

**LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias
Sociales y Humanidades, Asunción, Paraguay.**

ISSN en línea: 2789-3855, 2025, Volumen VI

Reflexiones sobre la ciudad, la movilidad urbana y el género

Reflections on the city, urban mobility and gender

Héctor Campos Alanís

hcamposa@uaemex.mx

<https://orcid.org/0000-0001-7793-2496>

Universidad Autónoma del Estado de
México, Facultad de Planeación Urbana y
Regional
Estado de México – México

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i5.4799>

Artículo recibido: 14 de julio de 2025

Aceptado para publicación: 13 de noviembre
de 2025.

Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.


Redilat
Red de Investigadores
Latinoamericanos

NÚMERO

DOI: <https://doi.org/10.56712/latam.v6i5.4799>

Reflexiones sobre la ciudad, la movilidad urbana y el género

Reflections on the city, urban mobility and gender

Héctor Campos Alanís

hcamposa@uaemex.mx

<https://orcid.org/0000-0001-7793-2496>

Universidad Autónoma del Estado de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional
Estado de México – México

Artículo recibido: 14 de julio de 2025. Aceptado para publicación: 13 de noviembre de 2025.
Conflictos de Interés: Ninguno que declarar.

Resumen

El problema que se investiga son las diferencias de género en la movilidad urbana en ciudades, a partir de una revisión bibliográfica de trabajos de diversos autores, con la finalidad de profundizar en las diferencias existentes entre las razones para realizar desplazamientos dentro de la ciudad entre mujeres y hombres y las limitantes o condicionantes que enfrentan cada uno de ellos. En este sentido, no hay duda que el primer cuarto del siglo XXI ha traído consigo un repunte en el debate sobre las diferencias de género, las cuales han permeado desde hace algunos años al campo del urbanismo y la planeación territorial, ya que en el espacio es donde se plasman estos contrastes, que se traducen en procesos de exclusión o marginación para algunos grupos del uso y disfrute de los distintos espacios que ofrece la ciudad. De ahí entonces que existen distintas posturas del conocimiento que refieren al espacio como un entorno homogéneo que brinda las mismas condiciones de acceso, uso y disfrute para la población y algunas otras las cuales refieren un espacio heterogéneo que propicia y fomenta la exclusión de ciertos grupos de población, y un tercer grupo de investigadores proponen un espacio intermedio o mixto, en el que las diferencias entre mujeres y hombres en los contextos urbanos no solo parten de la cuestión biológica y territorial, sino donde el componente social tiene una fuerte carga.

Palabras clave: ciudad, género, movilidad urbana, exclusión

Abstract

The issue under investigation is gender differences in urban mobility within cities. This is based on a bibliographic review of works by various authors. This research aims to delve deeper into the differences between the reasons for commuting within the city between women and men, and the limitations or constraints each faces. In this sense, there is no doubt that the first quarter of the 21st century has brought with it a resurgence in the debate on gender differences, which have permeated the field of urbanism and territorial planning for some years now. These contrasts are reflected in space, resulting in processes of exclusion or marginalization for some groups from the use and enjoyment of the different spaces the city offers. Hence, there are different positions of knowledge that refer to space as a homogeneous environment that provides the same conditions of access, use and enjoyment for the population and some others which refer to a heterogeneous space that encourages and promotes the exclusion of certain population groups, and a third group of researchers propose an intermediate or mixed space, in which the differences between women and men in urban contexts do not only stem from the biological and territorial issue, but where the social component has a strong burden.

Keywords: city, gender, urban mobility, exclusion

Todo el contenido de LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, publicado en este sitio está disponibles bajo Licencia Creative Commons.



Cómo citar: Campos Alanís, H. (2025). Reflexiones sobre la ciudad, la movilidad urbana y el género. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades* 6 (5), 3075 – 3090.
<https://doi.org/10.56712/latam.v6i5.4799>

INTRODUCCIÓN

Una característica importante de las ciudades del siglo XXI es la posibilidad de desplazamiento tanto de personas, como de bienes, mercancías y servicios que en ellas confluyen. Este aspecto ha cobrado cada vez más relevancia ya que a través de la movilidad y los desplazamientos generados se facilita o condiciona el acceso a distintos bienes, servicios y actividades que tienen lugar en distintas partes del territorio. En este sentido una sociedad con mayores medios de comunicación y transporte tendrá mayores posibilidades de desarrollo que aquellas con limitaciones o restricciones en los desplazamientos de su población o de sus recursos y materiales.

Sin embargo, los distintos medios de transporte deben garantizar el uso y acceso equitativo para toda la población y no solo para algunos cuantos, independientemente de las condiciones socioeconómicas y espaciales de la población que habita en los grandes conglomerados urbanos; ya que como lo menciona Jirón (2007), es a través de los desplazamientos diarios que nos relacionamos y hacemos uso y disfrute de la ciudad. De tal forma que una movilidad limitada, también implica un condicionamiento del desarrollo personal o familiar ya sea de grupos o individuos, al limitarlos al uso y aprovechamiento de ciertos espacios de la ciudad.

El Banco Mundial en el 2023, refiere que el 56% de la población total del mundo, habita en zonas urbanas y la tendencia de crecimiento y concentración de población en estos conglomerados será cada vez mayor, así se estima que para el 2050, 7 de cada 10 personas habitarán en ciudades. En México, la situación es diferente y con un mayor en la concentración de población en ciudades. De acuerdo con información del Censo de Población y Vivienda 2020, el 79% de la población del país vive en localidades urbanas. Ambos aspectos denotan la importancia que tienen y continuarán representando los entornos urbanos en las sociedades venideras.

Diversos autores, refieren que los problemas futuros estarán asociados a las condiciones y características de estos espacios urbanos, los cuales y de acuerdo con el origen y desarrollo de la ciudad como un espacio público debería garantizar condiciones homogéneas de uso y aprovechamiento, sin embargo, la realidad es que las ciudades del siglo XXI continúan siendo espacios que tienden a profundizar las desigualdades en distintas esferas del desarrollo humano; ejemplo de ello es la diferencia en la movilidad de mujeres y hombres. En este sentido el presente documento tiene como finalidad realizar una reflexión teórica sobre las diferencias en la movilidad de mujeres y hombres dentro de la ciudad, para ello se hace una revisión bibliográfica profunda sobre distintos autores que han estudiado las diferencias en la movilidad por género.

IMPORTANCIA DE LA MOVILIDAD EN CIUDADES CONTEMPORÁNEAS

Cierto es que hasta hoy en día las grandes ciudades a nivel mundial continúan expandiendo sus límites de manera acelerada hacia espacios periféricos; proceso que ha sido denominado por Nava (2009: 2) como suburbanización y por Entrena (2005: 59) como periurbanización, en virtud de que otorga una mayor importancia a las zonas periféricas de las ciudades, dando como resultado modelos de desarrollo de ciudades desconcentradas, dispersas o difusas, en las que las relaciones entre grupos de población en condiciones sociales y económicas diversas y con necesidades distintas, conviven de forma cotidiana en el marco de importantes conflictos. Así, los conglomerados urbanos a nivel mundial enfrentan desafíos ambientales, demográficos, económicos y urbanos, que impactan en las condiciones de vida de sus habitantes. Uno de estos retos, sin duda alguna es la movilidad urbana por la importancia que implica en el desarrollo individual de las personas, así como de las actividades cotidianas y como elemento que contribuye a garantizar condiciones de equidad en el uso y disfrute del espacio urbano, aspecto que Lefebvre refirió a finales de la década de los años 60's como "El derecho a la ciudad".

En el disfrute a la ciudad y de acuerdo con Carmen Lizárraga, citado por Aguirre (2017:14), está asociado con “la distancia que separa a los lugares donde se realizan las distintas actividades económicas y sociales”, el cual no ha dejado de crecer en los últimas décadas, todo ello como resultado de los avances tecnológicos y organizacionales que forman parte de la evolución histórica de una ciudad monocéntrica hacia una policéntrica, donde los distintos centros o subcentros compiten entre sí por la atracción de personas y actividades económicas en el su territorio; dejando entre ver la importancia de la movilidad en el entorno urbano, tanto para satisfacer necesidades como el acceso al trabajo, a bienes y servicios, como aquellas actividades relacionadas con el ocio, la recreación entre otras.

Además, los desplazamientos tradicionales realizados de manera pendular “casa-trabajo-casa”) que imperaron en las ciudades industriales, en la actualidad han perdido importancia, dando paso a desplazamientos multidireccionales o también denominados multipropósito, característicos de ciudades posindustriales y sociedades postmodernas. A pesar de estos cambios los medios de transporte, la infraestructura y organización de éste en ciudades latinoamericanas, continúan estando organizados para una ciudad industrial, es decir con un principio repetitivo de horarios, rutas y número de corridas, aspecto que implica una limitante en los desplazamientos por la ciudad para quienes no están inmersos en esta cotidianidad laboral, además de no contribuir a la satisfacción de las necesidades de movilidad de gran parte de la población, generando así una exclusión a espacios de personas que no cuentan con los recursos necesarios para contar con vehículo privado (Del Romero, 2011: 134), los cuales son principalmente los grupos más vulnerables como mujeres, niños y adultos mayores, entre otros.

Para Jirón (2007: 194) en las ciudades del mundo actual, la movilidad e inmovilidad de las personas es un aspecto que cobra cada vez mayor importancia en virtud de que es la forma en que nos relacionamos con la ciudad, es la forma en que se vive, se disfruta, se conoce y se utiliza ésta. De tal forma que el uso y disfrute de la ciudad y sus distintos espacios determina en cierta manera las posibilidades de desarrollo personal y familiar de los habitantes de los entornos urbanos. En este contexto, Muñoz citado por Del Romero (2011: 134), recurre al término de “Territoriante” para nombrar a las personas que habitan en los espacios metropolitanos que viven o se asientan en un lugar de la ciudad, pero que a la vez son usuarios y visitantes, de muchos otros puntos de la ciudad, por necesidad, obligación o gusto; es decir hacen uso indistinto y disfrutan de los distintos espacios y beneficios que ofrece la ciudad en la medida de las posibilidades y limitantes individuales; en este sentido en mayor o menor medida todos los que habitamos dentro de las ciudades somos territoriantes.

De esta forma, la movilidad urbana se ha convirtió en una de las preocupaciones principales dentro de los estudios urbanos, la planeación y lógicamente el transporte, derivado de su vinculación directa con cambios en la morfología y estructura de las ciudades (Gutiérrez, 2012: 62), y no menos importante en las características y necesidades de los individuos. Lo anterior denota la importancia de la movilidad de personas dentro de la ciudad como elemento de bienestar social, económico, cultural, entre otros, ya que a través de ella se permite el acceso y disfrute de las distintas partes de la ciudad.

CONCEPTUALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL ENTORNO URBANO

El desarrollo de las llamadas tecnologías de la información y comunicación (TIC) en los primeros 20 años del siglo XXI, han contribuido en la mejora en la forma en que nos desplazamos y comunicamos dentro y fuera de la ciudad por medio de redes y diversificación de medios de comunicación y transporte al interior y exterior de las ciudades y distintas escalas territoriales (Lange, 2011: 89 y Sassen, 1998: 4), además de contribuir en la atención de uno de los principales problemas que enfrentan las ciudades en Latinoamérica; la movilidad cotidiana de personas en entornos urbanos cada vez más dispersos y segmentados, resultado de la concentración de actividades económicas (empleos, servicios) en puntos específicos de la ciudad; mientras que, en contraste los sectores

populares de la población, con menores recursos económicos, tienden a asentarse en zonas periféricas de la ciudad carentes de una adecuada infraestructura; generando con ello un incremento en la distancia, tiempo y costo invertido en la realización de desplazamientos para acceder al trabajo y servicios que ofrece la ciudad (Castro, 2014).

El abordaje de la movilidad urbana requiere de entender propiamente este concepto; así pues, para Archer (2003), la movilidad es un elemento clave para el desarrollo de actividades económicas y sociales, y hasta puede considerarse como un derecho, ya que de lo contrario el acceso y disfrute de actividades como la educación, la cultura, el ocio, el trabajo, etc., se verán condicionados o limitados.

La movilidad implica entonces, la conjunción de dimensiones distintas desde aquellas que relacionan el espacio-tiempo (trayectoria, ámbito y distancia del recorrido, recursos o herramientas, tiempo invertido), hasta aquellas que involucran el deseo o la decisión individual de cada persona es decir el propósito de viaje (Módenes, 2008: 159), (Díaz y Jiménez, 2002:3), en el cual entran en juego deseos, satisfacción de necesidades individuales y posteriormente colectivas.

Ello entonces supone a la movilidad como un fenómeno complejo, que requiere de la conjunción de factores sociales que dependen del individuo y su condición económica, hasta los aspectos físicos, que se asocian las características del espacio y la disponibilidad de medios para el desplazamiento, etc., los cuales en conjunto favorecen o condicionan la movilidad de las personas.

Al respecto Kollarits (1994: 179) refiere que la movilidad puede referirnos a tres significados diferentes: 1) Movimiento espacial, 2) Habilidad para moverse o potencial para acceder a actividades localizadas (motilidad¹) y 3) Disposición mental a moverse.

El primer aspecto remite a un desplazamiento de un punto a otro del espacio geográfico y su análisis representa una menor complejidad para definir los recorridos como parte de este complejo fenómeno, por otro lado, tanto el potencial para moverse o motilidad como la disposición a moverse poco se han abordado (aspectos 2 y 3), ello dada la dificultad que supone el diseño de métodos y variables adecuadas para su medición ya que refieren a la dimensión social de los individuos. El planteamiento anterior puede resumirse en la existencia de tres esferas que inciden en los procesos de movilidad: el espacio (necesario para el traslado de un lugar a otro), la capacidad física o tecnológica para realizar el desplazamiento y el deseo o disposición de los individuos a realizarlo. La dificultad de su estudio y abordaje estriba entonces en el abordaje e integración de estas tres esferas.

Un planteamiento similar al anterior fue realizado por Mukerjee (1942: 155-158) quien considera que en el fenómeno de la movilidad engloba la conjunción de 5 componentes: 1) físicos, referidos a la distancia y velocidad de los desplazamientos; 2) técnicos, en los cuales se incluyen los diversos medios y modos de transporte; 3) demográficos, asociados a las diferencias en las características de la población (edad, género, por mencionar algunos); 4) económicos, determinados por la actividad económica y la necesidad de movilizar recursos materiales, humanos, capital, entre otros, al interior de los espacios urbanos; y 5) culturales y sociales, en los que se incluyen el rol social y familiar y las relaciones dentro de un contexto social mayor. Con lo anterior, fue posible identificar una fuerte similitud entre los planteamientos de Mukerjee y Kollarits ya que ambos hacen alusión de que la movilidad es el resultado de la interrelación de distintas dimensiones; las cuales se ven afectados por cambios a través del tiempo, como resultado de la evolución propia de las condiciones sociales, culturales y económicas.

¹ Referente a "todos aquellos factores que permiten ser móviles, es decir, capacidades físicas, ingresos, aspiraciones de movilidad o inmovilidad, sistemas transporte, accesibilidad, y habilidades adquiridas" (Kaufmann, 2016, p. 36).

Salazar (1999: 51) y Miralles-Guasch (2000, citado por Gutiérrez, 2012: 64) refieren que la movilidad cotidiana, son todos aquellos desplazamientos realizados de manera recurrente que permiten la práctica diaria de las actividades y el acceso a bienes y servicios que ofrecen los territorios, los cuales muchos de ellos tienen un cierto carácter obligatorio para los individuos (Figueroa y Forray, 2015: 54). Bajo estos argumentos, dentro de las diferencias relacionadas al fenómeno de la movilidad cobran relevancia las cuestiones sociales en virtud del sentido que las personas otorgan a los viajes además del apoyo en cuanto al uso de medios alternativos para su realización. Es así como la movilidad cotidiana, parte entonces de una necesidad y o de una obligación, que está asociada a deseos y satisfacción de necesidades individuales o colectivas, en distintas partes de la ciudad.

Por su parte Jirón (2015: 49) prioriza a los factores sociales sobre los económicos y territoriales afirmando que:

“movilidad cotidiana no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas desde un espacio físico a otro en el territorio, sino que también se refiere a los significados que estas movilizaciones generan en términos de consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas, entre otras y, por otro lado, las experiencias de las personas sobre estos desplazamientos”.

Este planteamiento supone que la motivación para los desplazamientos diarios, parte de las necesidades y aspiraciones de las personas, pero también se toman en consideración las vivencias y experiencias cotidianas en cada uno de los viajes realizados, de tal forma que, las personas que han vivido experiencias negativas durante sus viajes diarios pueden ser propensos a limitar o condicionar sus desplazamientos tanto laborales como personales, mientras que aquellas personas sin incidentes en sus viajes pueden pudieran estar dispuestos a realizar un mayor número de desplazamientos. Es aquí donde la experiencia diferenciada de desplazamientos entre hombres y mujeres cobra un mayor valor, ya que en función de ella se puede incentivar o desalentar la movilidad futura de cada persona o grupo.

En este sentido, la forma en que se estén viviendo los desplazamientos juega un papel importante en la movilidad cotidiana ya que las condiciones no son iguales para toda la población; al respecto Módenes (2008: 162) refiere que, la movilidad habitual como la denomina, varía de acuerdo a las características de cada persona (edad, sexo, contexto familiar, entre otros), incluso dentro de la misma población femenina la experiencias de movilidad por edad, ciclo de vida, rol social, entre otros, son aspectos que marcan diferencia en la movilidad o inmovilidad de este grupo de población. Por su parte Rodrigue y Slack (2006: 190) refieren que la movilidad cotidiana se vincula de manera directa con las actividades urbanas específicas y el uso de suelo predominante, lo que a su vez permite establecer la recurrencia de la movilidad de las personas de acuerdo con factores como el ingreso, forma de la ciudad, concentración de actividades y nivel de desarrollo; aspectos que inciden de forma distinta de acuerdo con las particularidades de cada individuo. Estos planteamientos refuerzan la existencia de una movilidad diferenciada no solo entre hombres y mujeres, sino que también al interior de cada grupo (mujeres y hombres) existe heterogeneidad, y que una mayor o menor movilidad está fuertemente asociada a los aspectos sociales de los individuos, pero a la vez están condicionados o limitados, por actividades particulares, situación económica y ubicación territorial.

Gran parte de los trabajos sobre movilidad consideran al espacio urbano (ciudad) como parte central de sus investigaciones; por ser el espacio por excelencia de concentración de población, actividades económicas, infraestructura y bienes y servicios; así pues, es posible hablar entonces de una “movilidad urbana” la cual “es conceptualizada como una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlos” (Gutiérrez, 2012: 67 y Aguirre, 2017: 8), las cuales pueden ser a través de las diferentes formas de transporte que utilizan las personas en la ciudad.

En estos planteamientos se hace referencia a tres aspectos los cuales determinan los desplazamientos en la ciudad; los deseos, las necesidades de las personas y los medios para su realización. Los dos primeros son de carácter social, aunque el primero de ellos (deseos), se asocia a necesidades y conductas individuales, mientras que las necesidades derivan de una conducta social que desempeñan las personas dentro de la sociedad y que está directamente relacionada con el aspecto económico y la capacidad para satisfacer necesidades básicas de trabajo, alimentación, salud, educación, etc. Estos dos aspectos mencionados están determinados por la capacidad de satisfacerlos en función de medio de transporte, el cual estará determinado por la condición socioeconómica y la ubicación espacial del individuo en la ciudad.

Al tratarse de un fenómeno social con implicación en el territorio, la movilidad urbana es considerada por Jans (2017, 9) como:

“... los distintos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad: a través de las redes de conexión locales, lo cual exige el máximo uso de distintos tipos de transporte colectivo, que no sólo incluyen el sistema público de buses y metro, sino también taxis, colectivos, transfers, etc., los que tienen vital trascendencia en la calidad de vida, movilidad y uso del espacio público”.

Con lo señalado hasta el momento está claro que la movilidad urbana es un fenómeno complejo, no solo por la cantidad de variables que intervienen, sino por todos aquellos elementos que cambian de acuerdo con las características y necesidades individuales (aún al interior del grupo de mujeres y hombres). En este sentido, investigadores como Nava (2009: 108-110), añaden además que, la movilidad urbana involucra un origen y un destino del viaje, además de dimensiones variadas de comportamiento como propósito, tiempo del trayecto, ruta o trayectoria y ámbito de desplazamiento. Mendoza (2013: 571-572), complementa lo referido por Nava al enfatizar que la finalidad de los desplazamientos es el acceso a los recursos del territorio; y este desplazamiento puede realizarse por medios de transporte motorizados o no motorizados, particulares o colectivos. Si bien los planteamientos anteriores enfatizan en aspectos físicos o territoriales, no dejan de lado la importancia de los aspectos sociales dentro de los desplazamientos, ya que las personas al momento de decidir sobre sus desplazamientos ponderan tanto factores físicos, sociales y económicos, así como la disponibilidad de medios para su realización. De esta forma, estos planteamientos consideran a la movilidad urbana, como un fenómeno integral sin dar preferencia a alguno de los factores involucrados.

Continuando con estos planteamientos Lange (2011: 89) reconoce la importancia de distintos factores y actores en el fenómeno de la movilidad en los que se incluyen sistemas y modos de transporte, hasta la decisión compleja vinculada a una necesidad de desplazamiento en las personas, aspecto que, notoriamente cambia, en función de las características generales del individuo (edad, sexo, situación económica, ámbito espacial, etc.).

Mediante el análisis de la movilidad urbana es posible identificar diferencias puntuales entre grupos de población, los cuales hacen evidente de que tanto mujeres y hombres experimentan de forma distinta sus desplazamientos en la ciudad y por lo tanto el disfrute de esta.

Hasta el momento se ha podido apreciar, que a pesar de que el concepto de movilidad con sus variantes y enfoques (cotidiana y urbana) considera 3 aspectos fundamentales, el aspecto territorial o físico (dado por las cuestiones de localización y accesibilidad), un aspecto técnico (vinculado a la parte económica y la accesibilidad a distintos medios de transporte) y un aspecto social (que da origen y motiva los desplazamientos).

Dentro de la bibliografía revisada referente a los conceptos de movilidad, es posible mencionar que a pesar de las diferencias derivadas de la perspectiva y formación de los autores consultados, en los

conceptos existe un predominio de una orientación mayoritariamente social y en menor proporción territorial y económica; este aspecto parece estar relacionado con el periodo temporal de realización de los trabajos consultados, ya que a partir el último cuarto del siglo XX, los trabajos en materia de movilidad han tendido a considerar en mayor grado el aspecto social (deseos, vivencias, y necesidades de los individuos), que el aspecto cuantitativo, que prácticamente predominio en los trabajos de movilidad durante el siglo pasado.

De esta forma y para efectos de este trabajo la movilidad cotidiana será considerada como: la actividad individual o colectiva que implica el desplazamiento de un punto a otro dentro de cualquier ámbito territorial en busca la satisfacción de necesidades individuales y recurrentes mediante el uso de medios disponibles y accesibles.

En esta conceptualización se otorga un peso importante a los factores sociales como aquellos aspectos que dan origen a los desplazamientos, mismos que están orientados a satisfacer necesidades o carencias de los individuos y con ello favorecer a la mejora de las condiciones de vida permitiendo un mayor uso y disfrute de los territorios. Es importante resaltar que dentro de estos factores sociales el género cobra relevancia por los roles y papeles asignados y asumidos por mujeres y hombres dentro de las sociedades contemporáneas. A su vez este concepto toma en consideración que los distintos factores que condicionan la movilidad corresponden en mayor grado a elementos físico-espaciales es decir ubicación, disponibilidad y cobertura de medios de transporte, en los cuales la mujer históricamente ha afrontado mayores retos en comparación con los varones.

CIUDAD Y MOVILIDAD ¿UN DERECHO PARA TODOS?

Las ciudades actuales de acuerdo con Bericat (2005: 15) y Harvey (2012:14 y 15) se caracterizan por ser espacios hiper-fragmentados, proclives al conflicto, caracterizadas por la presencia de múltiples islas vitales, separadas territorialmente (en las cuales las personas satisfacen alguna necesidad cotidiana: residencia, trabajo, ocio, entre otros.), pero interconectadas mediante redes y medios diversos que posibilitan la comunicación y movilidad entre cada una de ellas. Este planteamiento permite reflexionar sobre la importancia de una movilidad equitativa y posible en las sociedades, con la cual sea posible garantizar el uso y disfrute de los distintos espacios y servicios en los entornos urbanos actuales, así como la interrelación con otros habitantes en espacios distintos de la ciudad.

De esta manera, en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2012: 184), se reconoce que las ciudades actuales lejos están de ofrecer oportunidades y condiciones equitativas para sus habitantes, sino que por el contrario tienden a limitar y condicionar el acceso a bienes y servicios ofertados de acuerdo con las características sociales, económicas, género, edad de sus habitantes entre otros. De esta manera continúan prevaleciendo y reproduciendo entornos urbanos heterogéneos y desiguales, en los cuales el acceso a espacios, bienes y servicios es limitado por las condiciones individuales.

Estos aspectos parecerían alejarnos cada vez más de lo Lefebvre denominó a finales de la década de los años 60's como el derecho a la ciudad y que a fechas recientes ha cobrado una mayor relevancia en virtud de que la realidad que predomina es un entorno neoliberal que prioriza la maximización de la riqueza y ganancia por encima de otros derechos dentro de la ciudad y es en este punto donde cabría el cuestionamiento de ¿por qué considerar a la ciudad como un derecho igualitario de sus habitantes?. La respuesta a este planteamiento la encierra la propia ciudad en virtud de que desde su conformación y evolución histórica no ha sido tarea exclusiva de los varones, sino una más bien ha sido una tarea conjunta entre hombres y mujeres, de ahí entonces que la población femenina tenga el derecho de reclamar su uso de manera igualitaria y con equidad.

A pesar de esto, es una realidad de que la mayor parte de las ciudades en México y otros países, ha dejado de lado el reconocimiento y atención de las necesidades básicas de las mujeres; por lo que la

Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad² busca hacer evidentes los aspectos y necesidades que en el ámbito urbano continúan pendientes y que, por ende, no han permitido la consolidación de ciudades equitativas y democráticas.

Al interior de los entornos urbanos es posible identificar dos tipos de necesidades básicas de los habitantes: 1) las necesidades sociales, mismas que están asociadas con la posibilidad de establecer relaciones entre individuos (mujeres y hombres), las cuales históricamente han sido de dominación y subordinación derivadas de la satisfacción de necesidades individuales y colectivas como el trabajo, la salud, la recreación, entre otras, y 2) las necesidades urbanas asociadas con la necesidad de acceso a lugares cada vez más especializados dentro del entorno urbano deriva en procesos de segregación y exclusión de individuos y grupos.

La idea del derecho a la ciudad fue propuesta por Henri Lefebvre en 1968, en su obra “El derecho a la ciudad”, plantea una reflexión sobre los resultados en caso de darse una urbanización generalizada³. Para Lefebvre (1978: 137) “la ciudad era considerada como una obra que unifica lenguajes, códigos y tejidos sociales comunes”; pero a su vez es un espacio de contradicciones; ya que por un lado fomenta el proceso de “socialización de la sociedad” mediante con el tránsito del modo de vida rural a uno urbano en un espacio público que permite este proceso de socialización y por el otro lado, reconoce que este proceso no se presenta de manera igualitaria para todos los habitantes, de tal forma que existe un proceso de segregación y exclusión de la población vulnerable como las mujeres, adultos mayores, niños, entre otros.

Por su parte, Harvey (2012: 4), considera que el derecho a la ciudad “es un derecho más colectivo que individual, ya que reinventar a la ciudad depende inevitablemente del ejercicio del poder colectivo sobre la urbanización”. En este aspecto es posible identificar coincidencia entre las posturas de Harvey y Lefebvre (aunque sus planteamientos se consideran como opuestos⁴) quien considera que el “derecho a la ciudad” tendría que ser una tarea colectiva y común orientada a hacer a un lado la segregación dentro de la ciudad, en virtud de que el reparto de esta estaba dado por los estratos más ricos, conduciendo a una destrucción de la actividad social. Ciertamente ambos planteamientos responden a momentos y condiciones sociales y territoriales distintas, ambos pugnan por la mejora de las condiciones de vida en las ciudades, en términos de igualdad, equidad, libertad de uso y disfrute del espacio urbano.

En virtud de los cambios en las relaciones y arreglos sociales al interior de las ciudades y la lucha por el reconocimiento por parte de algunos grupos de población (en particular las mujeres) en el año 2008 la Coalición Internacional del Hábitat de América Latina (HIC-AL) elaboró la denominada “Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad”, misma que está orientada a construir al interior de las ciudades “un modelo sustentable de sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social.” (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2012: 184 y 85). Este documento en su artículo 1º, refiere que “Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminación de género, edad, condiciones de salud, ingresos, nacionalidad, etnia, condición migratoria, orientación política, religiosa o sexual ...”, además de que las personas pueden hacer uso de la ciudad bajo los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social.

² que tiene como antecedentes inmediatos, la Carta Europea de la Mujer en la Ciudad realizada en el año de 1995, así como las declaraciones del Encuentro “Construyendo ciudades por la paz” y la “Declaración de Montreal sobre seguridad de las mujeres”

³ Recordando que la mayor parte de las proyecciones a nivel mundial, plantean un incremento de la población en zonas urbanas para finales del presente siglo. Mientras que para mediados del presente (2050) se estima que el 70% de la población mundial vivirá en ciudades.

⁴ En virtud de que Lefebvre plantea la necesidad de una lucha de clases, mientras que el planteamiento de Harvey plantea una sociedad que podría considerarse como utópica.

En su artículo 3º refiere que la ciudad pertenece a todos sus habitantes por lo que de manera implícita supone el disfrute igualitario de bienes y servicios ofertados en la ciudad. Sin embargo, aún en la actualidad es necesario reconocer que, el acceso a ciertos espacios dentro de las ciudades está condicionado por factores económicos, socio culturales (asociadas al género), al rol social, y a la seguridad.

En concordancia con lo anterior en el año 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) establecieron los denominados “Objetivos del Desarrollo Sostenible”⁵ (ODS) y dentro de ellos el número 11 corresponde a “Ciudades y Comunidades Sostenibles”, el cual busca lograr que las ciudades y en general los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. En este objetivo en particular se plantearon dos objetivos específicos relacionados con el derecho a la ciudad y la movilidad. El primero 11.2 que refiere la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mediante la ampliación del transporte público que apoye principalmente a personas vulnerables como mujeres, niños, discapacitados, entre otros. Por su parte el 11.3 menciona aumentar la urbanización inclusiva y sostenible, así como la capacidad de planificación y gestión participativa, integrada y sostenible de los asentamientos humanos. En ambos casos la realidad de las condiciones en países como México queda distante ya que las periferias de las ciudades y las zonas populares son las que cuentan con la menor infraestructura incluida sistemas de movilidad y rutas, además de que la participación de la población en los procesos de planeación es una mera simulación para democratizar los procesos e instrumentos de planeación.

POSTURAS TEÓRICAS PARA EL ABORDAJE DE GÉNERO COMO ELEMENTO DE DESIGUALDAD ENTRE MUJERES Y HOMBRES

El camino transitado para el reconocimiento de la perspectiva de género data de mediados del siglo pasado, cuando el psicólogo John Money en 1955 utilizó por primera vez el término “género”, para describir conductas asociadas modos de comportamiento, formas de expresarse y moverse, que caracterizan y se asocian con la identidad de mujeres y hombres; sin embargo, fue hasta años después cuando se generalizó el reconocimiento de que las sociedades a partir de la diferencias sexuales (físicas y biológicas) otorgan sentido a las relaciones entre personas sexuadas a partir de símbolos, prácticas, representaciones, normas y valores sociales (Puleo, 2008: 15).

Así pues, en la última década del siglo XX, De Barbieri (1993: 149) refiere que, “el género es el sexo socialmente construido”. Es decir, que el género se asocia con una construcción creada por un grupo social en el cual se aceptan o reproducen conductas y roles que tanto mujeres y hombres deben asumir para ser considerados dentro de lo normal; mientras que el sexo, se consideran los rasgos anatómicos y fisiológicos que distinguen a la mujer y al hombre.

En el debate de las diferencias asociadas a mujeres y hombres, De Barbieri (1993: 151-152) señala que existen tres perspectivas teóricas sobre la condición de las mujeres: la primera de ellas la denomina “las relaciones sociales de sexo”, y en ella menciona que el origen de la desigualdad entre hombres y mujeres está dado por la división social del trabajo y en la cual se incorporan esferas de actuación pública y privada. La segunda perspectiva considera a los sistemas de género como sistemas de poder, como resultados de un conflicto histórico entre mujeres y hombres; y en la cual la resolución de conflictos, tradicionalmente han sido determinados en favor de los varones, fortaleciendo así las formas de dominación existentes. Y la tercera perspectiva está asociada con las diferencias biológicas y anatómicas entre hombres y mujeres, y donde se reconoce que es el grupo de mujeres quien tiene la posibilidad de dar continuidad a las sociedades y la humanidad misma, a través de la reproducción.

⁵ Se establecieron 17 objetivos

Es importante reconocer en este punto cambios importantes relacionados con la primera y segunda perspectiva, con una mayor inserción de la mujer en actividades económicas, además del mayor empoderamiento de la mujer en la sociedad actual, sin embargo, la mujer continúa relegada al uso de un espacio privado y las actividades propias que esto conlleva.

Así pues, el género involucra prácticas, creencias y representaciones sociales que surgen a partir de una representación de las diferencias biológicas entre las mujeres y los hombres y a su vez se transmiten entre los miembros de una familia y posteriormente de la sociedad. En ellas se consideran las formas propias de actuar, relacionarse y desenvolverse dentro los contextos familiares, educativos, culturales, políticos, por mencionar algunos.

En este sentido Lamas (2000: 4), reconoce la existencia de una fuerte relación entre la cultura y el género, en virtud de que en la cultura se reconocen y reproducen prácticas esperadas y aceptadas por la sociedad, es decir favorece la continuidad de creencias, costumbres (dentro de ellas tradiciones sexistas⁶ que fundan y reproducen aun en el primer cuarto del siglo XXI conductas machistas.

El género como construcción social, se vincula a comportamientos, roles y conductas distintos, pero socialmente aceptadas para mujeres y hombres, pero a la vez referenciadas a una connotación de cada sexo, las cuales en conjunto se traducen un uso y disfrute desigual del espacio urbano, por medio de una movilidad condicionada o limitada por aspectos sociales, culturales, así como la creciente violencia hacia este grupo.

En este sentido; Guzmán y Pérez (2007: 290) plantean diversos enfoques para abordar los estudios relacionados con el género, de los cuales se destacan:

Teoría feminista del punto de vista. En este planteamiento la situación de las mujeres “desde su posición marginal”, le otorga un privilegio o ventaja ya que pueden ver lo que a los hombres se les escapa desde sus posiciones de poder. De ahí entonces la importancia de incorporar la participación de las mujeres no solo en actividades económicas, sino también en la organización, diseño y planeación de los entornos urbanos.

Epistemologías postmodernas. Tienen como base la corriente de pensamiento del posestructuralismo y las teorías de la construcción social; las cuales suponen que hacer ciencia es narrar historias, además de que la ciencia es una empresa de negociación entre intereses (mujer-hombre), en donde se considera que el papel del desarrollo tecnológico ha estado relacionado con la liberación a la opresión de las mujeres. En los primeros 25 años del siglo XXI la narración de historias individuales y el acceso al desarrollo tecnológico son elementos que han cobrado relevancia y que han contribuido a disminuir la brecha de desigualdad hombres y mujeres, al hacer más accesible la educación e incorporación de la mujer en el sistema económico y político; este planteamiento tiene una fuerte carga social por considerar la historicidad de hechos y acciones cotidianas como parte de las conductas individuales actuales.

De la misma manera, Ritzer citado por Guzmán y Pérez (2007: 291), considera que las teorías del género se clasifican en macrosociales y microsociales. Dentro macrosociales destacan 3:

Funcionalismo: Esta teoría margina las cuestiones de desigualdad social, la dominación y la opresión, debido a su preocupación central por el orden social. El origen de la opresión de género lo sitúa el funcionalismo feminista es decir en el predominio de la familia patriarcal, en donde el rol de la mujer en la familia es interno, de mando y autoridad en la atención y educación de los hijos, pero subvalorado por una la sociedad, que les considera débiles y sumisas en relación con su esposo, que proporciona

⁶ Que discrimina a otras personas por razón de sexo.

con su actividad económica el sustento familiar, lo que refuerza el patriarcado y a la vez minimiza la participación de la mujer. Dentro de este planteamiento una parte importante es considerar que el rol cultural de la mujer en la sociedad y en la familia, como elementos ideológicos, han limitado una mayor participación de la mujer en actividades económicas derivadas de una menor movilidad dentro de las ciudades.

Teoría analítica del Conflicto. Explora la diferenciación del rol de género, la ideología patriarcal, la familia y la organización del trabajo y condiciones de contexto como las pautas de fecundidad, la separación del hogar y el lugar de trabajo, el excedente económico, la sofisticación tecnológica, la densidad de población y la dureza del entorno, como variables que interactúan para determinar el grado de estratificación de sexo. Este planteamiento aporta elementos importantes para interpretar las funciones culturales como elementos en conflicto con los deseos e intereses personales de las mujeres, mismos que la mayor parte de las veces son puestos en segundo plano dando prioridad a las funciones de madre o jefa de familia en comparación con la superación personal como en el caso de los hombres.

Teoría de los sistemas mundiales. Se considera de manera tradicional el papel de las mujeres en el sistema social (además del trabajo del hogar) en la medida en que su trabajo forma parte del capitalismo, es decir, en la medida en que son trabajadoras en la producción de los mercados capitalistas. Este planteamiento aborda la cuestión cultural del rol tradicional de la mujer y sus actividades como encargada del hogar y los hijos (espacio privado), mientras que por el lado económico destaca su incorporación al mercado laboral, pero de menor costo del trabajo realizado por el hombre, de tal forma que hay una inserción en la esfera de lo público, pero en condiciones salariales distintas, lo que a su vez implica la continuidad de la inequidad entre mujeres y hombres.

En las teorías microsociales encontramos lo siguiente:

Interaccionismo simbólico

En él la identidad de género, al igual que otras identidades sociales, son el resultado de la interacción social decir, no es el padre y la madre quienes dan la identidad de género al niño o la niña, sino el entorno exterior, el cual crea significados de lo que implica ser hombre o mujer y éstos es lo que desarrolla el componente de género. Este postulado hace referencia a la importancia del contexto y de las relaciones sociales en el que se vive y se desarrollan las personas, ya que es este mismo contexto quien otorga significado a ciertos comportamientos y conductas que pueden o no ser socialmente aceptados.

Etnometodología

El género no es un elemento estable, sino que se conforma como una realización de actores en diversas situaciones, por lo que el género no nace con la persona, sino que se adquiere en la interacción de la situación. Al igual que el planteamiento anterior las condiciones de vida de las personas (edad, rol familiar, relaciones sociales, entre otros) de manera individual juegan un papel importante en los patrones de conducta y comportamiento de las personas, de ahí que se considere al género como una construcción meramente social.

Gran parte de los planteamientos antes mencionados, consideran elementos comunes como la dominación masculina, el patriarcado, las relaciones de desigualdad hacia las mujeres y un elemento importante la aceptación y transmisión de la dominación a través de diversos mecanismos sociales como la cultura, la familia, las relaciones entre parejas, etc. Sin embargo, hay un aspecto a destacar, y que es considerado dentro de algunos de los planteamientos anteriores y que es las diferencias individuales, dentro de un contexto social en el que se tiende a generalizar, los deseos, aspiraciones,

vivencias, características y condiciones físicas, están cobrando mayor relevancia como una forma de diferenciación no solo entre mujeres y hombres, sino al interior de cada grupo.

REFLEXIONES

El debate sobre los planteamientos y postulados teóricos relacionados con las diferencias de género han contribuido a entender las relaciones desiguales entre mujeres y hombres y su incidencia de cambio en la sociedad, la cultura y la formación de las ciudades. Estas últimas consideradas como espacios públicos por excelencia y que a la fecha continúan siendo un lugar en disputa en materia de equidad e igualdad de uso y disfrute; aspecto que se contrapone a la idea de la homogeneidad de los espacios urbanos del siglo XXI.

Al primer cuarto del siglo XXI, existen y persisten roles familiares y sociales (que continúan siendo asumidos y reproducidos por gran parte de la población en sociedades como la mexicana y en muchos otros países de Latinoamérica, donde la mujer tiene que realizar las actividades del hogar, independientemente de otras actividades que aporten o no recursos a la familia) que continúan limitando el acceso a las mismas oportunidades de desarrollo profesional y personal.

A pesar de lo anterior, el reconocimiento de la igualdad y equidad de género a nivel global, han derivado en avances y aportes importantes en favor de las relaciones hombre-mujer al interior de las sociedades en la mayor parte de los países; sin embargo también es de reconocer que existen algunos de ellos, donde la tradición y los factores culturales arraigados como parte de una cultura machista o patriarcal son tan fuertes, que los avances en el cambio de conductas y relaciones entre hombres y mujeres son lentos y requieren lapsos temporales mayores para su aceptación.

Los aspectos sociales y culturales como los roles de género no son cambios que se perciban rápidamente sino que son cambios generacionales y en los cuales no solo hay la resistencia de los varones por mantener su condición como jefe de familia, sino que también en muchos casos las mismas mujeres a pesar de estar pugnando por cambios en materia de equidad de género continúan replicando algunas conductas y actividades vinculadas a costumbres tradicionales, de tal forma que aunque tienen mayor libertad y participación en la familia, el trabajo, la educación, continúan realizando actividades propias del hogar y cuidado de los hijos, de tal forma que terminan realizando dos o hasta tres funciones dentro de la familia y su entorno social. Esta multifuncionalidad (ama de casa, profesionistas, estudiante, entre otros) sin lugar a duda condiciona su ámbito de uso y disfrute de la ciudad, y por lo tanto su propia movilidad.

Las de corte distributivo están vinculadas con el acceso a los bienes y servicios y en los cuales, factores como la situación económica y la ubicación espacial dentro de la ciudad, tienen una relación directa con el género, en este tipo de factores las diferencias en materia de movilidad cobran mayor relevancia en el uso y disfrute de la ciudad, ya que la mujer tiende a emplearse y estudiar cerca de casa para atender a los hijos, por lo que sus viajes a pesar de ser más cortos en términos de tiempo y distancia son más complejos o como se les denomina multipropósito.

Las de tipo institucional están referidas a la capacidad que tienen todas las personas de participar en las decisiones sobre sus necesidades, intereses y derechos en la sociedad y en el entorno de vida, mismo que generalmente ha tenido una orientación hacia las necesidades masculinas, derivado de la dominación cultural sobre la mujer, de ahí entonces la importancia de incorporar cada vez con mayor relevancia a la mujer no solo en actividades económicas sino también en cuestiones administrativas y políticas que tienen que ver con la organización, crecimiento y funcionamiento de nuestros espacios urbanos.

En este sentido es importante considerar en el diseño y organización urbana la visión de la población femenina y considerar aspectos que hasta finales del siglo pasado apenas eran visibles y considerados como la violencia de género e inseguridad en gran parte de los espacios tanto públicos como privados, lo que sin duda se traducen en aspectos de relacionados con un incremento en la percepción de inseguridad y con ello restricciones de desplazamientos en horarios, rutas, medios de transporte. Lo que se traduce en un menor uso y disfrute de la ciudad.

La violencia y la inseguridad dentro de los entornos urbanos, no es percibida ni vivida de igual forma por los ciudadanos, no solo por su condición económica o ubicación espacial dentro de la ciudad, sino también y puede que aún más por las características individuales; no es lo mismo ser mujer que hombre, o ser joven o adulto en el transporte público. Tanto la percepción como la propensión a agresiones o violencias es notoriamente distinta. De ahí que entonces que continúe existiendo un cierto grado de marginación (Falu, 2009).

En este sentido es posible referir que tanto hombres como mujeres han sido parte importante en la construcción y desarrollo histórico de las ciudades, por lo que, no es posible dejar fuera a alguno de ellos de su uso y disfrute por igual, sin distinción ni preferencia para uno u otro. Sin embargo, también es necesario reconocer que en países como México y otros más de América-Latina a la fecha se continúan reproducción viejos esquemas de exclusión en distintas actividades que tienen que ver con una cuestión cultural.

Es necesario generar y transitar hacia políticas públicas que garanticen el libre uso y disfrute de la ciudad para las mujeres, así como el libre desplazamiento y uso de espacios públicos en condiciones de seguridad, igualdad y equidad.

REFERENCIAS

- Aguirre Quezada, Juan Pablo (2017). "Movilidad Urbana en México". Cuaderno de Investigación no. 30. Dirección General de Análisis Legislativo. Senado de la República, Instituto Belisario Domínguez.
- Archer MS. (2003) "Estructura, Agencia y la Conversación Interna". Cambridge University Press; 2003:i-iv.
- Bericat Alastuey, Eduardo (2005). "Sedentarismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud". Informe de Valladolid. Escuela de Arquitectura, Universidad de Valladolid, España.
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. En Revista Paz y Conflictos, no. 5, año 2012, pp.184-196.
- Carta por el Derecho de las Mujeres a la ciudad (2012). En Revista Paz y Conflictos, núm 5.
- Castro García, Luis j. (2014). "Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la ZMVM". Tesis de Maestría en Proyectos para el Desarrollo Urbano. México. D.F.
- De Barbieri, Teresita (1993) "Sobre la categoría de género. Una introducción teórica-metodológica". En revista Debates en Sociología, no. 18, pp. 145-169. Recuperado a partir de [Http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/view/6680](http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/view/6680)
- Del Romero Renau, Luis (2011), "La explosión de la movilidad en ciudades pequeñas: un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitana de Aldaya (Valencia)". Revista Transporte y Territorio no. 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 133-147.
- Díaz Muñoz M. y Francisco J. Jiménez G. (2002). "Transportes y movilidad; ¿Necesidades diferentes según género? Segundo Seminario Internacional sobre Género y Urbanismo, Infraestructuras para la Vida Cotidiana ETSAM, UPM, 27 y de mayo. Madrid, España.
- Entrena Durán, Francisco (2005). "Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre las causas y consecuencias". Papers. Revista de Sociología, Vol. 78, pp. 59-88
- FALÚ, Ana. 2009. "Violencias y discriminaciones en las ciudades". En Falú Ana (editora).
- Figueroa, Martínez Cristian y Forray, Claps Rossana (2015) "Movilidad femenina: los reveses de la utopía en las poblaciones de Santiago de Chile". En Revista de Estudios Sociales, no. 54. Octubre-Diciembre, pp. 52-67.
- Gutiérrez, Andrea (2012). "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo de transporte". En Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 21, núm. 2, julio-diciembre, pp. 61-74.
- Guzmán, Maricela y Pérez Augusto (2007). "La teoría del género y su principio de demarcación científica". En Revista Cinta de Moebio, no. 30. Páginas 283-295. www.moebio.uchile.cl/30/guzman.html.
- Harvey, David (2012). "Rebel cities from the right to the city to the urban revolution". Ed. Verso. United Kingdom, 6 Meard Street, London. United States, 20 Jay Street, Suite 1010, Brooklyn, NY.
- Jans, B. Margarita (2017). "Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados". DOI: 10.4206/aus.2009.n6-02

Jirón, M., Paola (2007). "Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile". En Revista Venezolana de Estudios de la Mujer. Vol. 12. No. 29, julio-diciembre, pp.173-195.

Jirón, M., Paola (2015). "La movilidad como oportunidad para el desarrollo urbano y territorial". La ciudad que queremos. Ed. Cámara de Diputados. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Pp. 47-62.

Kollarits, Stefan. (1994). "Exploring mobility data in a GIS context, Problems of representation and framework for análisis". Proceedings of the fifth european conference and exhibition on geographic information systems EGIS 94. Utrecht: EGIS Foundation, pp. 179-189.

Lamas, Marta (2000). "Diferencias de sexo, género y diferencia sexual". Revista Cuicuilco, vol 7, núm. 18, enero-abril, pp. 1-24. Escuela Nacional de Antropología e Historia. Distrito Federal, México.

Lange Valdés, Carlos (2011). "Dimensiones culturales de la movilidad urbana". En Revista INVI, vol. 26, núm, 71, mayo, pp. 87-106.

Lefebvre, Henri (1978). "El derecho a la ciudad". Editorial Península, 4ª ed. Barcelona, España.

Mendoza Hauchecome, Elisa (2013). "La movilidad urbana como modos operandi que edifica las ciudades". En Economía, Sociedad y Territorio, vol. XIII, no. 42, mayo-agosto, 2013. El Colegio Mexiquense, A.C. Toluca México.

Módenes, Juan A (2008). "Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos par la geodemografía". Revista Estudios Geográficos, LXIX, número 264. Enero-Junio, pp. 157-178

Mukerjee, r. (1942). "Mobility, ecological and social. Social forces, Vol. 21, no. 2. December, pp. 154-159

Nava García, Emelina (2009). "Estructura urbana policéntrica y movilidad: exploración en torno a la distancia y el tiempo de desplazamiento en el área metropolitana de la Ciudad de México". Tesis de Doctorado.

Puleo, Alicia (2008). "El reto de la igualdad de género". Nuevas perspectivas en ética y filosofía política. Madrid. Biblioteca Nueva.

Rodrigue J. P., C. Comtois and B. Slack (2006), "The geogafhy of transport systems", Routledge, New Tork.

Salazar, C. (1999). "Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México", CEDDU, El Colegio de México, México.

Saskia Sassen (1998). "Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos", en Revista EURE, vol. XXIV, núm. 71, marzo. Pontifica Universidad Católica de Chile, pp. 2-50.

Todo el contenido de **LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades**, publicados en este sitio está disponibles bajo Licencia [Creative Commons](#) 