

**III SIMPOSIO INTERNACIONAL**  
**GOBIERNO URBANO: DEBATES ENTRE LO URBANO Y LO METROPOLITANO**

**20 ANOS**

**16 y 17 de Septiembre 2025**

**Cámara de Comercio de Bogotá**  
Sede y Centro Empresarial Chapinero  
Cl. 67 #8-32, Bogotá.

Organizan:

INSTITUTO DE ESTUDIOS URBANOS | UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA | ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Apoya:

Cámara de Comercio de Bogotá

## MOVILIDADES DE GÉNERO. HACIA UNA COMPRENSIÓN DE LAS MOVILIDADES DESIGUALES EN LA CIUDAD DE MÉXICO



DRA. PAULA SOTO VILLAGRAN  
Profesora Investigadora  
UAM-Iztapalapa

[generosymovilidades.org](http://generosymovilidades.org)  
<https://www.facebook.com/MoviGen>

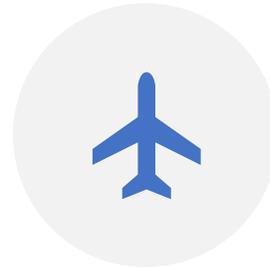
# Objetivo e itinerario



1.- BREVE INTRODUCCION.  
PORQUE LA MOVILIDAD



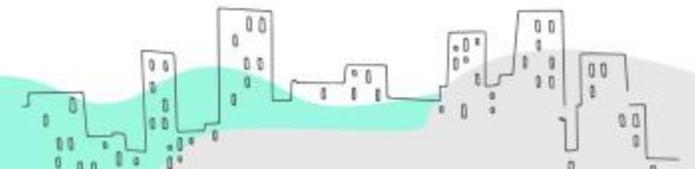
2.- MIRADA DE GÉNERO A LA  
MOVILIDAD



3.- QUÉ SABEMOS  
Movilidades diferenciales  
Movilidades cuidadoras  
Movilidades invisibles/cautivas  
Movilidades inseguras



4.- REFLEXIONES Y DESAFÍOS





## Introducción



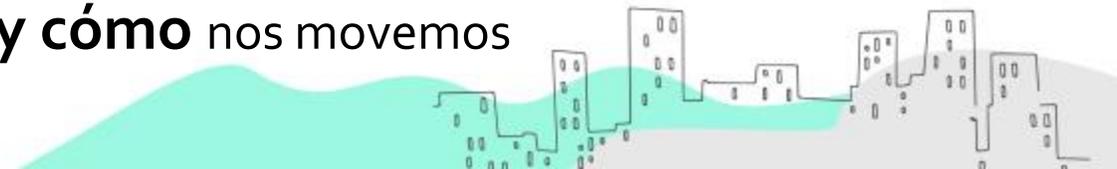
# 1.- Introducción

## ¿Porqué la movilidad?

Movilidad v/s transporte

Interacción entre (movimiento físico observable), la representación (los significados socialmente codificados del movimiento), la práctica (el movimiento tal y como se encarna y se experimenta) y la motilidad (el potencial para emprender movimientos). (Creswell, 2006)

1. **Motivos** para moverse
2. La **velocidad** a la que nos movemos
3. Los **ritmos** de nuestra movilidad
4. Las **rutas/itinerarios** por los que nos movemos
5. Como nos **sentimos** al movernos
6. **Cuándo y cómo** nos movemos





# 1.- Género y movilidad desde una perspectiva feminista

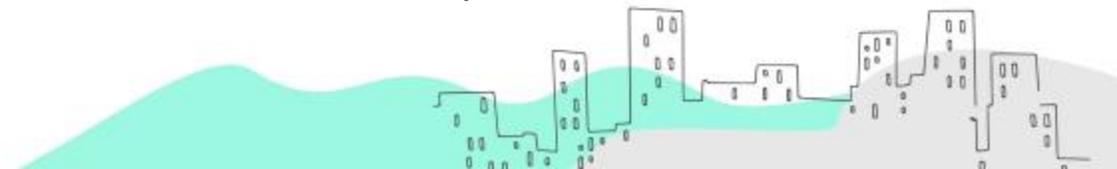
- Puntos de partida

i. Las movilidades producen y reproducen relaciones de poder: política de la movilidad. ***"la movilidad y el control sobre la movilidad reflejan y refuerzan el poder"*** (Massey, 1993).

ii. El movimiento y el viaje son prácticas corporeizadas.

iii. Las movilidades están implicadas en aspectos emocionales y sensoriales.

iv. Política de la movilidad / Política de la representación



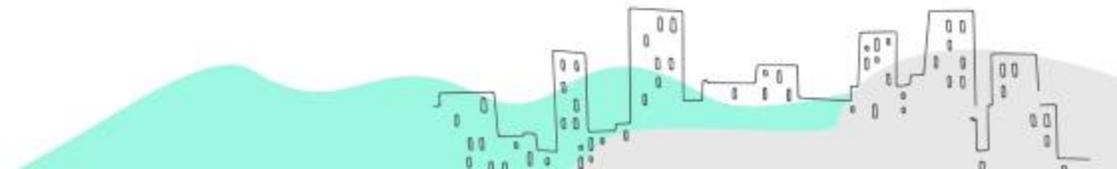


# 1.- Género y movilidad desde una perspectiva feminista

v. La relación entre movilidad y género es mutamente constitutivos.

vi. Sesgos de género en el transporte (sujeto incorporeo/valoración de los viajes laborales/ dicotomías público-privado se articulan consistentemente con la movilidad-inmovilidad).

viii. Abordar problemas sociales complejos, como sostenibilidad, requerirá una mejor comprensión de las relaciones entre género y movilidad



# APUNTES METODOLOGICOS

Estudio de tres Centros de Transferencia modal en Ciudad de México

- 1.- 1250 encuestas
- 2.- 50 etnografías móviles
- 3.- Grupos focales con personas funcionarias

**TGL BID  
(2019)**

Estudio “Una mirada de género-interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México”.

1. Encuesta de viajes de cuidado aplicada a la Ciudad de México  
1,200 cuestionarios
2. Entrevistas móviles de acompañamiento a mujeres en sus viajes de cuidado (50 entrevistas)
3. Investigaciones específicas sobre movilidades de cuidado e interseccionales

**SECTEI  
(2022)**

Estudio “Percepción de seguridad y violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la Ciudad de México”

1. Encuesta piloto 520, de las cuales, 430 son mujeres, 87 hombres, 2 personas no binarias y 1 persona trans.
- 2.- Etnografías móviles (10)

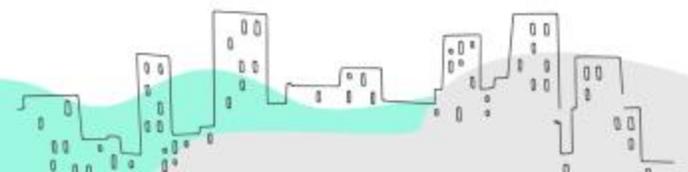
**BID  
(2024)**



## 2. ¿COMO EL GENERO DA FORMA A LA MOVILIDAD?



# MOVILIDAD DIFERENCIALES



### Modos de viaje

Uso mayor del transporte público colectivo

Aumento en el uso de la Bicicleta

Mayor cantidad de viajes dependientes del taxi

### Temporalidad de los viajes

Las mujeres tienden a realizar viajes más cortos en tiempo que los hombres para días entre semana y sábado (EOD, 2017)

Sobre el 60% de las mujeres encuestadas en CETRAMs utiliza diariamente el transporte público.

En horarios principales: 13.01-17.00 y 17.00-21.00

Muy bajo uso del transporte en horario nocturno 1 de cada 10.

### La diferencia que crea la caminata

EOD: Un porcentaje mayor de viajes de mujeres relacionados con el cuidado involucran "caminar por la calle" (76%)

SECTEI 69% para ir de compras

### Miedo / inseguridad:

A nivel nacional, 69,2% de las mujeres encuestadas se sienten inseguras al caminar solas por la noche en los alrededores de su vivienda, mientras que los hombres se sienten inseguros en un 53%.

En el transporte público, la percepción de inseguridad de las mujeres es del 59.6%, y la de los hombres es del 48.9%.

### Tenencia de vehículos

Las mujeres demuestran un nivel de control del vehículo privado menor al de los hombres en todos los niveles socioeconómicos (EOD; 2017)

En el estudio de CETRAM 12.7 en Taxqueña, 7.1% en Pantitlán y 10.1 Indios Verdes

### Propósito de viaje

Entre semana las mujeres realizan 12% más viajes que los hombres, diferencia que se reduce a 5% en sábado (EOD, 2019) Los datos de la encuesta indican que en un día laboral, mientras el principal motivo de desplazamiento entre hombres es ir al trabajo (28.9%), el principal motivo de desplazamiento entre las mujeres de la Ciudad de México es realizar viajes de cuidado (19.3%)

MOTIVO DE VIAJE	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Ir al hogar	7 712 447	8 647 023	16 359 470
%	47.14	52.86	100
Ir al trabajo	4 705 083	2 889 911	7 594 994
%	61.95	38.05	100
Ir a estudiar	2 096 358	2 007 157	4 103 515
%	51.09	48.91	100
Ir de compras (bienes y servicios)	573 325	1 668 848	2 242 173
%	25.57	74.43	100
Convivir (amigos o familiares), deportes o recreación	400 899	593 466	994 365
%	40.32	59.68	100
Llevar o recoger a alguien	433 671	1 854 383	2 288 054
%	18.95	81.05	100
Hacer un trámite	121 781	162 252	284 033
%	42.88	57.12	100
Ir al médico o recibir atención de salud	148 827	299 191	448 018
%	33.22	66.78	100
Ir a acto religioso	13 491	38 779	52 270
%	25.81	74.19	100
Otro	83 692	103 925	187 617
%	44.61	55.39	100
No sabe	6157	4825	10982
%	56.06	43.94	100
Total	16 295 731	18 269 760	34 565 491
%	47.14	52.86	100



Movilidades cuidadoras



Llevar y traer a la escuela a sus hijos o hijas



Pagos, trámites y gestiones



Relación de compras

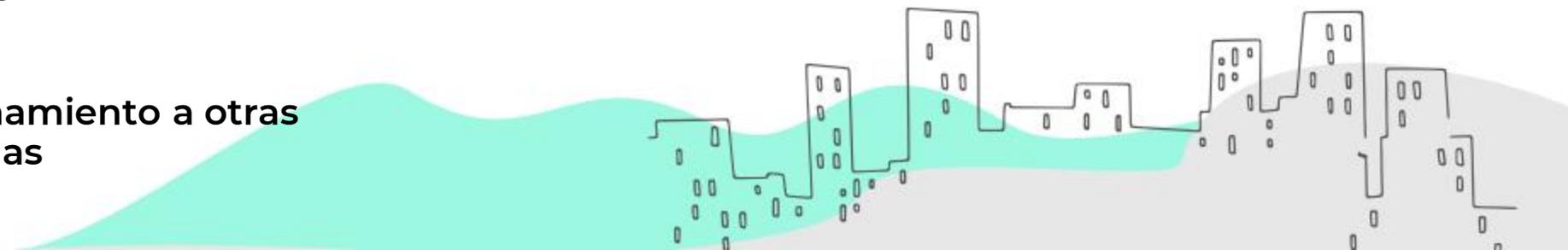


Atención y gestión de la salud

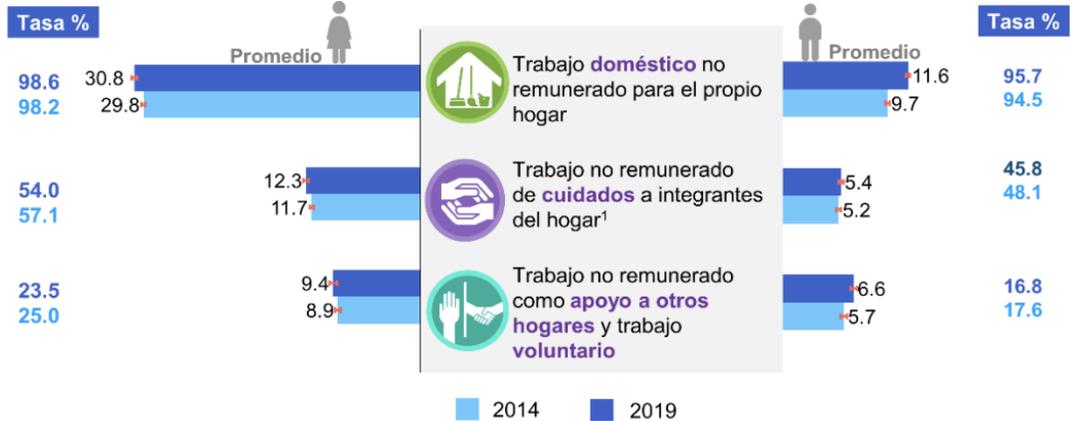


Atención y acompañamiento a otras personas

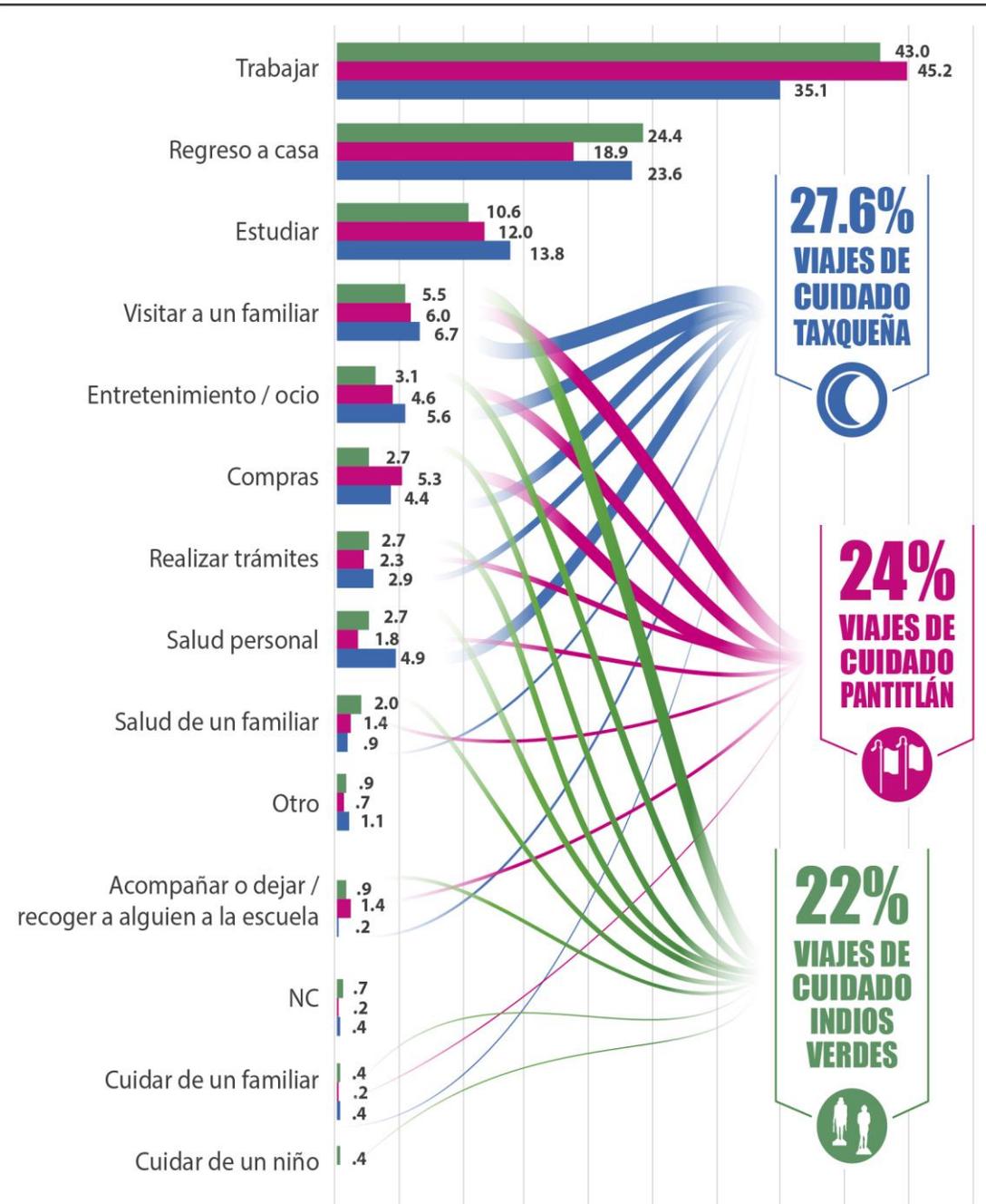
### iii. Movilidades cuidadoras- Viajes de cuidados



### Promedio de horas a la semana de la población de 12 años y más que realiza la actividad y tasas de participación por tipo de actividad de trabajo no remunerado y sexo, 2014 y 2019

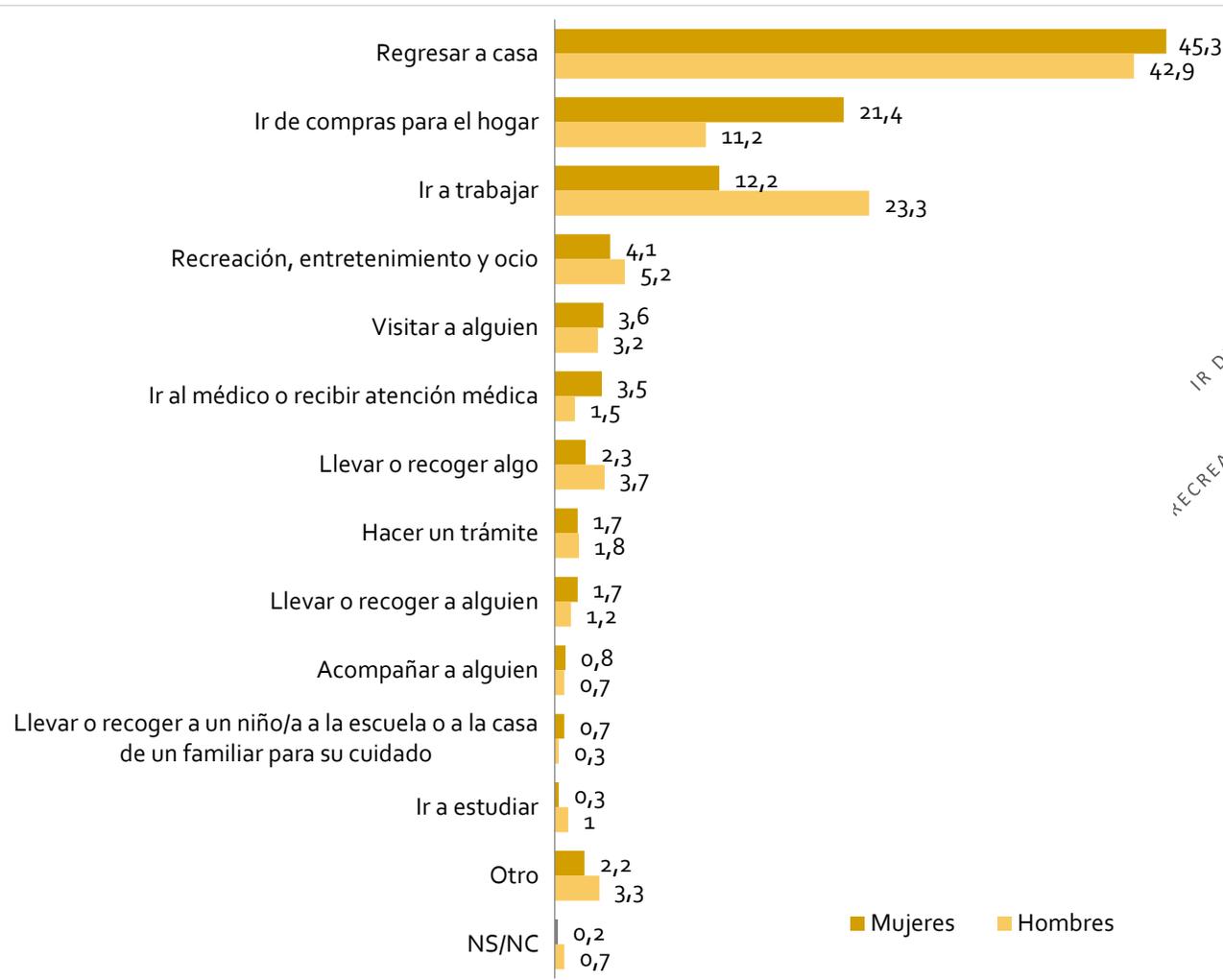


Nota 1: No incluye el tiempo de **cuidados pasivos**.  
 Las tasas de participación se calculan en relación con la población total de 12 años y más.  
 Fuente: INEGI. Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2019 y ENUT 2014.

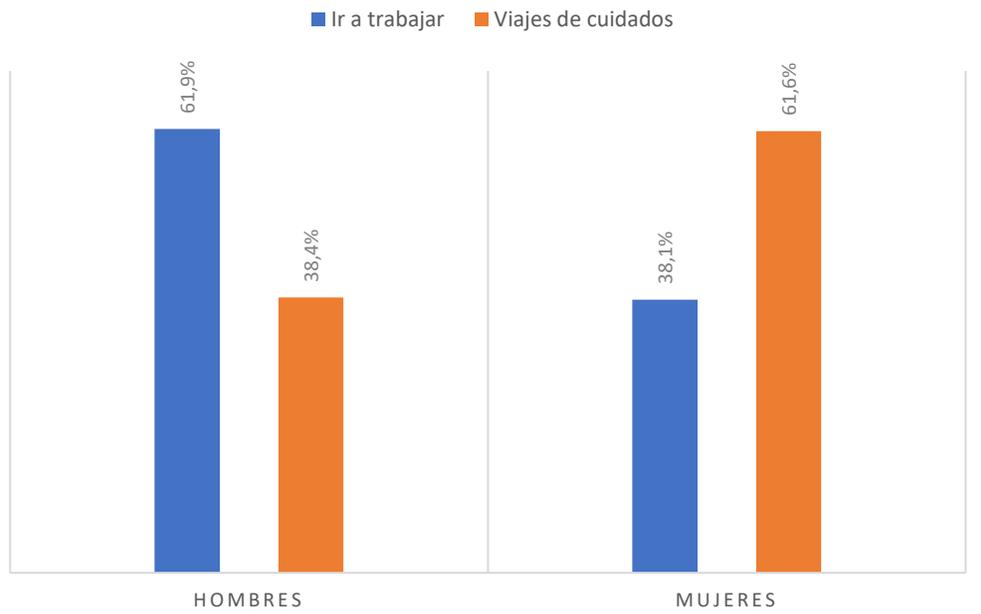
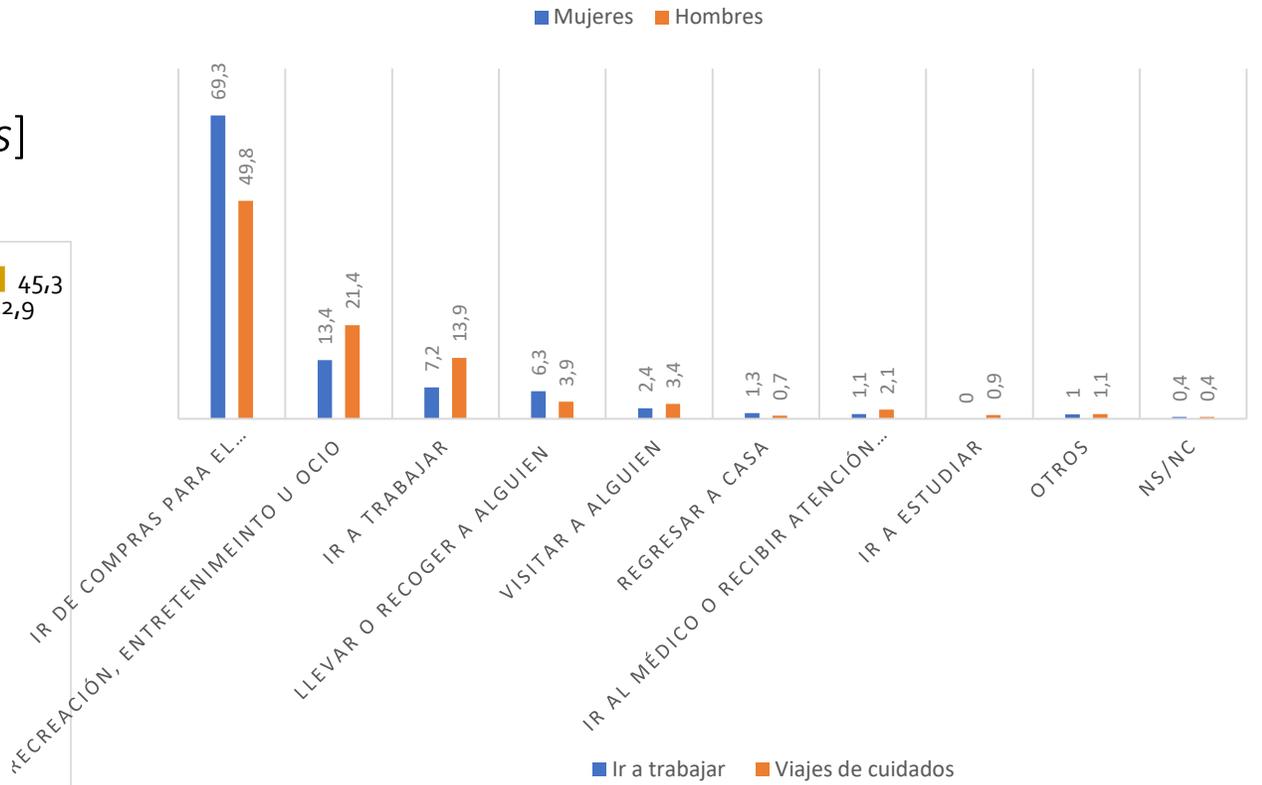


Fuente: Estudio CETRAMS (2019)

# Gráfica Propósito de los viajes [Total de viajes. Porcentajes]



Fuente: Estudio SECTEI (2022)



Fuente: Estudio SECTEI (2022)

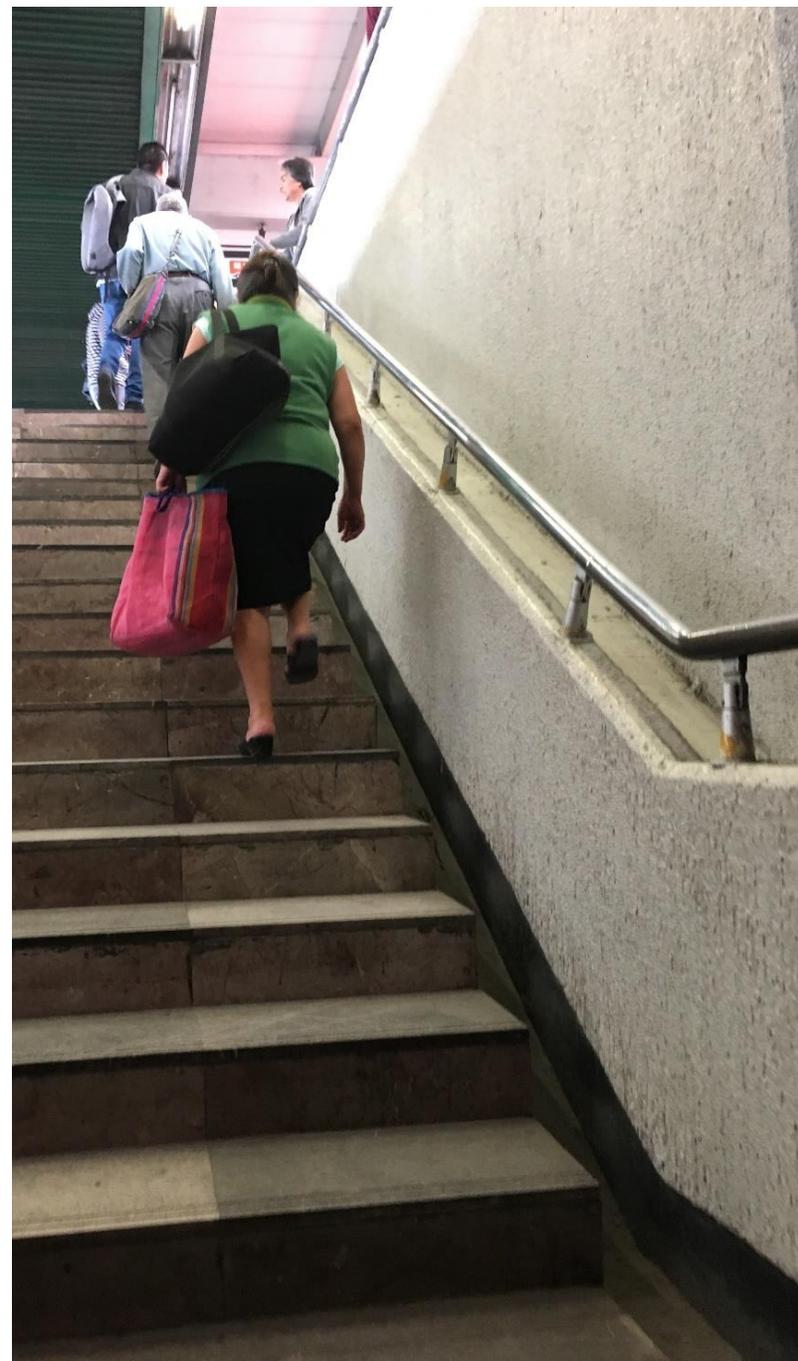
# Viajes con niños y niñas

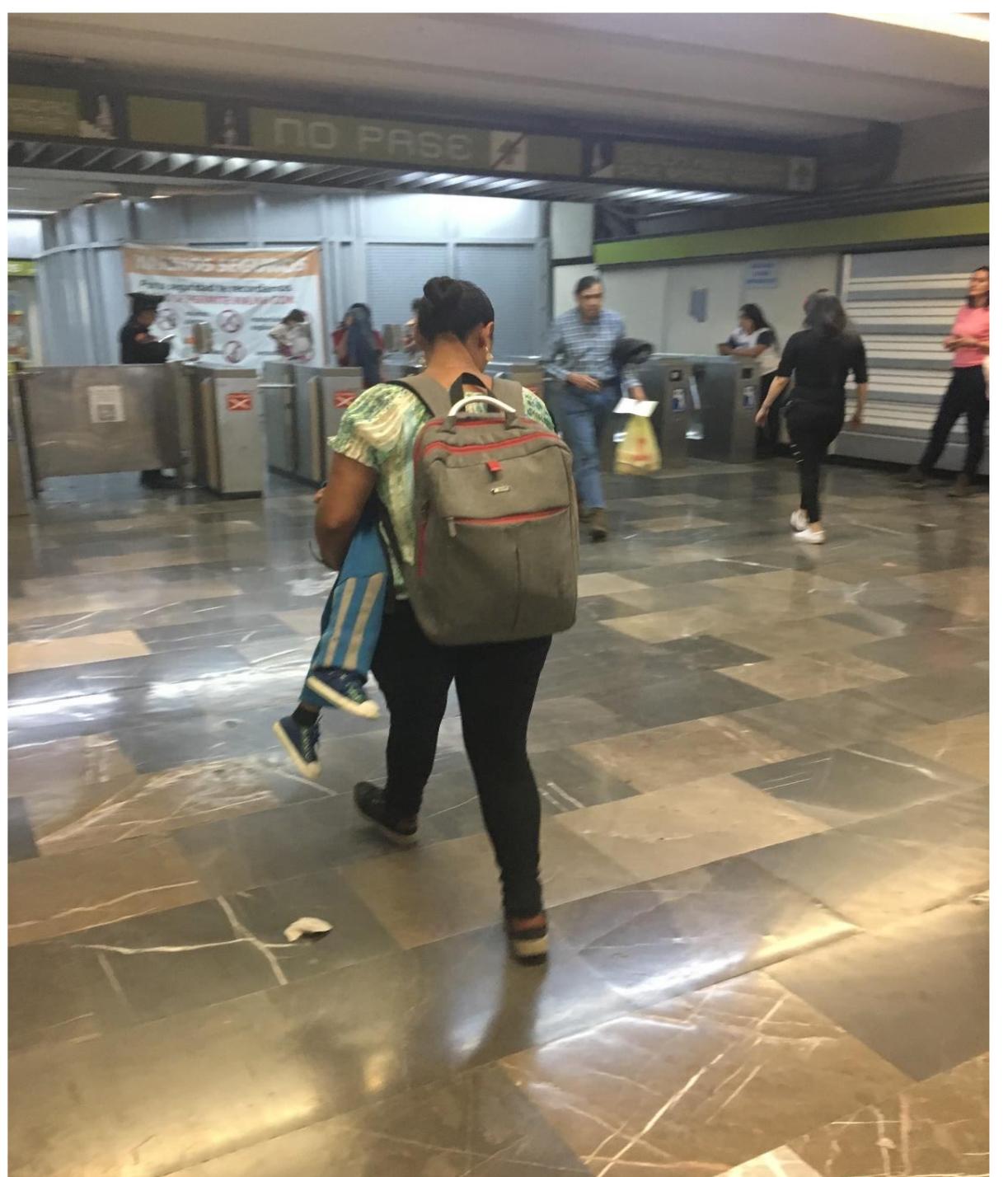
	MADRE	PADRE	HERMANO/A	ABUELO	ABUELA	OTRO FAMILIAR	OTRO	NS/NC
Los llevaron a parques, plazas, canchas, museos o lugares de entretenimiento	58.0	15.9	5.0	5.0	8.9	4.3	0.9	3.8
Los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud	70.3	14.0	3.6	2.4	3.1	4.1	2.5	0.0
Los llevaron y/o recogieron de la guardería, escuela, clases o de algún familiar para ser cuidado	64.9	16.0	6.1	4.0	5.2	0.0	0.0	3.9
Los llevaron y/o recogieron de clases, trabajo u otro lugar	58.8	18.3	8.3	1.6	10.2	2.8	0.0	0.0
Asistió a juntas, festivales o actividades de apoyo escolar	76.1	2.7	0.0	4.2	8.1	8.8	0.0	0.0
Realizaron una salida para tramitar o cobrar algún programa social	75.4	6.8	0.0	0.0	0.0	17.8	0.0	0.0

Fuente: Estudio SECTEI (2022)

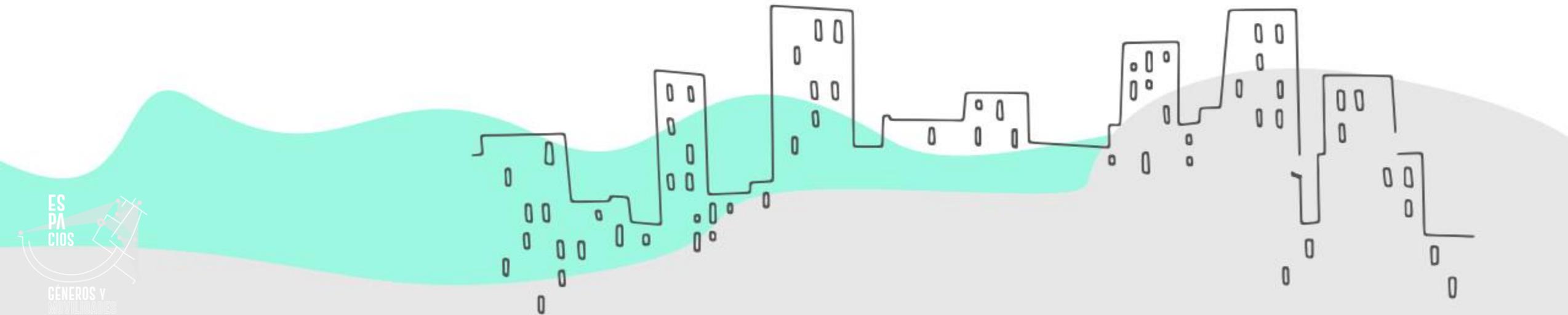
# Viajes con personas mayores

	Hijo	Hija	Hermano	Hermana	Nuera	Yerno	Amigo/a	Otro familiar	Otro	Ns/Nc
Los llevaron, recogieron o esperaron para que recibiera atención de salud	24.3	25.3	3.4	4.2	1.2	0.3	0.0	11.6	9.0	1.0
Los llevaron a parques, plazas, canchas, museos o lugares de entretenimiento	23.8	10.2	3.5	5.5	9.6	0.0	0.9	13.5	4.9	4.0
Realizaron una salida para tramitar o cobrar algún programa social	19.8	22.1	1.3	0.8	9.6	8.4	1.7	20.6	1.7	1.3
Los llevaron y/o recogieron del trabajo, trámite u otro lugar	11.5	27.0	3.7	0.0	12.3	2.7	0.0	12.6	4.0	8.0
Los llevaron y/o recogieron de la casa de algún familiar para ser cuidado	20.0	24.7	5.6	8.9	5.9	12.1	10.0	0.0	3.3	0.0
Asistió a juntas, festivales o actividades de apoyo escolar	13.7	29.9	7.1	0.0	17.4	23.3	0.0	8.6	0.0	0.0





# MOVILIDADES INVISIBLES/CAUTIVAS



Los ritmos y rutinas del viaje cotidiano



Moverse, detenerse y parar

Moverse con objetos

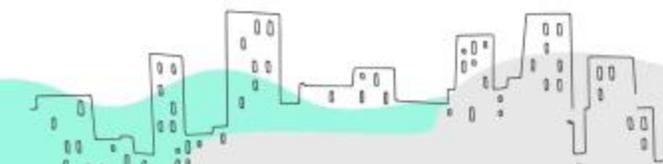


Cuidados pasivos

Transporte informal



Interdependencia



# Movilidad y accesibilidad

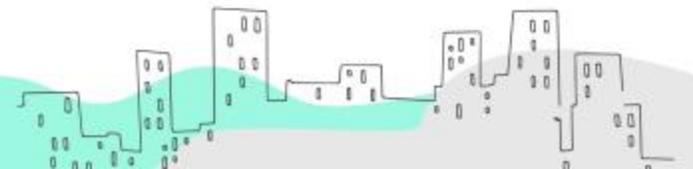


**CETRAM:** Indios verdes  
**EDAD:** 32 años  
**ACTIVIDAD:** Empleada



## Accesibilidad de María

María tiene 32 años, esta casada y vive con su hijo de 3 años y su marido en el Fraccionamiento de Urbivillas en Tecámac, Estado de México. Trabaja como empleada de atención de servicio al pasajero de una aerolínea en Parque Lindavista en la alcaldía Gustavo A. Madero. María y su hijo salen de lunes a viernes a las 9:00 am rumbo a la guardería de su hijo que se encuentra muy cerca de la estación de metrobús Álvaro Obregón. María viaja con la pañalera del niño en un hombro, su mochila de trabajo en el otro hombro, de una mano lleva a su hijo y en la otra lleva el desayuno del niño. Aprovecha los viajes de ida con su pequeño para darle de desayunar y revisar su aseo personal (como las uñas largas y limpiarlo después de su desayuno). Después de dejar a su hijo en la guardería a las 10:15 o 10:30 am, regresa en metrobús a la estación Euzkera para caminar 10 min y llegar a su trabajo a las 11:00 am en el centro comercial parque Lindavista. aprovecha para maquillarse y peinarse en el metrobús, trabaja hasta las 8:00 pm. Escogieron esta guardería porque se encuentra cerca del trabajo de su marido y porque tiene el horario extendido hasta las 8:00 pm. El esposo de María sale de trabajar a las 6:30 pm, recoge al niño a las 8:00 y se encuentran con María en un punto intermedio del viaje de regreso a casa. Muchas veces durante el regreso a casa su hijo duerme, por lo que su padre tiene que cargarlo. El niño pasa la mayor parte del día en la guardería y buena parte de la convivencia con el niño despierto es en el viaje del transporte público, cerca de 1hr y media de ida y 2 horas de regreso, aunque en el regreso el niño ya va dormido. María y su esposo cuentan con coche, pero solo lo usan para emergencias y para hacer compras, evitan usarlo para llegar al trabajo ya que los dos trabajan en zonas complicadas de la Ciudad de México donde hay mucho tráfico y son frecuentes los cierres de avenidas por las marchas. El tráfico es un factor que ralentiza la frecuencia del metrobús, además cuando hay marchas hay cierre de servicio, por lo que se ve obligada a usar taxi, lo que aumenta considerablemente los gastos en transporte. Por otro lado, el tráfico también afecta su trayecto en transporte concesionado de Tecamác a la CETRAM Indios Verdes, ya que la ruta pasa por la autopista México-Pachuca y los accidentes son una constante. Los principales temores de María al viajar con su hijo se relacionan a las aglomeraciones porque los pueden golpear, robar o sufrir acoso sexual. María dice que prefiere viajar en el vagón de hombres porque las mujeres son muy violentas “no nos respetamos, es más fácil que ellas me empujen o me insulten que en el vagón de los hombres



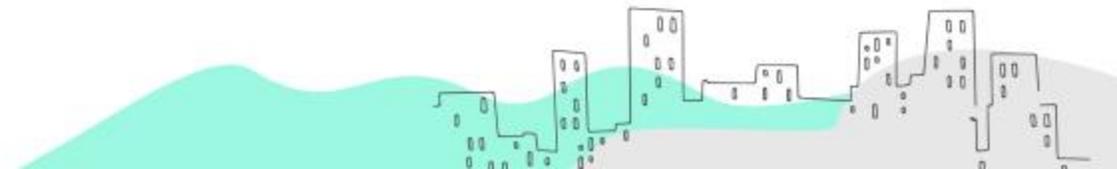
## Transporte informal



Los modos informales:

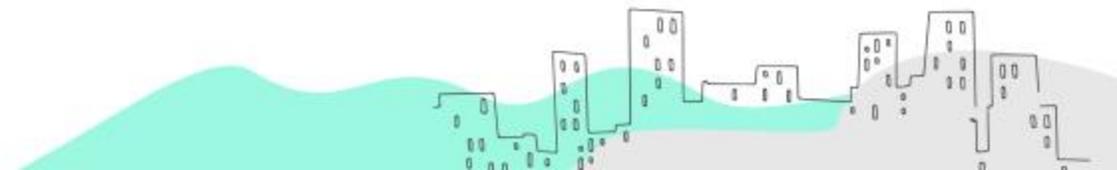
- Son servicios flexibles
- Responde a la demanda de las personas
- Operan sin marcos regulatorios
- Son de bajo costo
- Permiten cubrir el primer o último trayecto de desplazamiento de las mujeres.

Eslabón dentro de una red de apoyo informal en el sentido de poder gestionar el trabajo de cuidados: "realizar los encargos" "que te lleve a recoger a los hijos a la escuela", "ir al mercado", "que te traiga el tanque de gas", "hacer compras"

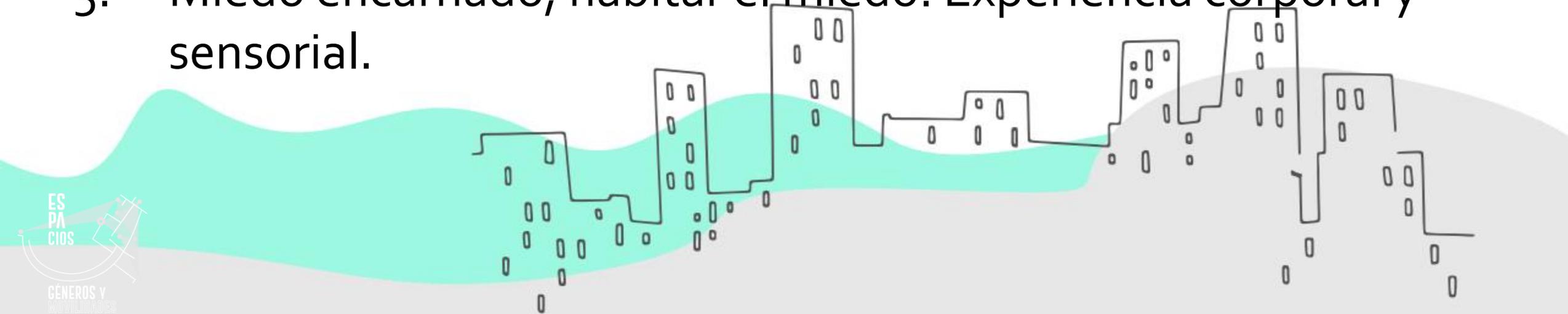




Movilidades del miedo-violencia



1. Violencia naturalizada y normalizada.
2. Un ejercicio y una manifestación de poder y dominio, donde el acosador afirma el dominio y ejerce el poder.
3. Geografías del miedo ¿qué nos dicen los lugares?
4. La violencia a menudo se inmobiliza, tanto la investigación como las políticas tienden a pensar la violencia en lugares estáticos e inconexos.
5. Miedo encarnado, habitar el miedo. Experiencia corporal y sensorial.



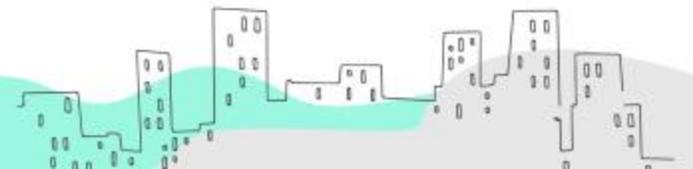
4. La violencia a menudo se inmoviliza, tanto la investigación como las políticas tienden a pensar la violencia en lugares estáticos e inconexos.

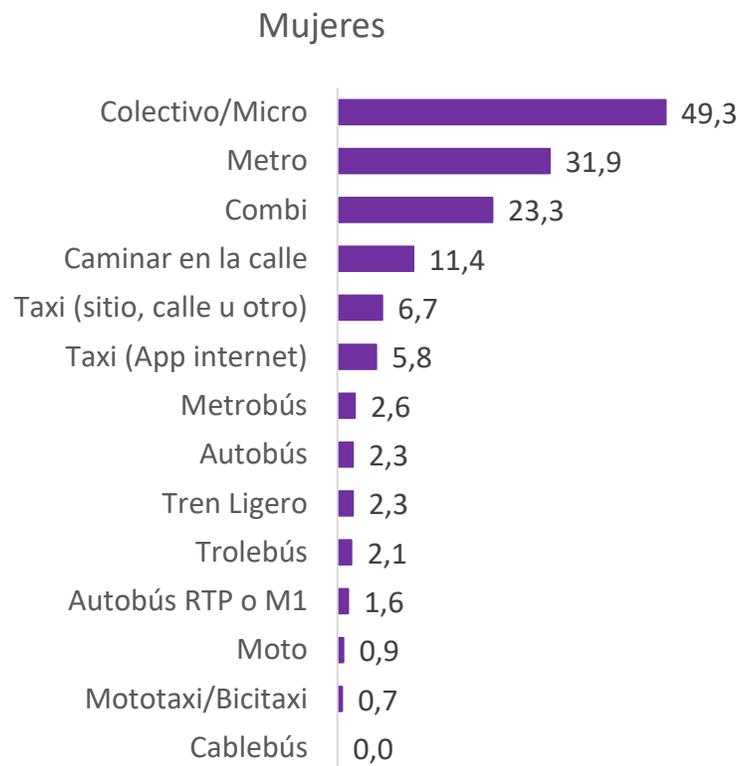
5. Las violencias en espacios públicos y en especial en el transporte se acumulan, es necesario verlas como historias móviles.

6. Ideología del espacio público como peligros y el privado como seguro. Es un continuo.

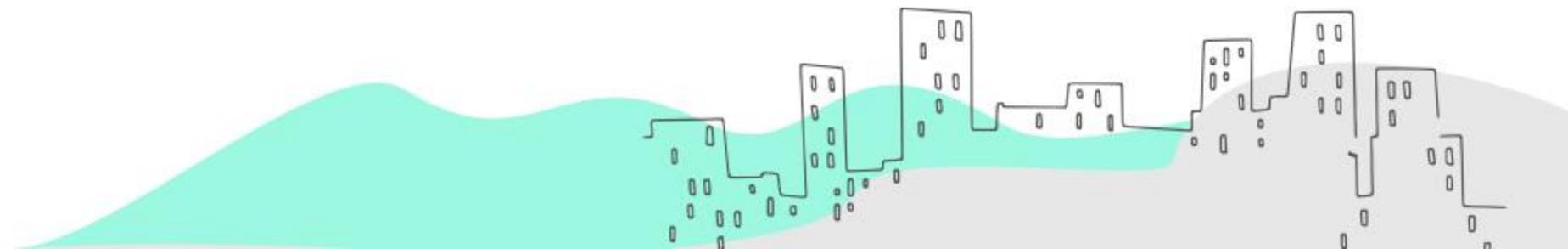
7. Hay más emociones en juego que el miedo (humillación, vergüenza, rabia, enojo etc.)

8.- Movilidades restringidas, violencias móviles. El papel de la movilidad en el acoso y la violencia





- 50% de las mujeres han sufrido alguna agresión.
- Metro es el modo de transporte donde se experimentan mayores violencias sexuales pero es en el transporte concesionado donde sienten más miedo de ser agredidas.
- Ante una situación de violencia el 89.4% de las mujeres indican que no avisan a las autoridades, lo que representa un obstáculo para el ejercicio de sus derechos.
- Por parte de las mujeres, el 86.4% consideran el acoso sexual en el transporte como una acción grave (desnormalización de la violencia sexual en espacios públicos).
- 9 de cada 10 hombres afirman que nunca han experimentado violencia sexual en el transporte público.



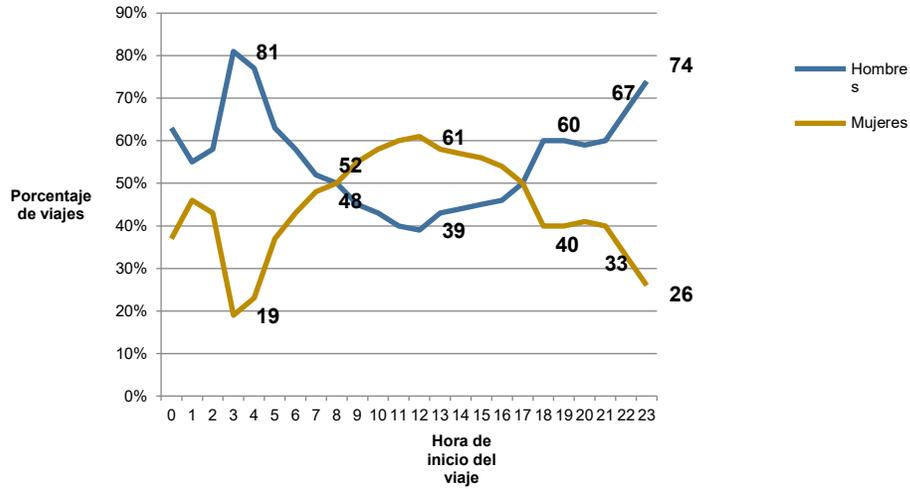


Calle, parque	Mercado, plaza, tianguis, centro comercial	Autobus, microbús,	Metro	Metrobús	Taxi	Iglesia o templo	Cantina, bar ntro	Feria, fiesta, asamblea o junta vecinal	Vivienda particular	Otro lugar público	Total
466,926	59,213	44,695	39,773	7,302	12,312	7,130	5,250	26,600	44,868	29,196	743,265
62.8%	8.0%	6.0%	5.4%	1.0%	1.7%	1.0%	0.7%	3.6%	6.0%	3.9%	100.00%



# VIOLENCIA INFRAESTRUCTURAL

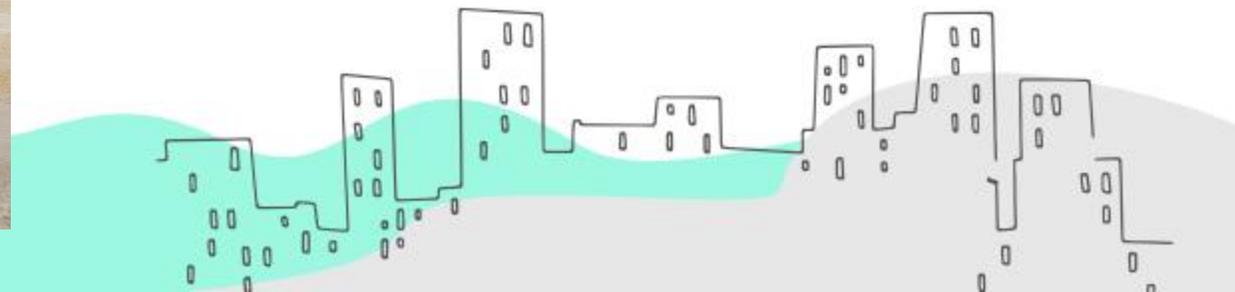
## 1. La existencia de infraestructura



## 2. La ausencia o insuficiencia de infraestructura



## 3. El cuerpo como infraestructura de cuidados



# Dimensiones físicas y sociales del miedo a la violencia



# El cuerpo como infraestructura





# Ideas finales: movilidades justas

Las injusticias territoriales y de movilidad están profundamente entrelazadas:

1.- Desde el propio cuerpo, y la forma en que ciertos cuerpos pueden moverse.

2.- La configuración de los entornos construidos por las infraestructuras y el uso del suelo, incluidos las formas de los edificios, las calles, los vehículos, el transporte público, y otras formas de infraestructura del transporte, que forman parte de ciudades segregadas.

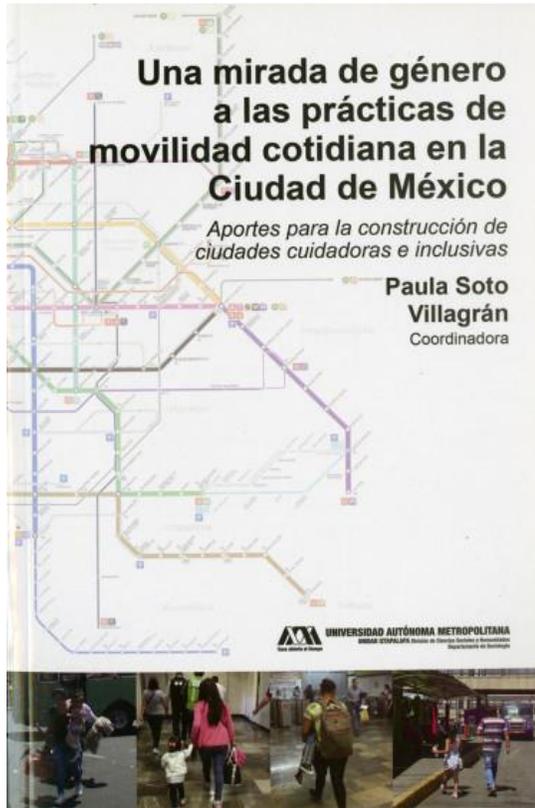
3.- Para las mujeres como colectivo: por estar más expuestas al ruido, lentitud, la espera son transportes más peligrosos, incómodos y menos flexibles.

4.- Pistas: bicicleta, cuidados, sostenibilidad.

*La movilidad desde una perspectiva feminista, no sólo se centra en el movimiento sino en las prácticas y en las infraestructuras de la movilidad.*

## **DESAFIOS METODOLOGICOS**





# Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México

Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras e inclusivas

**Paula Soto Villagrán**  
Coordinadora

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
UNIDAD IZTAPALAPA, Avenida de los Reyes 1001, Iztapalapa, Ciudad de México

## Estudios

CIUDAD Y TERRITORIO  
ESTUDIOS TERRITORIALES  
ISSN(P): 1533-6762; ISSN(E): 2659-3254  
Vol. LVI, N° 220, verano 2024  
Págs. 455-472  
<https://doi.org/10.37230/CyT.2024.220.6>  
CC BY-NC-ND



### Exploración sobre movilidades del cuidado: un análisis preliminar en Ciudad de México

Paula SOTO-VILLAGRÁN

Profesora investigadora del Departamento de Sociología  
Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (México)

**Resumen:** El persistente vínculo entre género y movilidad ha ido creciendo como tema de indagación tanto en los trabajos académicos como en las agendas políticas de transporte y movilidad en América Latina. En efecto, el reconocimiento de los sesgos de género en la planificación del transporte y sus efectos en la medición de los patrones de movilidad cotidiana de las mujeres ha ampliado las posibilidades de investigación sobre el papel de género en el estudio de los viajes que realizan cotidianamente las mujeres en los espacios urbanos. Sin embargo, las indagaciones sobre el vínculo entre género, trabajo de cuidados y movilidad son aún limitadas. Basándonos en un estudio mixto que integra una encuesta de movilidad y cuidados aplicada en Ciudad de México junto a una estrategia cualitativa móvil de investigación, este artículo explora los viajes de cuidado de mujeres y sus potenciales implicancias en el diseño de los espacios públicos de movilidad.

**Palabras clave:** Movilidad; Cuidados; Género; Espacios; Ciudad de México.

Recibido: 15.07.2023; Revisado: 13.02.2024  
Correo electrónico (1) [paula.soto.v@gmail.com](mailto:paula.soto.v@gmail.com); ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3049-3451>

La autora agradece los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que sin duda han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.  
Investigación financiada por la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación del Gobierno de la Ciudad de México (BECTE).

MINISTERIO DE VIVIENDA Y AGENDA URBANA 455

dossier de investigación

### Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras

Landscapes of care in Mexico City. Experiences, mobility, and infrastructures



Dr(a) Paula Soto Villagrán: Profesora-investigadora titular, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa (México). [paula.soto.v@gmail.com](mailto:paula.soto.v@gmail.com) <https://orcid.org/0000-0003-3049-3451>

Recibido: 16/07/2023 • Revisado: 03/12/2021  
Aceptado: 09/03/2021 • Publicado: 01/05/2022

#### Resumen

En el presente artículo se analizan las relaciones entre movilidad, cuidados y género a través del concepto "paisajes del cuidado". Para ello, se retoman los aportes teóricos de las geografías feministas del cuidado y la tradición teórica de la construcción social del paisaje. El objetivo del artículo es conocer las dimensiones espacio-temporales que conforman tales paisajes y su incidencia en la vida urbana de las mujeres. La estrategia metodológica es mixta, en tanto pone en diálogo técnicas cualitativas y cuantitativas de investigación, utilizando una encuesta de movilidad y etnografía móvil de acompañamiento a mujeres en sus desplazamientos cotidianos. El contexto de estudio fueron tres Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México. Las principales conclusiones evidencian cómo las prácticas de cuidar pueden estar presentes en los viajes cotidianos de mujeres que habitan la capital mexicana y que los territorios e infraestructuras del transporte pueden entenderse como espacios que dan forma a las experiencias de cuidar en movimiento. En tal sentido, investigar los paisajes del cuidado implica hacer visibles realidades que pasan desapercibidas pues, aunque los habitantes no sean conscientes de ello en los observos de muestra directa, esos paisajes están ahí, en los viajes cotidianos que hacen principalmente las mujeres en su recorrido por la ciudad.

**Descripción:** cuidados; espacios; género; movilidad; paisaje; transporte.

#### Abstract

This article analyzes the relationships between mobility, care, and gender through the concept of "landscapes of care". In this end, the theoretical contributions of feminist geographies of care and the theoretical tradition of the social construction of the landscape are taken up. The objective of the article is to understand the spatial-temporal dimensions that make up such landscapes and their impact on women's urban lives. The methodological strategy is mixed, as it puts in dialogue qualitative and quantitative research techniques, a mobility survey, and mobile ethnographies with women in their daily movements. The study context was three Modal Transfer Centers in Mexico City. The main conclusions show how caregiving practices can be present in the daily journeys of women living in the Mexican capital and that transportation territories and infrastructures can be understood as spaces for caregiving that shape the experiences of caregiving on the move. In this sense, investigating landscapes of care entails making visible realities that otherwise go unnoticed, as these landscapes are present in daily journeys—principally of women—through the city, though other inhabitants may not be aware of them or observe them directly.

**Keywords:** care; spaces; gender; mobility; landscape; transport.

ISSN Revista de Ciencias Sociales • 1533-6771 • vol. 000 (24, summer) • ISSN: 1390-1241 • e-ISSN: 1390-8065  
mayo- agosto 2022 • www.metadatos.mx  
<https://doi.org/10.37161/iconos.23.2022.5212> • Páginas 57-75



Encartes  
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons  
[encartesantropologicos@cicsas.edu.mx](mailto:encartesantropologicos@cicsas.edu.mx)

Soto Villagrán, Paula  
Un marco analítico para el estudio de la geografías del miedo de las mujeres a partir de la evidencia empírica en dos ciudades mexicanas  
Encartes, vol. 5, núm 10, septiembre 2022-febrero 2023, pp. 17-42  
Enlace: <https://encartes.mx/soto-geografia-miedo-mujeres-mexico>  
Paula Soto Villagrán ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-3049-3451>  
DOI: <https://doi.org/10.29340/en.v5n10.263>

Disponible en <https://encartes.mx>

**BID**  
Banco Interamericano de Desarrollo

**Evaluación de impacto del programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público en la Ciudad de México”**

Sector de Instituciones para el Desarrollo  
División de Innovación para servir al Ciudadano

NOTA TÉCNICA N° IDB-TN-1305

Aportes al diseño e implementación de políticas de prevención de la violencia de género en espacios públicos

Preparado para la División de Innovación para servir al Ciudadano por:  
Paula Soto Villagrán  
Arturo Aguilar Esteva  
Emilio Gutiérrez Fernández  
Carlos Castro Reséndiz

Agosto de 2017

**Percepción de seguridad y violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la Ciudad de México**

Resultados de encuesta y capacitación

**BID** **AM** **ITDP**

**ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACOSO SEXUAL Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL EN EL ESPACIO PÚBLICO: MUNICIPIO DE GUADALAJARA**

Programa Ciudades y Espacios Públicos Seguros para mujeres y niñas en el Municipio de Guadalajara

**BID** **AM** **ONU MUJERES**

**PROGRAMA PARA LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DEL ACOSO Y OTRAS FORMAS DE VIOLENCIA SEXUAL CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE PUEBLA**

PROGRAMA CIUDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS PARA MUJERES Y NIÑAS EN EL MUNICIPIO DE PUEBLA

**AM** **Ciudad Progreso** **ONU MUJERES**

**BID**  
Banco Interamericano de Desarrollo

Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México

División de Transporte

NOTA TÉCNICA N° IDB-TN-1780

Paula Soto Villagrán

Editores:  
Amado Crotte  
Laureen Montes

Diciembre, 2019

**MOVILIDADES INVISIBLES**

**PATRONES DE MOVILIDAD COTIDIANA DE MUJERES EN TRES MUNICIPIOS DEL ESTADO DE HIDALGO, MÉXICO**

**BID**