AL), Grupo de Mujeres y Hábitat de América Latina. Ciudad de México, 2018. Disponible en línea: Habitat International Coalition (HIC-AL) <https://hic-al.org/wp-content/uploads/2018/12/ciudadmujeres.pdf>

Constitución Política de la Ciudad de México. (P.O. Febrero 5, 2017/ Diciembre 23, 2024).

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (P.O. Febrero 5, 1917/ Abril 15, 2025).

Convención Americana sobre Derechos Humanos (CADH). Organización de los Estados Americanos (OEA), Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos. San José, Costa Rica, 22 de noviembre de 1969. Disponible en línea: Organización de los Estados Americanos.

Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Poder Ejecutivo. Diario Oficial de la Federación Diciembre 18, 2020. Disponible en: Secretaría de Gobernación https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5608174&fecha=18/12/2020&print=true

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad. (México). Senado de la República, LXIV Legislatura. Presentada por María Guadalupe Saldaña Cisneros, 8 de noviembre de 2018. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/39b4ee7e62912505e081595e47112fe59f7b0822.pdf>.

Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la fracción XVII del artículo 64 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de seguridad vial. (México). Senado de la República, LXIV Legislatura. Presentada por Martí Batres Guadarrama, 22 de mayo de 2019. Disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/39b4ee7e62912505e081595e47112fe59f7b0822.pdf>.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP). Organización de las Naciones Unidas (ONU), Asamblea General. Nueva York, Diciembre 16, 1966. Disponible en línea: Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights>.

C. JURISPRUDENCIA

Garantía de libre tránsito prevista en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. No se vulnera con el embargo precautorio del vehículo automotor. Tesis aislada. Amparo directo. Tribunal Colegiado de Circuito. Clave II.3o.A.3 A. (SJF: 9ª época, T XV, Enero 2002, p. 1293). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/187975>. Registro 187975.

Prisión preventiva justificada. No se acredita el peligro de sustracción de la justicia o que existe la posibilidad de que el inculcado dificulte su comparecencia para imponerla, por haber sido detenido en un Estado diverso al en que se lleva proceso, pues se trasgredirían el principio de presunción de inocencia y su derecho humano al libre tránsito. Tesis aislada. Amparo en revisión. Noveno Tribunal Colegiado de Circuito. Clave I.9º.P.65 P (11ª). (SJF: 11ª época, T IV, Feb., 2023, p. 3759). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2026023> Registro 2026023.

Recurso de revisión en el juicio de amparo contra normas generales. La autoridad ejecutora tiene legitimación para interponerlo cuando aduzca en sus agravios que no debió ser considerada como responsable, en virtud de que no se reclamó la aplicación de la norma declarada inconstitucional por vicios propios y que no intervino en su emisión o promulgación. Jurisprudencia. Amparo en revisión. Tribunal Colegiado de Circuito. Clave V.2º.P.A. J/1 K (11ª). (SJF: 11ª época, T IV, Oct., 2021, p.3361). Disponible en línea: SCJN <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2023711> Registro 2023711.

D. ESTADÍSTICAS

Gobierno de México. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales e Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. **Informe del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero, 1990-2022.** 2025. Disponible en: https://unfccc.int/sites/default/files/resource/INEGYCEI_170625_CGMCC.pdf.

Gobierno del Estado de Nuevo León. **Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en Nuevo León.** Disponible en línea: <https://www.nl.gob.mx/es/alerta-de-violencia-de-genero-contra-las-mujeres>

INEGI. **Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), 2021: Principales Resultados-Nuevo León.** Agosto de 2022. Disponible en línea:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/endireh/2021/doc/19_nuevo_leon.pdf

ONU Mujeres México. **Ciudades Seguras Monterrey-Área Metropolitana,** 2019. Disponible en línea: <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2019/Diagnostico%20y%20Programa%20Ciudades%20Seg%20Monterrey-AMM.pdf>

E. MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y REDES SOCIALES

Castillo Jiménez, Elia. “*El Congreso arranca una semana decisiva para cerrar el primer presupuesto de Sheinbaum*”. México: diciembre 2, 2024. Disponible en línea: **El País**, México <https://elpais.com/mexico/2024-12-03/el-congreso-arranca-una-semana-decisiva-para-cerrar-el-primer-presupuesto-de-sheinbaum.html>.

El Congresista MX. **Monterrey inicia programa piloto de scooters y bicicletas eléctricas**. El Congresista MX, sección Política / Nuevo León, 2023. Disponible en línea: <https://elcongresista.mx/politica/nuevo-leon/monterrey-scooters-bicicletas-electricas-programa-piloto/>

Habitissimo. (s.f.). **Instalar cámaras de vigilancia: precios y cotizaciones**. Disponible en línea: <https://www.habitissimo.com.mx/presupuesto/instalarcamaras-de-vigilancia>.

Heraldo de México. Enero 27, 2021. **Conoce las colonias y municipios más inseguros de Nuevo León**. Recuperado de <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2021/1/27/conoce-las-colonias-municipios-mas-inseguros-de-nuevo-leon-249827.html>.

Roman, Marianelly. “*¿Cuánto cuesta hacer una App en México en 2022?*”. México: Marzo 10, 2022. Disponible en línea: ADHOC <https://adhociti.com/blog/cuanto-cuesta-hacer-una-app>.