

El transporte que nosotras queremos. Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro

Las mujeres que utilizan el transporte público todos los días enfrentan retos en su movilidad. Este documento está dirigido a quienes deciden, planean, regulan, operan y utilizan este servicio. Busca visibilizar las principales demandas y desafíos de las mujeres en su movilidad cotidiana, proponer acciones concretas y viables, y articular esfuerzos entre autoridades, operadoras, usuarias y la sociedad civil. Es una hoja de ruta práctica y colectiva para avanzar hacia un sistema más íntegro, incluyente y seguro: mejor para las mujeres y, por ello, mejor para todas las personas.



El transporte que nosotras queremos. Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro

Las mujeres que utilizan el transporte público todos los días enfrentan retos en su movilidad. Este documento está dirigido a quienes deciden, planean, regulan, operan y utilizan este servicio. Busca visibilizar las principales demandas y desafíos de las mujeres en su movilidad cotidiana, proponer acciones concretas y viables, y articular esfuerzos entre autoridades, operadoras, usuarias y la sociedad civil. Es una hoja de ruta práctica y colectiva para avanzar hacia un sistema más íntegro, incluyente y seguro: mejor para las mujeres y, por ello, mejor para todas las personas.

El transporte que nosotras queremos. Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro

27 de febrero de 2026.

Primera edición:

Marzo de 2026

Autoría

Fernanda Rivera

Equipo de coordinación en Transparencia Mexicana

Andrea Sanabria, Brianda Aguilar y Lucía Petersen

RETROALIMENTACIÓN BIENVENIDA

El transporte que nosotras queremos. Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro está en progreso, así que tus sugerencias y retroalimentación crítica y propositiva en temas asociados a esta publicación son bienvenidas y serán tratadas con mucho cuidado. Por favor, contáctanos en info@tm.org.mx



El transporte que nosotras queremos. Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro es una iniciativa de Transparencia Mexicana y está bajo la licencia de Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareALike 4.0 International License.
2025 **Transparencia Mexicana (TMX)**, Miguel Ángel de Quevedo 578, interior 4, Santa Catarina, Delegación Coyoacán, Ciudad de México, México.

Este documento ha sido elaborado con la asistencia financiera de la Unión Europea. El contenido de este material es responsabilidad exclusiva de Transparencia Mexicana y en ningún caso puede considerarse que refleja la posición de la Unión Europea.

#

A

C

V

4

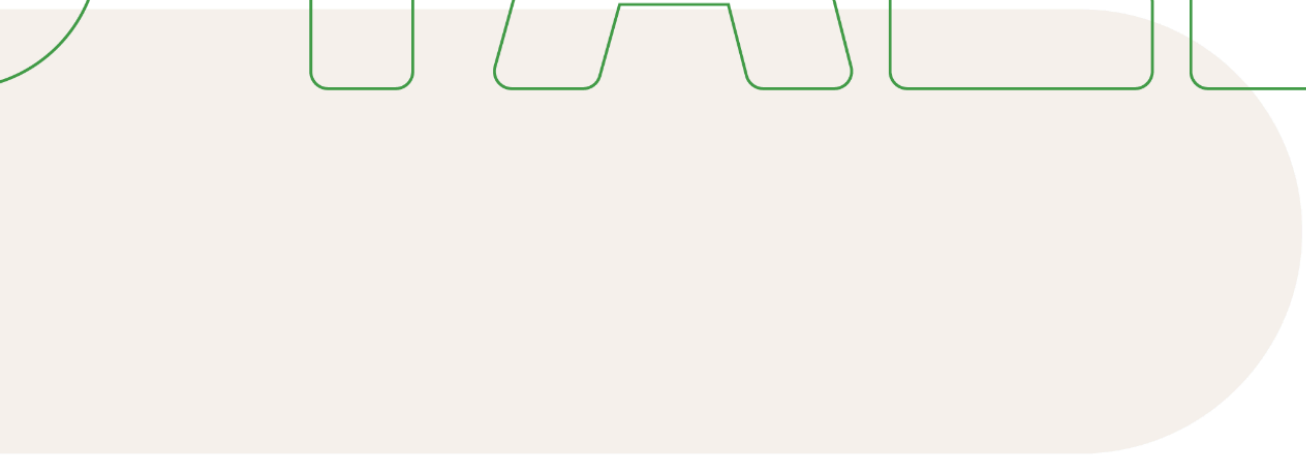
A

L

L

S

S



Contenido

El transporte que nosotras queremos	3
1. Tequios y Telares: tejer el cambio desde lo colectivo	5
2. Los nudos que queremos desatar	10
3. Hilos de integridad, inclusión y seguridad	23
4. El Telar de la corresponsabilidad: tejiendo entre autoridades, personas concesionarias y usuarias	50
5. Tejiendo la acción pública: implementación del decálogo para construir el transporte público que nosotras queremos	66
6. Transformar el transporte desde el feminismo y la justicia social: invitación a la reflexión, desde la reflexión	67
7. Sistematización de los Tequios y Telares	
7.1. Sistematización de Tequios y Telares: Chiapas	70
2. Principales reflexiones con enfoque interseccional	72
7.2. Sistematización de Tequios y Telares: Jalisco	73
7.3. Sistematización de Tequios y Telares: Querétaro	77
7.4. Sistematización de Tequios y Telares: Guerrero	
7.5. Sistematización de Tequios y Telares: Nuevo León	87
7.6. Sistematización de Tequios y Telares: Yucatán (Mérida)	92
7.7. Sistematización de Tequios y Telares: Coahuila	96
7.8. Sistematización de Tequios y Telares: Baja California (Ensenada)	100
7.9. Sistematización de Tequios y Telares: Diálogo con representantes Chevening	108
8. Acrónimos	111
9. Bibliografía	112

El transporte que nosotras queremos.

Decálogo para un transporte público íntegro, incluyente y seguro

Agenda de diez puntos construida de manera colaborativa para que autoridades, operadores, personas transportistas y usuarias construyan un transporte íntegro, incluyente y seguro.

El transporte que nosotras queremos

Las mujeres que utilizan el transporte público todos los días enfrentan retos en su movilidad. Este documento está dirigido a quienes deciden, planean, regulan, operan y utilizan este servicio. Busca visibilizar las principales demandas y desafíos de las mujeres en su movilidad cotidiana, proponer acciones concretas y viables, y articular esfuerzos entre autoridades, operadoras, usuarias y la sociedad civil. Porque ***el transporte público que nosotras queremos*** es una hoja de ruta práctica y colectiva para avanzar hacia un sistema **más íntegro, incluyente y seguro**: mejor para las mujeres y, por ello, mejor para todas las personas. Porque no se trata sólo de mover personas: **se trata de garantizar derechos desde la integridad, la inclusión y la seguridad**, con una agenda de 10 puntos construida con las mujeres y sus experiencias cotidianas.

Las mujeres tenemos patrones de viaje distintos: suelen ser de distancias más cortas y encadenados, vinculadas a las labores de cuidado. Utilizamos con mayor frecuencia el transporte público; caminamos más y enfrentamos mayores tiempos, costos y riesgos. Estas experiencias no son excepcionales ni marginales: revelan cómo funciona realmente el sistema de transporte en la vida cotidiana. Lo más importante de esta agenda es que diseñar a partir de la experiencia de ellas no excluye, sino que amplía los beneficios para toda la población. Cuando planeamos la ciudad para las mujeres y las niñas, planeamos una ciudad y un transporte para todas las personas.

Desde esta perspectiva, el transporte público no es sólo un servicio esencial, sino un espacio donde se manifiestan, y pueden revertirse, desigualdades estructurales. Hablar de transporte es hablar de **justicia social**, pero también de **integridad institucional, inclusión y seguridad**. En los trayectos diarios se cruzan las brechas de género, clase y territorio que determinan quién puede moverse, en qué condiciones y con qué derechos ¹.

La corrupción y la falta de integridad en los sistemas de transporte no sólo desvían recursos públicos. También encarecen la vida cotidiana, alargan los tiempos de traslado y deterioran la **seguridad** y la **calidad del servicio**. Cuando los procesos de planeación, regulación o asignación de recursos carecen de apertura y rendición de cuentas, los sistemas tienden a reproducir servicios fragmentados, condiciones laborales precarias y desigualdades persistentes en el acceso al transporte. La ausencia de integridad debilita la inclusión y profundiza brechas sociales, afectando en particular a mujeres, personas con discapacidad, jóvenes, comunidades indígenas y personas que viven en territorios con menor acceso al transporte.

Por ello, este documento plantea que la agenda anticorrupción en el sector del transporte también debe evolucionar para no centrarse únicamente en la prevención, identificación y sanción de actos indebidos, del mal uso de los recursos o del fortalecimiento de mecanismos administrativos de control. Si bien estos esfuerzos son indispensables, resultan insuficientes para enfrentar las desigualdades que se reproducen en los sistemas de transporte. Una agenda anticorrupción también debe contribuir a la garantía de no repetición y a reducir las brechas sociales, territoriales y de género que afectan la movilidad cotidiana.

¹ Esta agenda forma parte del proyecto AC4ALL: Anticorrupción paLa agenda “El transporte público que nosotras queremos: más íntegro, incluyente y seguro” se construyó a partir del proceso participativo y colaborativo Tequios y Telares, concebido e impulsado por Transparencia Mexicana para la reducción de las desigualdades, que parte de una premisa fundamental: la anticorrupción no es un fin en sí mismo, sino un medio para construir sistemas más íntegros, incluyentes y seguros#. La agenda anticorrupción debe estar al servicio de las personas y de la transformación de sus condiciones de vida. Frente a los intentos de secuestrar esta agenda y lucrar políticamente con ella, AC4ALL busca recuperar su sentido social y comunitario. AC4ALL es un proyecto de Transparencia Mexicana y Transparencia Internacional, cofinanciado con el apoyo de la Unión Europea.una

Esto implica ampliar la manera en que entendemos la integridad en el transporte público: no sólo como la ausencia de corrupción, sino como la construcción de sistemas más justos, transparentes y accesibles, que respondan a las necesidades de quienes más dependen de ellos. Desde esta perspectiva, los principios de un transporte público íntegro, incluyente y seguro no se entienden como objetivos separados, sino como dimensiones que se refuerzan mutuamente. Juntos, estos principios fortalecen la integridad institucional, garantizan la inclusión de las personas usuarias, mejoran la seguridad en los trayectos y contribuyen a dignificar las condiciones laborales y de operación del transporte.

Asimismo, avanzar en estos principios requiere fortalecer las formas de gobernanza y participación basadas en la corresponsabilidad entre autoridades, personas operadoras, usuarias y la sociedad civil. Tejer estas relaciones de corresponsabilidad permite que la integridad, la inclusión y la seguridad no dependan únicamente de normas o controles administrativos, sino también de procesos de participación, de vigilancia social y de construcción colectiva del sistema de transporte.

La agenda planteada por Transparencia Mexicana fue construida mediante el proceso participativo *Tequios y Telares*, una metodología que promueve el diálogo, la escucha activa y la construcción colectiva. A partir de espacios realizados en distintas entidades del país, se recopilieron experiencias, diagnósticos y propuestas a partir de la diversidad de voces que viven, usan y sostienen el transporte público todos los días. Este documento parte de una premisa central: la agenda anticorrupción y la agenda de igualdad no pueden pensarse por separado. Desde esta perspectiva, la agenda de diez puntos que se presenta a continuación propone acciones concretas para avanzar hacia un transporte público más **íntegro, incluyente y seguro**.

1. Tequios y Telares: tejer el cambio desde lo colectivo

Tequios y Telares permitió articular evidencia empírica, conocimiento técnico y experiencias personales en un mismo marco participativo. Su propósito no fue únicamente diagnosticar problemáticas, sino también tejer un lenguaje común

que tradujera las distintas perspectivas de usuarias, operadoras y autoridades en propuestas concretas de política pública orientadas a fortalecer la integridad, la inclusión y la seguridad en el transporte público.

La agenda no sólo recoge las voces de las mujeres, sino que propone una forma distinta de producir conocimiento público: desde la colaboración, la integridad y la corresponsabilidad. Reconoce que el transporte, cuando se planifica desde una perspectiva de género, se convierte en una herramienta de equidad y justicia social, con beneficios que se extienden a todas las personas.

La agenda *“El transporte público que nosotras queremos: más íntegro, incluyente y seguro”* se construyó a partir del proceso **Tequios y Telares**, concebido e impulsado por Transparencia Mexicana. Esta metodología parte de dos prácticas comunitarias profundamente arraigadas en la historia social de México: el **tequio** y el **telar**.

- El **tequio** es un acto de trabajo comunitario que convoca a quienes integran una comunidad (geográfica o simbólica) a colaborar en un bien colectivo. En el tequio, las personas ponen en el centro sus ideas, su energía y su tiempo para identificar un problema público, proponer soluciones y llevarlas a la práctica de manera conjunta.
- El **telar** combina una tradición artesanal con una forma de organización productiva orientada al futuro. A través del telar se evocan saberes y memorias, pero también se construyen nuevas historias. Cada tejido es único y, al mismo tiempo, forma parte de una historia colectiva: en él se entrelazan voces, experiencias y conocimientos que reescriben nuestra historia común y la proyectan hacia el futuro.

Desde estos referentes, Tequios y Telares se concibe como una serie de encuentros entre mujeres, en los que, desde la pluralidad, se comparten experiencias sobre cómo la corrupción afecta sus vidas y los servicios públicos de transporte que utilizan cotidianamente. Al mismo tiempo, estos espacios permiten construir soluciones a problemas comunes a partir de sus propios conocimientos, trayectorias y saberes. El objetivo es **tejer juntas sin enredarnos**: generar conocimiento colectivo y construir propuestas que impidan la perpetuación de prácticas de corrupción, particularmente aquellas

que afectan la calidad de uno de los servicios públicos más relevantes, el transporte, donde ejercemos muchos de nuestros derechos fundamentales.

La agenda resultante es fruto de este proceso colectivo. No surge únicamente del análisis técnico o normativo, sino del entrelazamiento de experiencias, reflexiones y propuestas construidas en común. Así, ***El transporte público que nosotras queremos*** se presenta como una hoja de ruta elaborada desde lo colectivo, que reconoce el valor de las voces que viven, usan y sostienen el transporte público todos los días.

El proceso metodológico se basó en **tres pilares complementarios**:

- a) **Diálogo horizontal y escucha activa**, que reconocen el conocimiento de quienes usan, operan o regulan el transporte. Este enfoque parte de la idea de que las personas son productoras de conocimiento y que la comprensión de los problemas cotidianos de movilidad requiere escuchar la diversidad de experiencias.
- b) **Interseccionalidad**, entendida como el reconocimiento de que el género interactúa con otras dimensiones de desigualdad (como clase, edad, discapacidad, orientación sexual o territorio) para moldear las experiencias de movilidad. Esta perspectiva permite comprender que las políticas de transporte inciden de manera diferenciada en los distintos grupos sociales y que las soluciones deben responder a esa diversidad.
- c) **Hilos colectivos**, donde cada voz aporta un fragmento del diagnóstico y de las propuestas. En los talleres y encuentros, las participantes identificaron en conjunto los nudos críticos del sistema y delinearon soluciones. El resultado es una agenda plural, empíricamente sustentada y construida de abajo hacia arriba.

La elaboración de esta agenda combinó **trabajo de campo, análisis documental y reflexión teórica**. Si bien cuenta con una base conceptual sólida, la principal fuente de conocimiento proviene de las experiencias de las mujeres y de las personas involucradas en el transporte.

Las principales fuentes incluyeron:

- La sistematización de los encuentros **“El transporte que nosotras queremos”**, realizados en Guerrero, Jalisco, Chiapas, Yucatán (radio comunitaria), Comunidad Chevening, Nuevo León, Baja California y Coahuila, con la participación de mujeres usuarias, operadoras, transportistas, autoridades locales y organizaciones sociales.
- La revisión documental, normativa y presupuestal de las políticas de movilidad y de los programas públicos vigentes en distintos estados y a escala nacional.
- El análisis comparativo de experiencias previas de políticas públicas de integridad, transparencia y género en el sector del transporte, tanto en México como en América Latina.

Esta combinación permitió contrastar percepciones, datos y políticas, integrando perspectivas empíricas con criterios técnicos de planeación, transparencia y equidad.

Figura 1. Tequios y Telares realizados en 2025 y 2026.



Fuente: Transparencia Mexicana

Fundamento teórico

El enfoque teórico de esta agenda se nutre de los estudios de género aplicados a la movilidad y la planificación urbana, que han evidenciado que **los sistemas de transporte no son neutros**, sino que reflejan y reproducen desigualdades estructurales. Investigadoras como Caren Levy (2013), Inés Sánchez de Madariaga (2013), Paula Soto Villagrán (2020), Leslie Kern (2021), Ana Mejía-Dorantes (2016) y *Colectiu Punt 6* (2023) han mostrado que la planeación tradicional del transporte prioriza los viajes lineales, de hora pico y asociados al trabajo remunerado, típicamente realizados por hombres. Este modelo excluye o invisibiliza los trayectos múltiples, flexibles y vinculados al cuidado, que caracterizan la movilidad cotidiana de las mujeres.

Como señalan Whipp y Grieco (1989), *“es irónico que quienes más necesitan flexibilidad tengan menos acceso a los recursos flexibles”*. En este sentido, el transporte no es solo un sistema técnico, sino una dimensión de la ciudadanía que condiciona el acceso a derechos, oportunidades y bienestar (Miralles y Cebollada, 2003).

En el contexto del Sur Global, estudios de Julio Dávila (2017), Valentina Montoya (2020), Soto Villagrán (2020) y Mejía-Dorantes (2016) han profundizado en las dimensiones emocionales y corporales de la movilidad, mostrando cómo el miedo, la fatiga y la pobreza de tiempo operan como mecanismos centrales de exclusión. Estas investigaciones han contribuido a conceptualizar la movilidad del cuidado, que vincula el transporte con las desigualdades territoriales, económicas y de género.

A partir de este marco, la metodología **Tequios y Telares** combina el enfoque feminista de la movilidad con la web de institucionalización de las políticas de género desarrollada por Caren Levy (1996). Este marco sostiene que el cambio sostenible requiere actuar simultáneamente en distintos ámbitos de poder, entre ellos la política pública, los recursos, las prácticas institucionales, la cultura organizacional y la producción de conocimiento.

2. Los nudos que queremos desatar

A lo largo de los encuentros de Tequios y Telares, se repite una constante: los retos que enfrentan las mujeres en el transporte público **se presentan de manera similar** en distintas regiones del país, aunque se expresan de manera diferenciada según el territorio. El transporte público es uno de los servicios en los que con mayor claridad se reflejan y se reproducen desigualdades sociales, territoriales y de género, especialmente cuando su diseño y operación no consideran las necesidades de quienes más dependen de él.

En México, cerca del 80 % de los viajes diarios se realizan en transporte público. Sin embargo, las políticas urbanas y de movilidad han privilegiado históricamente al automóvil particular, relegando a los modos colectivos a condiciones de rezago, fragmentación y baja calidad (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2021; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2023). Estas deficiencias afectan de manera desproporcionada a las mujeres, quienes dependen más del transporte público y realizan una movilidad más compleja, marcada por el trabajo de cuidados, la precariedad territorial y la inseguridad cotidiana.

De acuerdo con datos oficiales, en México se realizan diariamente unos 130 millones de viajes, de los cuales cerca del 80 % se realizan en transporte público (Suárez, M. & Delgado, G., 2015). El transporte público colectivo con buses o vagonetas atiende al 9 de cada 10 viajes de las personas usuarias, mientras que los sistemas de transporte masivo —como metro, trenes ligeros o BTR— movilizan al 11 % de la demanda diaria. (INEGI, 2021; SEDATU, 2023). Si bien las mujeres son las que más utilizan el transporte público, las encuestas o censos del INEGI no muestran con claridad los datos de viajes vinculados a los cuidados, aunque según la SEDATU, representan casi el 50% de los viajes (SEDATU, 2023).

A partir de la revisión de estudios nacionales e internacionales, así como de los procesos participativos desarrollados en Tequios y Telares y de los diagnósticos institucionales, se identifican seis nudos estructurales que explican las brechas actuales en la movilidad y orientan las líneas de acción de esta agenda. Estos nudos muestran que la desigualdad en el transporte no es un fenómeno aislado, sino el resultado de un sistema que no responde a las necesidades

reales de las personas que más dependen de él. Estos seis nudos muestran que las desigualdades en la movilidad no son fallas aisladas, sino el resultado de decisiones acumuladas, o de su ausencia, en la planeación, la operación y la gobernanza del transporte público. Si bien esta información y esta problemática provienen de la visión institucional, hay una intersección importante con las problemáticas cotidianas señaladas en los Tequios y Telares.

En particular, se observan tres patrones que se repiten de manera consistente, que podrían ser las desigualdades estructurales que cruzan estos nudos que queremos desatar:

1. La **invisibilidad de los viajes vinculados al cuidado** en la planeación del transporte;
2. La **fragmentación operativa, institucional y tarifaria del sistema**, que genera sobrecostos y trayectos más largos;
3. La persistencia de **condiciones de inseguridad y precariedad** tanto para las personas usuarias como para quienes operan el transporte.
4. Y las **desigualdades territoriales** en el acceso y la calidad del servicio.

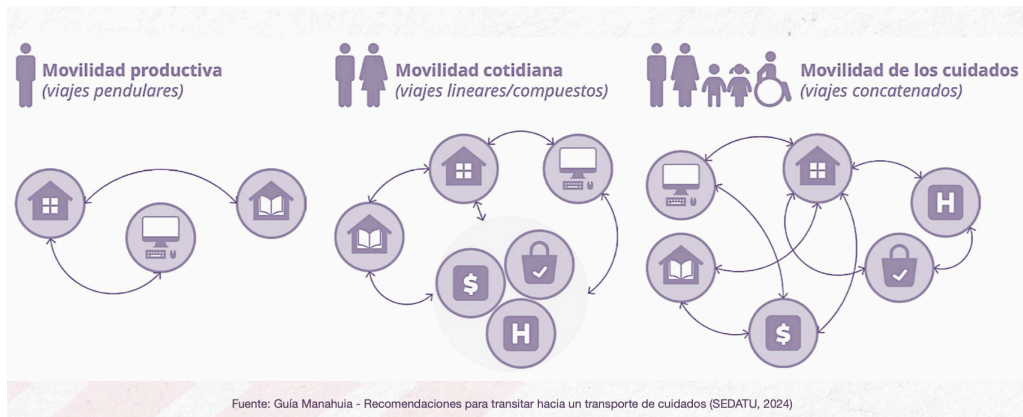
Reconocer estas desigualdades permite entender por qué mejorar el transporte público no es únicamente un asunto de movilidad, sino también de justicia social, de igualdad de género e integridad institucional. Los seis nudos que se presentan a continuación sintetizan estos desafíos estructurales y orientan el curso de acción propuesto en este documento.

Nudo 1. Movilidades diferenciadas, sistemas indiferenciados

Las mujeres realizan viajes más cortos, encadenados y no lineales que combinan desplazamientos laborales, vinculados a la educación, y a los de cuidados. Este patrón de movilidad, ampliamente documentado en ciudades grandes, intermedias y zonas metropolitanas del país, contrasta con sistemas de transporte público que siguen diseñados bajo una lógica pendular o productiva de “casa–trabajo”, centrada en los horarios pico y en trayectos largos y directos, mucho más vinculada al diseño actual de las ciudades (SEDATU–INMUJERES, 2022; INMUJERES y GIZ, 2024). Dejando fuera la movilidad cotidiana, de viajes lineales y compuestos, o en su casa, la movilidad

de los cuidados tiene viajes concatenados (o multidestinos), generalmente con la responsabilidad de una persona (infante o persona adulta mayor) o de alguna tarea.

Figura 2. Recomendaciones para transitar hacia un transporte de cuidados



Fuente: Guía Manahuia (SEDATU, 2024)

Movilidad del Cuidado: los viajes asociados con el trabajo de cuidado, el cual se define como el trabajo no remunerado realizado por adultos para niñas/os y otras personas a cargo, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento de un hogar (Sánchez de Madariaga, 2009, 2013).

Diversos estudios nacionales muestran que las mujeres realizan más viajes diarios que los hombres y utilizan con mayor frecuencia el transporte público y los desplazamientos a pie. En la Ciudad de México, por ejemplo, las mujeres realizan en promedio 12 % más viajes diarios, asociados no sólo al empleo o al estudio, sino también a actividades de cuidado, compras, acompañamiento y gestiones cotidianas (INEGI, 2017, citado en INMUJERES y GIZ, 2024).

En México, el transporte público colectivo se mantiene como la principal opción de movilidad al trabajo para las mujeres. De acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 35.8 % de las mujeres utilizan el transporte público colectivo para trasladarse a su empleo, frente a 26.7 % de los hombres, lo que evidencia una mayor dependencia femenina de los modos colectivos (SEDATU, 2024). Esta dependencia se intensifica en territorios periféricos, donde los servicios masivos son escasos y predominan los sistemas

de transporte no masivo —microbuses, combis, taxis, mototaxis y bicitaxis— que permiten cubrir trayectorias fragmentadas o de proximidad, aunque con menores estándares de calidad, seguridad e integración (Banco Interamericano de Desarrollo, *ABC Género y Transporte*).

Figura 3. Transporte público colectivo



Fuente: Fernanda Rivera

Sin embargo, los sistemas de planeación y medición de la movilidad continúan subregistrando los viajes vinculados al cuidado, como llevar y recoger a niñas y niños, acompañar a personas mayores o acudir a servicios de salud. Diversos estudios coinciden en que estos desplazamientos representan una proporción significativa de los viajes cotidianos, aunque no se registran de manera sistemática en las encuestas de origen–destino (INEGI; SEDATU, 2023).

Ante esta falta de reconocimiento, las mujeres recurren con mayor frecuencia a:

- Los traslados a pie, en muchos casos, son el principal medio de transporte.
- Transporte público no masivo o transporte popular (como microbuses, combis, taxis y bicitaxis) que permite cubrir trayectorias fragmentadas o de proximidad, especialmente en zonas periféricas (INEGI, 2017; SEDATU, 2023).
- Múltiples transbordos, que no cuentan con integración tarifaria y son cobrados como viajes independientes.

La falta de integración física y tarifaria entre modos penaliza directamente los trayectos múltiples. Cada transbordo implica un costo adicional y un aumento del tiempo de viaje, especialmente en horarios no pico, donde la frecuencia del servicio es menor. Estos factores explican por qué las mujeres destinan más tiempo y recursos económicos a su movilidad cotidiana, aun cuando realizan viajes más cortos.

En la práctica, las mujeres subsidian al sistema de transporte con su tiempo, su dinero y su energía, sin que sus necesidades sean reconocidas en el diseño, la operación y el financiamiento del servicio. La ausencia de un enfoque que incorpore las movilidades del cuidado limita la inclusión en el sistema, reduce su eficiencia y reproduce desigualdades que afectan no sólo a las mujeres, sino también a todas las personas que dependen del transporte público.

Este nudo evidencia que, si bien las movilidades son diversas y diferenciadas, los sistemas continúan siendo homogéneos e indiferenciados, lo que impide avanzar hacia un transporte en condiciones de integridad, inclusión y seguridad, en el que los cuidados se prioricen.

Nudo 2. Inseguridad y violencia como forma de exclusión

La violencia contra mujeres y niñas en el transporte público y en sus entornos constituye una de las principales barreras para el ejercicio del derecho a la movilidad. Lejos de ser un fenómeno aislado, se trata de una experiencia cotidiana que condiciona profundamente cómo, cuándo y por dónde se mueven las mujeres en las ciudades mexicanas.

Diversas encuestas nacionales e internacionales muestran que entre el **70 % y el 90 % de las mujeres han experimentado acoso o violencia sexual durante sus desplazamientos**. En la Ciudad de México, la *Encuesta sobre Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos* encontró que el 88,5 % de las 3,214 mujeres encuestadas había sufrido algún tipo de violencia sexual al transitar por el transporte público o por el espacio público en los últimos doce meses (ONU Mujeres y EPADEQ, 2018). Estos hallazgos son consistentes con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), que documenta una mayor prevalencia de violencia comunitaria

contra las mujeres en espacios públicos y de transporte, en comparación con el promedio nacional (INEGI, 2016).

La violencia se presenta de distintos modos y en distintos espacios del sistema de transporte. De acuerdo con la misma encuesta, los hechos ocurren principalmente en el metro (16.1 %), la calle (15.5 %), el microbús (11.4 %) y los paraderos (8.1 %), y los principales agresores son hombres desconocidos (89.2 %), seguidos de operadores de transporte y, en menor medida, de policías (ONU Mujeres y EPADEQ, 2018). A pesar de la magnitud del problema, 84,5 % de las mujeres que sufrieron violencia sexual no denunciaron los hechos, debido a la desconfianza en las autoridades, la falta de información o el costo de tiempo que implica el proceso de denuncia (ONU Mujeres y EPADEQ, 2018).

La violencia tiene efectos directos y medibles sobre la movilidad cotidiana. Los diagnósticos del programa Ciudades Seguras muestran que las mujeres modifican sistemáticamente sus decisiones de viaje para reducir el riesgo: viajan acompañadas, evitan salir de noche o muy temprano, cambian de ruta o limitan el uso del transporte público. En Guadalajara, 82 % de las mujeres procura estar acompañada y 57 % ha dejado de salir en determinados horarios, mientras que 7 % afirma haber abandonado actividades laborales o educativas por temor a ser agredida (ONU Mujeres, 2019). En Puebla, el 73 % de las mujeres procura andar acompañada y el 54 % cambia sus rutas de traslado como estrategia de autoprotección (UAM, ONU Mujeres y Municipio de Puebla, 2018).

Esta violencia no sólo restringe la seguridad física, sino que impone un costo emocional y simbólico. La *Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados* señala que el miedo constante genera un “costo invisible” que limita la autonomía, reduce la calidad de vida y restringe el derecho de las mujeres a habitar y usar el espacio público en igualdad de condiciones (ONU Mujeres, 2022). La percepción de inseguridad se mantiene elevada: de acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, 69,9 % de las mujeres se sienten inseguras en el transporte público, una proporción superior a la registrada en otros espacios urbanos (INEGI, 2023).

La falta de respuestas institucionales eficaces (incluida la limitada presencia de personal capacitado en género, la ausencia de protocolos claros en muchos sistemas y la escasa cobertura de los mecanismos de denuncia) refuerza la impunidad y normaliza la violencia. Así, la inseguridad o el miedo opera como un mecanismo estructural de exclusión, que restringe el acceso de las mujeres a oportunidades educativas, laborales, comunitarias y de cuidado.

Este nudo evidencia que no puede haber un transporte público incluyente ni seguro sin enfrentar de manera integral la violencia de género. Garantizar la seguridad en los trayectos, los vehículos y los entornos no es un complemento del sistema, sino una condición indispensable para el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad y para avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro para todas las personas.

Nudo 3. Costos desiguales y sobrecarga del tiempo de movilidad

El costo de desplazarse no es el mismo para todas las personas. Para las mujeres, la experiencia de viaje está determinada por una combinación de dinero, tiempo y seguridad, lo que genera una carga desproporcionada en comparación con otros grupos de la población. Aunque las tarifas del transporte público suelen ser iguales para todas las personas usuarias, el costo total de la movilidad de las mujeres es mayor al considerar los tiempos de espera, los trayectos adicionales y los gastos asociados a la inseguridad.

De acuerdo con el ABC de Género y Transporte (BID), el costo total de movilidad de las mujeres puede ser entre 20% y 40 % superior al de los hombres, una vez que se incorporan los tiempos de traslado, los transbordos, las esperas prolongadas y los costos derivados de estrategias de autoprotección (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021). Esta diferencia no responde a decisiones individuales, sino a un sistema que no reconoce las movildades del cuidado ni la distribución desigual del trabajo doméstico y comunitario.

Entre los principales factores que explican esta sobrecarga se encuentran:

- La falta de integración tarifaria obliga a pagar múltiples pasajes cuando los trayectos requieren más de un medio de transporte (INEGI; SEDATU, 2023).
- Los mayores tiempos de espera y recorridos indirectos, especialmente en horarios no pico, donde se concentran muchos viajes vinculados al cuidado (INMUJERES y GIZ, 2024).
- La elección de modos más caros, como taxis o aplicaciones, para reducir el riesgo de acoso o violencia en el transporte público (ONU Mujeres, 2022).

La *Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados* advierte que esta combinación de costos económicos y temporales produce pobreza de tiempo, una condición que limita la capacidad de las mujeres para acceder a oportunidades laborales, educativas, recreativas y de participación comunitaria (ONU Mujeres, 2022). El tiempo destinado a la movilidad se suma a jornadas ya sobrecargadas por el trabajo de cuidados, profundizando las desigualdades estructurales. Las mujeres mexicanas dedican 21,5 horas adicionales a la semana al trabajo no remunerado de cuidados (Encuesta Nacional del Uso del Tiempo, 2024).

En la práctica, el sistema de transporte traslada sus ineficiencias a las usuarias, quienes compensan con su tiempo, su dinero y su bienestar lo que el sistema no provee. Al no reconocer estas dinámicas, se refuerzan las barreras a la inclusión, se reduce la eficiencia del sistema y se limita el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad.

Reconocer y redistribuir los costos económicos y temporales de la movilidad es una condición indispensable para avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro, capaz de responder a las necesidades reales de quienes más dependen de él.

Nudo 4. Desigualdades territoriales y fragmentación institucional

Las desigualdades en el acceso al transporte público en México están profundamente marcadas por el territorio y por la fragmentación institucional con la que históricamente se ha gestionado el sistema. Aunque México cuenta con 92 zonas metropolitanas, donde habita más del 80 % de la población

urbana, el transporte público sigue operando de manera desarticulada, con grandes diferencias en cobertura, calidad y seguridad entre centros urbanos y periferias (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2023).

La Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano reconoce que uno de los principales obstáculos para garantizar el derecho a la movilidad es la persistencia de esquemas concesionados atomizados, comúnmente conocidos como el modelo de “hombre-camión”, que representan aproximadamente el 85 % del transporte público colectivo de mediana y baja capacidad en el país (SEDATU, 2024). Este modelo se caracteriza por la falta de planeación integral, la débil supervisión pública y la ausencia de mecanismos efectivos de coordinación operativa y financiera.

Los efectos de esta fragmentación se expresan de manera desigual en el territorio:

- Las zonas periféricas y de expansión urbana, donde habitan muchas mujeres jefas de hogar, presentan una menor frecuencia de servicio, mayores tiempos de espera y recorridos más largos.
- La infraestructura de acceso (banquetas, paraderos, iluminación y cruces seguros) es deficiente o inexistente, lo que incrementa los riesgos en los trayectos de aproximación (SEDATU, 2023).
- La falta de conectividad entre modos y jurisdicciones obliga a realizar múltiples transbordos, lo que incrementa los costos económicos y temporales de la movilidad cotidiana.

La Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados advierte que estas desigualdades territoriales afectan particularmente a las mujeres, ya que concentran una mayor proporción de viajes vinculados al cuidado en entornos con menor oferta de transporte y con mayores barreras físicas y temporales (SEDATU, 2023). Cuando los servicios son escasos o inseguros, las mujeres ajustan sus decisiones de movilidad, reducen los viajes o asumen mayores costos para sostener la vida cotidiana.

A ello se suma la debilidad institucional de muchos gobiernos locales. La Política Nacional identifica que numerosas autoridades estatales y municipales carecen de capacidades técnicas, de información actualizada y de recursos

financieros para planificar, regular y supervisar de manera efectiva el transporte público (SEDATU, 2024). Los registros de concesiones y rutas suelen estar incompletos o desactualizados, lo que limita la fiscalización, la transparencia y la rendición de cuentas.

Esta fragmentación institucional también dificulta la implementación de una visión integral del transporte. La falta de coordinación entre niveles de gobierno y entre municipios de una misma zona urbana produce sistemas inconexos, con reglas distintas, estándares desiguales y responsabilidades difusas. El resultado es un transporte público ineficiente, poco confiable y de bajo nivel de legitimidad social.

La combinación de desigualdades territoriales y de debilidad institucional limita el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad y reproduce brechas de género, de ingreso y de acceso a oportunidades. Avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro requiere fortalecer la rectoría pública, consolidar esquemas de planeación y gestión metropolitana y priorizar la inversión en los territorios donde las carencias son mayores.

Este nudo evidencia que sin instituciones sólidas, coordinación intergubernamental y una mirada territorial que incorpore las movilidades del cuidado, el transporte público seguirá operando como un sistema fragmentado que excluye a quienes más dependen de él.

Nudo 5. Brechas laborales y baja participación de mujeres en el sector

El transporte es uno de los sectores más masculinizados de la economía urbana. De acuerdo con el ABC de Género y Transporte, la baja participación de las mujeres en la operación, planeación y toma de decisiones del sector no es casualidad, sino el resultado de barreras estructurales que incluyen normas laborales excluyentes, condiciones de trabajo precarias, entornos inseguros y culturas organizacionales resistentes al cambio (Banco Interamericano de Desarrollo, 2021).

El ABC señala que la exclusión de las mujeres del sector del transporte tiene efectos directos en la calidad del servicio, la seguridad y la legitimidad institucional. Cuando quienes diseñan, operan y regulan el sistema no reflejan

la diversidad de las personas usuarias, se reproducen sesgos que afectan la planeación de rutas, horarios, condiciones laborales y las respuestas ante la violencia o la inseguridad (BID, 2021).

En México, los diagnósticos oficiales confirman esta tendencia. El Programa Estratégico de Movilidad y Género de la Ciudad de México identifica que las mujeres representan menos del 3% del personal operativo del transporte público y menos del 15% del personal técnico y directivo, lo que evidencia una subrepresentación estructural en todos los niveles del sector (Instituto Nacional de las Mujeres; Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2022).

Las mujeres que logran incorporarse al sector enfrentan condiciones laborales desiguales, como:

- Jornadas extensas y poco compatibles con las responsabilidades de cuidado.
- Falta de seguridad social y de estabilidad laboral, especialmente en los esquemas concesionados.
- Ausencia de infraestructura básica en los espacios de trabajo, como sanitarios, vestidores o áreas de descanso, y una incompatibilidad con las actividades del cuidado.
- Acoso y violencia de género en los entornos laborales, con escasos mecanismos de prevención y sanción (INMUJERES; SEDATU, 2022).

Las evaluaciones del propio programa muestran que estas barreras no sólo limitan el acceso de las mujeres al empleo en el sector, sino que perpetúan una cultura institucional masculinizada, donde las necesidades de las usuarias y trabajadoras se consideran excepcionales o secundarias. La escasa presencia de mujeres en espacios de toma de decisiones reduce la incorporación efectiva de la perspectiva de género en la planeación, la operación y la supervisión del transporte público (INMUJERES, 2023).

Desde una perspectiva de integridad, la exclusión laboral también debilita al sistema. El ABC de Género y Transporte subraya que la diversidad en los equipos de trabajo está asociada con mejores prácticas de gestión, mayor transparencia y una mayor capacidad para identificar y corregir fallas

operativas y riesgos de corrupción (BID, 2021). En este sentido, la inclusión laboral de las mujeres no es sólo una medida de equidad, sino una condición para fortalecer la integridad y la profesionalización del sector.

Este nudo evidencia que la transformación del transporte público requiere ir más allá de la infraestructura y los servicios. Dignificar el trabajo, garantizar condiciones laborales seguras y promover la participación de las mujeres en todos los niveles del sector son pasos indispensables para avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro. Sin cambios en quién opera y decide, los sistemas seguirán reproduciendo las mismas desigualdades que enfrentan las mujeres como usuarias.

Nudo 6. Falta de institucionalización y transparencia en la política de transporte público

La débil institucionalidad y la falta de transparencia en la gestión del transporte público impiden consolidar un sistema íntegro, confiable y orientado al interés público. A pesar de los avances normativos recientes —como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano— la mayoría de las entidades federativas enfrenta limitaciones estructurales para su implementación efectiva (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2024).

La Política Nacional reconoce que uno de los principales problemas del sector es la escasez o la falta de información institucional básica. Es común encontrar registros inadecuados, incompletos u omisos de concesiones, rutas y títulos habilitantes, lo que limita la certeza jurídica para la prestación de los servicios y debilita la capacidad regulatoria de los gobiernos, así como la ambigüedad en la aplicación de la normatividad. Sólo algunas entidades federativas conocen con precisión cuántos servicios operan en su territorio y cuántos cuentan con un documento legal vigente que los acredite (SEDATU, 2024).

En este contexto, los servicios concesionados continúan operando con escasa fiscalización pública y sin información actualizada y accesible sobre rutas, flota, frecuencias, subsidios o tarifas. Esta opacidad dificulta la supervisión, la evaluación del desempeño y la rendición de cuentas y genera condiciones propicias para prácticas discrecionales y de corrupción (SEDATU, 2024). Esta

misma falta de fiscalización es un problema para las personas usuarias del servicio, quienes no tienen la capacidad de evaluar el servicio prestado, ya que no se conocen los estándares ni de exigir a los gobiernos por la misma razón.

A ello se suma un patrón de inversión pública desequilibrado. De acuerdo con los diagnósticos de la Política Nacional, más del 70% del presupuesto federal de movilidad se destina a infraestructura vial para el automóvil particular, mientras que el transporte público y la movilidad activa reciben menos del 25%, a pesar de que estos últimos concentran la mayor parte de los viajes cotidianos (SEDATU, 2024). Esta asignación presupuestal reproduce desigualdades territoriales, limita la mejora del servicio y contradice el enfoque de movilidad sustentable o el enfoque en el transporte colectivo.

La falta de sistemas de datos abiertos, homologados y actualizados también afecta la continuidad de las políticas públicas. La ausencia de información verificable dificulta la evaluación de los resultados, debilita los mecanismos de control social y reduce la confianza ciudadana en las instituciones responsables del transporte. La Política Nacional subraya que, sin transparencia, trazabilidad de los recursos y mecanismos de auditoría social o administrativa, es imposible fortalecer la rectoría pública y garantizar un transporte colectivo confiable (SEDATU, 2024).

Sin instituciones sólidas ni información pública accesible, el transporte público seguirá operando como un servicio fragmentado, desigual y vulnerable a la captura de intereses privados. Fortalecer la rectoría estatal, consolidar los registros públicos, avanzar hacia esquemas de datos abiertos y garantizar la rendición de cuentas son pasos indispensables para recuperar la confianza en lo público y avanzar hacia un transporte más íntegro, transparente y colectivo.

La siguiente sección traduce **los hallazgos de este proceso de tejido colectivo de escucha, diálogo y reflexión entre mujeres** en compromisos y acciones concretas para avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro. Estos compromisos no surgen de un diagnóstico técnico aislado, sino del intercambio de experiencias cotidianas, de los recorridos vividos y de las desigualdades que se hicieron visibles al compartirlas.

3. Hilos de integridad, inclusión y seguridad

Nuestro decálogo: 10 principios para transformar el transporte

El transporte público no sólo mueve personas: sostiene la vida cotidiana, conecta territorios y refleja el funcionamiento de las instituciones. Cuando el sistema de transporte es desigual, opaco o inseguro, no solo interrumpe el viaje, sino que también se fragmenta la confianza social y se profundizan las brechas de desigualdad.

El *transporte que nosotras queremos* se traduce en diez principios de política pública que pueden ser adoptados por las autoridades locales, las operadoras, las personas legisladoras y las usuarias. Cada principio parte de una convicción compartida: escuchar las experiencias para garantizar el derecho a la movilidad y busca orientar reformas, programas y presupuestos hacia un transporte más íntegro, incluyente y seguro, siempre desde las necesidades de las personas usuarias y con un enfoque central en cómo el rol de lo institucional y la participación social construyen mejores sistemas de transporte para todas las personas.

Principio del decálogo “El transporte público que nosotras queremos: más íntegro, incluyente y seguro”
Íntegro
Transparente
Sustentable
Rendición de Cuentas
Colectivo
Incluyente
Accesible
Asequible
Con confianza

Seguro
Seguridad Pública y Vial
Homogéneo
Digno

Eje 1. Un transporte público más íntegro

La integridad es el punto de partida para recuperar la confianza en lo público, garantizando el correcto funcionamiento del transporte y un gasto público eficiente. Un transporte íntegro se construye sobre la base de **instituciones sólidas, transparencia en la información y responsabilidad en el uso de los recursos públicos**. Reconoce que la corrupción y la opacidad en la gestión del transporte público deterioran la calidad del servicio, encarecen los costos para las personas usuarias y agravan las desigualdades, especialmente para las mujeres, que dependen en mayor medida del transporte colectivo y de su calidad. También implica contar con mecanismos claros que permitan conocer cómo se utilizan los recursos públicos mediante la trazabilidad financiera y criterios verificables.

La corrupción en servicios esenciales, como el transporte, tiene impactos diferenciados por género. Cuando los recursos no se ejercen de manera transparente, cuando las concesiones se otorgan sin criterios claros o cuando el mantenimiento y la renovación de la flota se postergan, las primeras afectadas son las personas que más dependen del sistema: mujeres, personas cuidadoras, personas adultas mayores o habitantes de zonas periféricas. Por ello, la integridad institucional no es sólo una política anticorrupción, sino también una **política de igualdad**. La falta de información pública sobre concesiones, subsidios, mantenimiento y operación limita la supervisión ciudadana y debilita la confianza en el sistema de transporte.

La integridad también está estrechamente vinculada con la **sustentabilidad**. Un sistema de transporte que no planifica su mantenimiento, que depende de decisiones de corto plazo o de inversiones opacas, compromete no sólo la calidad del servicio, sino también el medio ambiente, la salud pública y la

viabilidad del propio sistema. En este sentido, la sustentabilidad no es un objetivo paralelo, sino una condición de integridad: gastar bien, con visión de largo plazo y responsabilidad ambiental, forma parte de gobernar con integridad.

A nivel internacional, la proclamación de la Década del Transporte Sostenible 2026–2035 reconoce que los cambios fundamentales y transformadores en los sistemas de transporte son clave para avanzar simultáneamente en las dimensiones económica, social y ambiental del desarrollo sostenible. El Plan de Implementación de la Década subraya que acelerar esta transformación requiere acción coordinada, priorización política y fortalecimiento de las capacidades institucionales, así como coherencia entre las políticas públicas, la inversión y los objetivos ambientales. Desde esta perspectiva, no puede haber transporte sostenible sin instituciones íntegras.

En el ámbito nacional, la Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano subraya que la rectoría del Estado debe ejercerse mediante la planeación, el monitoreo y la evaluación con criterios de transparencia y sostenibilidad (SEDATU, 2024). Avanzar hacia la integridad implica dejar atrás esquemas individualizados y discrecionales, para consolidar sistemas donde la información sea pública, la rendición de cuentas sea obligatoria y las decisiones se tomen con base en evidencia. Para ello, es indispensable publicar íntegramente los términos de las concesiones, los criterios de asignación y los reportes sobre subsidios, así como establecer mecanismos que permitan conocer el origen, el destino y la ejecución de los recursos.

Desde esta perspectiva, **un transporte público íntegro** se construye a partir de cuatro principios fundamentales:

1. Transparente

Queremos un transporte en el que las condiciones del servicio y las obligaciones de quienes lo operan sean públicas, verificables y conocidas. Que existan reglas claras sobre qué servicio debe prestarse, bajo qué estándares de calidad y seguridad, y cuáles son las responsabilidades de las autoridades y de los operadores del transporte público.

La transparencia es una condición estructural para la integridad del transporte público. No se refiere a la facilidad de uso de la información, sino a su existencia, publicación y disponibilidad oficial. Implica que la información relevante sobre la operación del sistema —como los títulos de concesión, los contratos, las rutas autorizadas, la flota registrada, las frecuencias comprometidas y los estándares de servicio— esté formalmente definida y publicada en portales institucionales. Sin esta base, el transporte opera como una “caja negra” institucional, donde la discrecionalidad y la opacidad generan condiciones propicias para prácticas irregulares y para el deterioro sostenido del servicio.

La Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano reconoce explícitamente la transparencia como un componente central de la buena gobernanza del sector. Entre sus indicadores se incluye el porcentaje de instrumentos público-privados para la operación del servicio publicados en portales públicos de datos abiertos, conforme a lo establecido en la Ley General de Transparencia (SEDATU, 2024). Este enfoque parte de una premisa clara: no es posible evaluar, comparar ni mejorar el servicio si la información que lo regula y lo estructura no es pública.

La transparencia también está directamente vinculada a la definición y publicación de los estándares de prestación del servicio. De acuerdo con el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, las autoridades competentes tienen la responsabilidad de establecer los requisitos necesarios para que los proveedores de transporte público ofrezcan un servicio seguro y de calidad, con base en los principios de inclusión e igualdad, y con el objetivo de proteger la vida, la salud y la integridad física de todas las personas (H. Congreso de la Unión, 2023). Para que estos estándares tengan efectos reales, no basta con que existan: deben ser públicos, verificables y aplicables, de modo que puedan ser conocidos y exigidos.

Un transporte transparente es, por tanto, aquel en el que las reglas del sistema están a la vista: qué se concesiona, bajo qué condiciones, con qué obligaciones técnicas y operativas, y qué nivel de servicio se espera. Esta visibilidad institucional permite identificar incumplimientos, comparar desempeños entre

operadores y territorios y sentar las bases para una mejora continua del servicio desde una lógica pública.

Un ejemplo de este enfoque es la existencia de portales institucionales de datos abiertos, que concentran información oficial sobre rutas, concesiones, flota, afluencias e infraestructura. Si bien estos portales no reúnen todavía la totalidad de la información necesaria para evaluar integralmente la calidad del servicio, representan un primer paso relevante para hacer pública la estructura y parte de la operación del sistema y para reducir los márgenes de discrecionalidad en su gestión.

“Si ahorita se meten a buscar información sobre el transporte público, la información está dispersa, atomizada, en muchas instituciones.”

Participante, Jalisco

Para las personas usuarias, y en particular para las mujeres, la transparencia no es un asunto abstracto. Contar con información pública sobre cómo opera el transporte, bajo qué reglas y con qué estándares, es una herramienta concreta para exigir y defender derechos. La visibilidad del sistema permite identificar las fallas, cuestionar los incumplimientos y demandar un mejor servicio. En este sentido, la transparencia no sólo fortalece la integridad institucional: habilita a las usuarias para participar de manera informada en la transformación del transporte público hacia un modelo más íntegro, incluyente y seguro.

2. Sustentable

*Queremos un transporte con **mantenimiento y renovación constantes**, flotas eficientes y de bajas emisiones, que mejore la calidad de vida de las personas y reduzca el impacto ambiental.*

Un transporte público sustentable es aquel que garantiza su viabilidad a lo largo del tiempo, protege la salud de la población y contribuye a mitigar el cambio climático, sin comprometer el acceso, la asequibilidad ni la conectividad de quienes más dependen del sistema.

En México, una parte significativa del transporte público concesionado opera con unidades que, en muchos casos, **superan los 20 años de antigüedad**, especialmente en los servicios de mediana y baja capacidad. La **Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano** identifica la elevada edad promedio de la flota como uno de los principales factores que deterioran la calidad del servicio, incrementan las emisiones contaminantes y elevan los costos de operación y mantenimiento (SEDATU, 2024). Estas condiciones no sólo afectan al medio ambiente, sino que inciden directamente en la experiencia de viaje, la seguridad y la salud de las personas usuarias, así como en la calidad del aire de las ciudades.

El impacto ambiental del sector es significativo. De acuerdo con el **Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático**, el sector transporte **origina el 97,4 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂)** y el mismo porcentaje de **metano (CH₄) y de carbono negro**, con efectos adversos relevantes tanto en el medio ambiente como en la salud pública (INECC, 2022). La falta de renovación de flotas y de políticas de descarbonización del transporte público agrava estos impactos y los concentra en zonas urbanas y periurbanas, donde habitan poblaciones con mayores niveles de vulnerabilidad.

Por ello, la sustentabilidad debe entenderse como un **objetivo inseparable de la integridad** de los servicios públicos. Un sistema de transporte que posterga el mantenimiento, retrasa la renovación tecnológica o depende de decisiones de corto plazo compromete su continuidad y profundiza las desigualdades territoriales y sociales. En este sentido, un transporte de bajas emisiones no es únicamente una respuesta ambiental, sino también un compromiso con un servicio de **mejor calidad, más confiable y más justo**.

La **Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano** plantea que la modernización de flotas, la incorporación de tecnologías más limpias y la planeación integral del sistema son componentes centrales para avanzar hacia un transporte público eficiente y sustentable, alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y con una movilidad centrada en las personas (SEDATU, 2024). La sustentabilidad, desde esta perspectiva, requiere una planeación de largo plazo, criterios técnicos claros y coherencia entre las políticas públicas, la inversión y los objetivos ambientales.

Este enfoque coincide con los principios de la **Década del Transporte Sustentable 2026–2035**, que subraya la necesidad de **garantizar el acceso al transporte sustentable para todas las personas**. La adopción de soluciones de transporte de bajas y cero emisiones debe realizarse de manera que **preserve y amplíe el acceso**, considerando la asequibilidad y la conectividad para personas de bajos ingresos, territorios rurales y poblaciones en situación de vulnerabilidad. La transición hacia sistemas más limpios no puede profundizar las exclusiones existentes; por el contrario, debe contribuir a reducirlas.

La sustentabilidad, en este sentido, es **ambiental, social y financiera**. Implica asegurar esquemas adecuados de mantenimiento, planificar la renovación progresiva de las unidades, incorporar energías limpias y fortalecer la integración modal, de modo que el sistema sea más eficiente y menos contaminante **sin trasladar los costos de la transición a las personas usuarias**. Un transporte que contamina, se deteriora rápidamente o depende de esquemas de financiamiento frágiles y opacos no puede considerarse sustentable ni íntegro. Tal como se mencionó en **Tequios y Telares**, la sustentabilidad no es sólo un tema ambiental, sino también de la calidad de las unidades.

“Tengo amigas que vienen de fuera y dicen, oye, se cayó la puerta del colectivo, se quedó sin frenos, salió volando la llanta, eso es, da pena, realmente da pena.”

Participante, Chiapas

Avanzar hacia un transporte público sustentable requiere **decisiones basadas en evidencia, planeación a largo plazo y un compromiso claro con la calidad del servicio y el bienestar colectivo**. Garantizar flotas más limpias y eficientes, junto con esquemas permanentes de mantenimiento y renovación, no sólo reduce emisiones: mejora la experiencia de viaje, protege la salud pública y fortalece la legitimidad del transporte público como pilar de la vida urbana.

3. Con rendición de cuentas

Queremos saber cómo se ejercen los recursos públicos destinados al transporte público, con qué criterios se asignan los subsidios y cuál es la situación financiera real de los sistemas.

La rendición de cuentas es indispensable para asegurar que el dinero público destinado al transporte cumpla su función social: garantizar un servicio accesible, de calidad, incluyente y seguro, y no beneficiar de manera discrecional a intereses particulares.

La rendición de cuentas va más allá de la mera publicación de información. Implica explicar decisiones, justificar prioridades y demostrar resultados. El gasto público debe estar orientado a cumplir objetivos claros, sobre todo cuando se trata de la movilidad de las personas. En el transporte público, donde confluyen subsidios operativos, apoyos a la renovación de flota, programas de financiamiento, fondos y fideicomisos, la ausencia de mecanismos claros de seguimiento y evaluación ha permitido históricamente el uso ineficiente o inequitativo de los recursos. Esta opacidad afecta directamente a las personas usuarias, que enfrentan servicios deficientes pese a la existencia de inversión pública.

La Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano subraya que la sostenibilidad financiera y la mejora del servicio requieren fortalecer los mecanismos de control, seguimiento y evaluación del gasto público en transporte. La política reconoce la necesidad de diferenciar entre la tarifa técnica —el costo real de operación del servicio— y la tarifa social, definida con criterios de equidad y asequibilidad, de modo que los subsidios se asignen de manera explícita, justificada y orientada al interés público (SEDATU, 2024).

La falta de rendición de cuentas en el uso de los recursos tiene impactos concretos en la vida cotidiana. Cuando no se sabe cómo se asignan los subsidios, qué operadores los reciben o bajo qué condiciones, se debilita la capacidad del Estado para exigir mejoras en la calidad del servicio, en el mantenimiento de las unidades y en las condiciones laborales de quienes operan el sistema. En estos contextos, las personas usuarias —y especialmente las mujeres— terminan asumiendo los costos de la ineficiencia mediante tiempos de espera más largos, viajes más inseguros y mayores gastos

indirectos. Así como la falta de transparencia o la ambigüedad en las tarifas, no sólo en el cobro de los servicios, sino en la determinación de las mismas.

“No sé si la agencia debería tener más control sobre ese transporte, porque los conductores cobran según la distancia y parecen fijar la tarifa por su cuenta. [...] Cuando les pregunté si esa era la tarifa oficial o si ellos la habían decidido, no me quedó claro.”

Participante, Querétaro

Desde una perspectiva de integridad, la rendición de cuentas también es una herramienta para alinear el gasto público con los objetivos de inclusión, seguridad y sustentabilidad. Permite evaluar si los recursos destinados al transporte contribuyen efectivamente a reducir las desigualdades territoriales, a mejorar el acceso de las poblaciones vulnerables y a avanzar hacia sistemas más limpios y eficientes, o si reproducen esquemas fragmentados y de corto plazo.

Fortalecer la rendición de cuentas en el transporte público implica contar con mecanismos institucionales que permitan dar seguimiento al uso de los recursos, evaluar resultados y corregir desviaciones, así como abrir espacios de supervisión social en los que las personas usuarias, las trabajadoras del sector y las comunidades puedan participar en la vigilancia del servicio. Sin control público del gasto, no hay garantía de que el transporte cumpla su función social.

La rendición de cuentas no es un trámite administrativo: es una condición para recuperar la confianza en lo público. Cuando los recursos del transporte se ejercen con criterios claros, verificables y orientados al bienestar colectivo, se fortalece la legitimidad del sistema.

4. Colectivo

Queremos un transporte verdaderamente colectivo: que sirva al bien común y no a intereses políticos, electorales o empresariales. El transporte público debe

recuperar su valor social y dejar de ser un instrumento de campaña, de intercambio de favores o de control político del territorio.

El transporte público es, ante todo, un **bien colectivo**. Su legitimidad no proviene únicamente de su operación diaria, sino de su función social: sostener la vida cotidiana, conectar personas y territorios al reducir la exclusión social y garantizar el ejercicio de derechos como el trabajo, la educación, la salud y el cuidado. Cuando el transporte se gestiona con lógica privada o clientelar, pierde su sentido público y se debilita la confianza ciudadana en las instituciones.

Reforzar el carácter colectivo del transporte implica asegurar que las decisiones sobre rutas, frecuencias, tarifas, subsidios e inversión pública respondan al **interés general**, y no a cálculos políticos de corto plazo ni a beneficios particulares. La integridad institucional se expresa también en la capacidad del Estado para actuar como garante del bien común, estableciendo reglas claras, universales y verificables para la prestación del servicio.

En muchos contextos, el transporte público ha sido utilizado como moneda de negociación política: asignación discrecional de concesiones, tolerancia a servicios irregulares en periodos electorales, promesas de rutas o tarifas sin sustento técnico, o el uso del servicio como mecanismo de control territorial. Estas prácticas no sólo afectan la calidad y la sostenibilidad del sistema, sino que erosionan su carácter colectivo y reproducen desigualdades en el acceso a la movilidad.

Fortalecer el principio de lo colectivo implica avanzar hacia una **planeación pública con visión de largo plazo**, basada en criterios técnicos, sociales y territoriales, y no en intereses coyunturales. Supone también garantizar que la asignación, supervisión y eventual modificación de los servicios se realicen mediante procedimientos transparentes, con reglas comunes para todas las personas operadoras y estándares homogéneos de calidad.

Asimismo, un transporte verdaderamente colectivo requiere espacios de participación social con capacidad real de incidencia, donde las personas usuarias, las comunidades y las organizaciones puedan evaluar el servicio, señalar fallas y contribuir a su mejora. La participación no debe ser simbólica ni

consultiva, sino un componente estructural de la gestión pública del transporte. En los espacios de **Tequios y Telares**, esta demanda emergió con claridad: las mujeres señalaron no sólo la ausencia de canales efectivos para expresar sus necesidades, sino también un vacío histórico en la incorporación de sus experiencias cotidianas. Esto es una forma de hacer el transporte verdaderamente colectivo.

“¿Quién decide y cómo decide? Entiendo que hay metodologías para determinar las rutas determinar qué rutas nos convienen la cantidad de unidades, pero quién toma esas decisiones y por qué no incluyen a todos”

Participante, Querétaro

Reafirmar el carácter colectivo del transporte público es una condición para su integridad. Significa protegerlo de la captura política y económica, garantizar su orientación al bien común y reconocerlo como una infraestructura social esencial. Sólo así el transporte público puede cumplir su función redistributiva, fortalecer la cohesión social y responder a las necesidades reales de quienes lo usan todos los días.

Transporte Íntegro: con transparencia, rendición de cuentas, colectivo y sustentable

La integridad en el transporte no es sólo un principio ético, sino también una estrategia de gobernanza que previene la corrupción, mejora la eficiencia y **reconstruye la confianza en lo público**. Integrar la perspectiva de género en estas políticas es fundamental: la corrupción y la opacidad afectan con mayor fuerza a quienes dependen del transporte público, en su mayoría mujeres. Un transporte íntegro es aquel que visibiliza su gestión, rinde cuentas a la ciudadanía y se orienta al bien común; sólo así el transporte público puede convertirse en un pilar de la igualdad, la confianza, la sustentabilidad y la justicia social.

La integridad también requiere mecanismos de supervisión social independientes, transparencia en el uso de los recursos y procesos que

garanticen que el transporte público preserve su función colectiva y responda a las necesidades reales de quienes lo usan todos los días.

Eje 2. Un transporte público más incluyente

La inclusión en el transporte público no se limita a ampliar rutas ni a modernizar únicamente las unidades. Implica garantizar que todas las personas puedan ejercer su derecho a la movilidad en condiciones dignas, seguras y asequibles, considerando las distintas formas en que se vive y se necesita el transporte en la vida cotidiana. En México, la exclusión vinculada a la movilidad se manifiesta en costos elevados, barreras físicas, tiempos prolongados, trayectos inseguros y una oferta que no responde a las realidades territoriales y, en muchas ocasiones, invisibiliza las responsabilidades de cuidado. De la misma manera, el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11.2 establece como meta garantizar, de aquí a 2030, el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sustentables para todas las personas, ampliando el transporte público y priorizando a los grupos históricamente excluidos.

Desde el enfoque de la exclusión social vinculado al transporte (Church, 2000), la accesibilidad es una dimensión central de la justicia urbana. Como señala Karen Lucas (2012), el transporte no sólo conecta lugares, sino que también habilita o restringe el acceso a derechos fundamentales como el trabajo, la educación, la salud y la participación social. En contextos urbanos fragmentados, como los de muchas ciudades mexicanas, la falta de transporte adecuado amplía las desigualdades existentes y refuerza procesos de exclusión territorial (Oviedo, 2021).

La política pública mexicana reconoce este desafío. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano establecen que el transporte público es una herramienta clave para reducir las desigualdades sociales y territoriales y obligan al Estado a garantizar condiciones de accesibilidad, asequibilidad y calidad del servicio, con especial atención a los grupos históricamente excluidos. Sin embargo, la brecha entre estos principios y su materialización en los sistemas de transporte sigue siendo significativa.

La Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados aporta un elemento clave para comprender esta brecha. Desde una perspectiva de cuidados, la exclusión no se explica únicamente por la ausencia de servicios, sino por sistemas que no consideran los tiempos, los trayectos y las cargas asociados al cuidado. La Guía señala que la pobreza de tiempo, las esperas prolongadas, los recorridos fragmentados y los entornos inseguros constituyen barreras estructurales que limitan la autonomía y la participación de las mujeres en la vida urbana (SEDATU, 2023).

A esta dimensión se suma el aporte de Paula Soto Villagrán, quien demuestra que las barreras a la accesibilidad no son sólo físicas o económicas, sino también corporales y emocionales. El miedo, la incomodidad y la sobrecarga cotidiana son formas de exclusión que se manifiestan en el cuerpo y rara vez se reconocen en la planeación del transporte (Mejía-Dorantes & Soto, 2020). Desde esta mirada, un sistema incluyente no es aquel que simplemente existe, sino aquel que puede ser usado de manera efectiva, segura y predecible por quienes enfrentan mayores barreras.

Este eje forma parte del reconocimiento de que la inclusión es una condición estructural del derecho a la movilidad. No se trata de diseñar sistemas diferenciados para grupos específicos, sino de construir un transporte público que funcione mejor para todas las personas cuando se diseña desde las necesidades de quienes más dependen de él. Incorporar la perspectiva de género y de cuidados en la planeación del transporte permite identificar exclusiones que afectan a toda la población, aunque se manifiesten con mayor intensidad en las mujeres.

Desde esta lógica, el **Eje de Transporte Público Incluyente se organiza en tres principios complementarios: accesible, asequible y confiable**. Estos pilares buscan traducir el enfoque de igualdad, interseccionalidad y cuidados en decisiones concretas de diseño, operación y gestión del transporte, orientadas a reducir barreras, redistribuir cargas y garantizar que el transporte público sea un verdadero puente entre personas, territorios y oportunidades.

Avanzar hacia un transporte público incluyente implica cumplir con los compromisos ya asumidos por el Estado y traducirlos en sistemas que respondan a la vida cotidiana. Como dice Caren Levy: “El transporte es un

sistema crítico en la ciudad que, al facilitar el acceso a actividades esenciales, permite a diversas mujeres y hombres, niñas y niños apropiarse de su derecho a la ciudad.” Un transporte accesible, asequible y confiable no solo amplía la movilidad, sino que también fortalece la cohesión social, reduce las desigualdades y hace efectivo el derecho a la ciudad para todas las personas.

5. Accesible

Queremos un sistema integrado y accesible para todas las personas. Quienes no tienen autonomía motriz deben poder moverse con libertad: elevadores, escaleras eléctricas, espacios designados y señalización podotáctil.

La accesibilidad es la condición básica de la inclusión y un componente central del derecho a la movilidad. Un sistema de transporte accesible es aquel que permite a todas las personas desplazarse de forma autónoma, segura y continua, sin importar su edad, condición física, género, nivel de ingreso o responsabilidades de cuidado. Garantizar la accesibilidad implica eliminar las barreras físicas, sensoriales y espaciales que obstaculizan el uso equitativo del transporte público.

Como señala Caren Levy, “la posición social de las personas usuarias del transporte refleja múltiples identidades —género, clase, etnicidad, religión, sexualidad, edad y capacidad física o mental— que explican diferencias en necesidades, restricciones y oportunidades de movilidad”. Esta mirada interseccional también emergió con fuerza en los espacios de *Tequios y Telares*, donde las mujeres evidenciaron que las barreras no son homogéneas.

La accesibilidad no se limita a las unidades de transporte. Incluye todo el recorrido del viaje: banquetas continuas y en buen estado, cruces seguros, iluminación adecuada, paraderos visibles, estaciones funcionales, señalización comprensible y condiciones que permitan llegar, esperar y abordar el transporte sin riesgo ni dependencia. Cuando alguno de estos elementos falla, el transporte deja de ser accesible, aun cuando el servicio exista.

“El transporte seguro, rápido y cómodo ¿no debería incluir también paradas dignas, seguras y cómodas? [...] seguimos con la injusticia espacial más profunda porque sí hay paradas equipadas pero son pocas, son mínimas

Participante, Querétaro

Desde el marco de la exclusión social vinculada al transporte (Transport-Related Social Exclusion), Church et al. (2000) identifican la *exclusión física* como una de las principales barreras para el uso efectivo del transporte público. Esta forma de exclusión se produce cuando la infraestructura y los entornos del sistema (banquetas, cruces, paraderos, estaciones o accesos) no permiten que todas las personas lleguen, esperen o aborden el transporte de manera autónoma y segura, aun cuando el servicio esté formalmente disponible. La inaccesibilidad física convierte el transporte en un recurso existente, pero materialmente inaccesible.

Desde una perspectiva de género y de cuidados, estas barreras se viven en el cuerpo. Mejía-Dorantes y Soto Villagrán (2020) muestran que la falta de accesibilidad en los entornos de acceso al transporte afecta de manera desproporcionada a las mujeres cuidadoras, las personas mayores y las personas con discapacidad. Cargar carreolas, acompañar a otras personas o desplazarse con movilidad reducida convierte cada obstáculo físico en un factor cotidiano de exclusión. La accesibilidad, por tanto, no se define únicamente por la presencia de unidades adaptadas, sino por la posibilidad real de llegar al sistema, usarlo y transitar por sus espacios en condiciones de autonomía, seguridad y dignidad.

Garantizar la accesibilidad significa garantizar la autonomía, el bienestar y la posibilidad de participar plenamente en la vida urbana. Un sistema verdaderamente accesible debe priorizar entornos seguros, continuos y legibles, así como servicios de escala comunitaria que conecten puntos esenciales como escuelas, centros de salud, mercados y espacios de cuidado mediante recorridos próximos y previsibles. Diseñar el transporte desde esta lógica no sólo reduce exclusiones, sino que también mejora la calidad del sistema en su conjunto y fortalece su función social.

“Esperar a que llegue el camión adaptado... y como no llega, subirme a cualquier otro, pedir la parada y esperar a que alguien me guíe. Subir los escalones, gigantes.”

Participante, Jalisco

6. Asequible

Queremos que moverse no implique una carga económica adicional para quienes más usan el transporte público. La integración tarifaria debe permitir realizar trayectos completos sin duplicar pagos, reconociendo las formas reales en que las personas —y en particular las mujeres— se desplazan cotidianamente.

La asequibilidad asegura que la movilidad no sea un privilegio económico. Desde la perspectiva de las capacidades, el costo del transporte no debe limitar el acceso a derechos básicos como la educación, el trabajo, la salud o el cuidado (Sen, 1981). Sin integración tarifaria ni mecanismos de apoyo progresivos, el transporte público reproduce desigualdades económicas y territoriales.

La Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados subraya que las diferencias de ingresos y de acceso a bienes, como el automóvil, inciden directamente en la forma en que las mujeres se desplazan. En México, las mujeres utilizan el transporte público y caminan alrededor de un 10 % más que los hombres, quienes recurren con mayor frecuencia al vehículo particular. Sus menores ingresos reducen la posibilidad de elegir horarios y modos de transporte más útiles o seguros, lo que incrementa su dependencia del transporte colectivo y de los desplazamientos a pie (SEDATU–INMUJERES, 2022).

Desde el urbanismo feminista, Col·lectiu Punt 6 ha documentado que, debido a la doble y triple jornada, las mujeres realizan más viajes diarios por un mayor número de motivos. Estos desplazamientos suelen ser poligonales y encadenados, vinculando actividades laborales, domésticas y de cuidado. Aunque recorren distancias más cortas en cada trayecto, al final del día

acumulan más kilómetros, mayoritariamente realizados a pie o en transporte público, lo que incrementa la carga física, temporal y económica asociada a la movilidad cotidiana (Col·lectiu Punt 6, 2019).

La planeación tarifaria tradicional no reconoce estas dinámicas. La **Guía metodológica de movilidad cotidiana con perspectiva de género** advierte que los sistemas de tarificación suelen penalizar los desplazamientos encadenados y los viajes fuera de las horas pico, lo cual es frecuente en los trayectos de cuidado. Por ello, propone revisar los esquemas tarifarios para promover tarifas flexibles y asequibles que favorezcan la intermodalidad y las cadenas de desplazamientos poligonales, y que no castiguen los viajes eventuales asociados al cuidado (CAF; Col·lectiu Punt 6; GCBA, 2019).

En la práctica, la fragmentación tarifaria y la ausencia de integración física y económica obligan a pagar múltiples pasajes, incrementan el gasto diario y trasladan al ámbito doméstico los costos de un sistema desarticulado. La asequibilidad no se logra únicamente reduciendo las tarifas, sino también distribuyendo los costos de manera justa, predecible y sensible a las distintas formas de movilidad.

“Tardan aproximadamente de dos horas estimando a llegar a sus centros universitarios. [...]Y no sólo eso, pagan hasta cuatro camiones todos los días para llegar. Bueno, ¿con esto qué quiero decir? Pues que al final de cuentas necesitábamos rutas más eficientes que sí pasaran.”

Participante, Jalisco

Avanzar hacia un transporte público asequible implica reconocer las movildades del cuidado, asegurar esquemas de integración tarifaria y diseñar tarifas sociales progresivas que garanticen que las personas y los hogares con menores ingresos no vean limitado su derecho a la movilidad. Un transporte asequible es una condición indispensable para la inclusión y para que el sistema funcione mejor para quienes más dependen de él.

7. Con confianza

Queremos un transporte fácil de usar: con claridad en costos, horarios, rutas y conexiones, que permita planear los viajes con seguridad y certeza. La confianza es una dimensión central de la inclusión, porque se construye cuando el sistema ofrece información comprensible, visible y confiable, y cuando el servicio se comporta de manera predecible en la vida cotidiana.

La literatura sobre la exclusión social vinculada al transporte señala que la falta de confiabilidad genera **exclusión temporal**, ya que las personas deben invertir más tiempo del necesario o renunciar a actividades por no poder prever sus trayectos (Lucas, 2012; Oviedo, 2021). Un transporte que no comunica con claridad, que presenta tiempos de espera imprevisibles o rutas irregulares, convierte cada viaje en una experiencia incierta.

Desde una perspectiva feminista, la confianza en el transporte público está estrechamente ligada a la posibilidad de anticipar el viaje. Como documenta *Urbanismo feminista* de Colectiu Punt 6, en muchas ciudades se ha priorizado infraestructura tecnológica poco accesible en lugar de sistemas universales de información:

“Fue entonces cuando se invirtió más en la modernización de ciertas paradas de autobús con tablets gigantes o tecnología accesible solamente a través de Internet, en vez de en la expansión de un sistema analógico de información mediante paneles electrónicos en las paradas, que marcasen el tiempo real de espera de los autobuses —sistema universalmente accesible—, o en la mejora de las paradas en diferentes barrios de la ciudad, dotándolas de marquesinas, bancos e información de servicio” (Colectiu Punt 6, 2019).

La confianza también se construye a través de las conexiones. La *Guía de Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género* subraya la importancia de una información clara y continua en los puntos de transbordo, señalando la necesidad de:

“Conexiones intermodales centradas en la movilidad cotidiana, con información horaria clara, visible, que disponga de sistemas de

arribo predictivo en tiempo real; con señalización continua en los intercambiadores modales y centros de trasbordo que permita orientarse fácilmente y realizar las conexiones de manera rápida, sencilla, accesible y segura; con horarios coordinados entre las distintas operadoras de transporte, fomentando el incremento de la frecuencia de paso para reducir tiempos de espera de acuerdo a la diversidad de actividades cotidianas (no solo laborales)” (CAF; Col·lectiu Punt 6, 2017).

Para las mujeres —que realizan viajes encadenados, fuera de horas pico y vinculados al cuidado— la ausencia de esta información no es un problema menor: implica **incertidumbre constante**, mayor tiempo de espera y la necesidad de ajustar o cancelar actividades esenciales. Un transporte confiable es aquel que **reduce la necesidad de improvisar**, acompaña la movilidad cotidiana y permite tomar decisiones informadas sin sobrecargar el cuerpo ni el tiempo.

“En Puerto Vallarta, les hablo muy rapidito porque ya no tengo mucho tiempo, en Puerto Vallarta específicamente todos los días estamos viviendo un tema muy duro con el transporte público. Hay gente que pasa hasta dos horas esperando un camión.”

Participante, Jalisco

Así, la confianza no se construye con promesas, sino con sistemas que **se dejan entender y usar**. Cuando el transporte público ofrece información clara, visible y predecible, el viaje deja de ser una fuente adicional de estrés y se convierte en un soporte efectivo para la vida cotidiana.

La inclusión en el transporte público es una condición de equidad y justicia social. Un sistema accesible, asequible y confiable amplía las capacidades de las personas para participar en la vida urbana y reduce las desigualdades territoriales, económicas y sociales.

Como señalan Lucas (2012), Oviedo (2021) y Soto Villagrán (2020), la accesibilidad no se limita al desplazamiento: es la posibilidad de habitar y usar

la ciudad en igualdad de condiciones. La inclusión se materializa cuando el transporte deja de ser una barrera y se convierte en un vínculo entre personas, territorios y oportunidades. Un transporte incluyente no sólo permite llegar, sino también permanecer y pertenecer. En ese acceso cotidiano se sostiene el derecho a la ciudad y el sentido de lo público.

“Porque aparte de la tarifa, y pasan camiones y dicen, es que yo ya no voy para allá. Tienes que superarte a uno y decirle... La verdad que ya va a ser mal de mi opinión, si se le da como la gana de venir y decir, ah, sí, ya voy para Querétaro, entonces tú te tienes que esperar ahí en la noche hasta que alguien venga.”

Participante, Querétaro

Eje 3. Un transporte público más seguro

La seguridad es una condición básica del derecho a la movilidad. Sin ella, las personas no solo enfrentan riesgos físicos, sino que también enfrentan barreras emocionales, espaciales y sociales que limitan su libertad de movimiento. En México, la violencia y el miedo siguen siendo factores que restringen el ejercicio del derecho a la movilidad, particularmente para mujeres, niñas y personas cuidadoras, quienes con frecuencia ajustan trayectos, horarios y modos de viaje para reducir el riesgo.

Entender la seguridad únicamente como la ausencia de delitos resulta insuficiente. Como señalan Soto Villagrán (2020) y Dunckel-Graglia (2016), la violencia en el transporte público no es sólo un problema de comportamientos individuales, sino también una forma de violencia estructural e institucional que refleja desigualdades en el acceso al espacio urbano. La seguridad, por tanto, debe entenderse de manera integral: como la posibilidad de moverse sin miedo, con previsibilidad, cuidado y confianza a lo largo de todo el trayecto.

Desde esta perspectiva, la seguridad incluye tanto la prevención de violencias y acoso como la seguridad vial, la calidad de los entornos urbanos y la capacidad del sistema para reducir riesgos y responder ante situaciones críticas. De acuerdo con el INEGI, 6 de cada 10 personas manifiestan sentirse inseguras en

el transporte público (INEGI, 2024), una percepción que se intensifica entre las mujeres debido a condiciones como calles sin iluminación, paradas aisladas, acoso dentro de las unidades, trayectos largos y múltiples transbordos sin vigilancia.

La Guía para una movilidad centrada en los cuidados subraya que garantizar la seguridad implica actuar sobre el entorno y la experiencia cotidiana del viaje: calles bien iluminadas, paradas visibles, señalización clara, mantenimiento continuo y servicios predecibles son elementos que reducen el miedo y fortalecen la sensación de bienestar (SEDATU, 2023). En este sentido, iniciativas como la Alerta de Violencia contra las Mujeres en el Transporte Público en la Ciudad de México muestran que la seguridad requiere acciones coordinadas entre autoridades, operadores y la ciudadanía, y no puede recaer únicamente en estrategias individuales de autoprotección.

La seguridad también debe ser homogénea. No puede depender del medio de transporte, del tipo de concesión ni del territorio. Sentirse segura al usar el transporte público implica que existen estándares comunes de protección y calidad, así como protocolos claros y efectivos de atención ante el acoso y otras formas de violencia, independientemente del sistema o servicio utilizado. La ausencia de criterios homogéneos genera desigualdades y expone a las personas usuarias a riesgos diversos.

Asimismo, no puede haber transporte público seguro sin condiciones laborales dignas para quienes lo operan. La precarización del trabajo, la falta de seguridad social, las jornadas extensas y la ausencia de capacitación afectan tanto la seguridad vial como la calidad del servicio. Garantizar la dignidad laboral no es sólo una cuestión de justicia social, sino también una condición para mejorar la seguridad, la atención ante emergencias y la confianza en el sistema.

Finalmente, como señala el Global Status Report on Road Safety 2025, mejorar la seguridad en el transporte también es una política de igualdad: las mujeres que se sienten seguras viajan más, estudian más, trabajan más y participan más en la vida social y económica (SLOCAT & FIA Foundation, 2025). Un transporte público más seguro no solo protege, sino que también amplía oportunidades, reduce desigualdades y fortalece la inclusión.

Este eje propone avanzar hacia un transporte público que sea seguro en un sentido amplio: que prevenga violencias, reduzca riesgos viales, garantice estándares homogéneos de protección y dignifique el trabajo de quienes sostienen el sistema. Sólo así el transporte público puede convertirse en un espacio de cuidado, confianza y ejercicio pleno del derecho a la movilidad. Como bien señalan Church (2000) y Lucas (2012), el miedo es una de las condiciones para aumentar la exclusión social, en este caso, de las mujeres para ocupar las ciudades y hacerlas suyas, a través del transporte.

8. Seguridad pública y vial

Queremos movernos sin miedo. Un transporte público seguro implica tanto la prevención de las violencias y el acoso como la protección de la vida frente a los riesgos viales. Para las mujeres, la seguridad no es una condición dada, sino una variable que determina cuándo, cómo y hasta dónde es posible desplazarse.

En México, la violencia y el acoso en el transporte público siguen siendo una de las principales barreras para el ejercicio del derecho a la movilidad de las mujeres. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, el 63% de la población manifiesta sentirse insegura en el transporte público y las mujeres reportan los mayores niveles de percepción de inseguridad (INEGI, 2024). El acoso sexual, la intimidación y otras formas de violencia condicionan las decisiones de viaje, llevando a muchas mujeres a modificar rutas, evitar horarios o limitar desplazamientos para reducir el riesgo (SEDATU-INMUJERES, 2022).

La inseguridad en el transporte no sólo produce daños físicos, sino también **exclusión social basada en el miedo**. Desde los estudios sobre la exclusión social vinculada al transporte, se ha documentado que el temor a la violencia, al acoso o al riesgo vial lleva a las personas a evitar ciertos viajes, horarios o espacios, aun cuando estos sean necesarios para su vida cotidiana (Church et al., 2000; Lucas, 2012). En el caso de las mujeres, el miedo opera como una barrera estructural que restringe la movilidad nocturna, limita el acceso a oportunidades educativas, laborales y de cuidado, y refuerza desigualdades preexistentes (SEDATU, 2023). La noche también es nuestra y garantizar una movilidad nocturna segura es parte central del derecho a la ciudad.

“He sido una mujer cautiva del miedo. Yo crecí escuchando pues repetidas frases que se convirtieron en una especie de mandato. El transporte público era demasiado peligroso para mí, sobre todo si iba sola.”

Participante, Jalisco

Desde un enfoque de cuidados, la seguridad debe entenderse de manera integral. La Guía para una movilidad con igualdad centrada en los cuidados subraya que calles bien iluminadas, paradas visibles, señalización clara, mantenimiento continuo y presencia institucional reducen la percepción de riesgo y fortalecen la confianza en el uso del transporte público (SEDATU, 2023). La prevención de las violencias debe incorporarse desde la planeación, el diseño y la operación del sistema, y no limitarse a respuestas reactivas.

La seguridad en la movilidad también debe incorporar explícitamente la dimensión vial. Las mujeres caminan más y utilizan con mayor frecuencia el transporte público, lo que las expone de manera diferenciada a riesgos viales, especialmente en entornos con infraestructura deficiente. Además, muchas mujeres viajan como pasajeras de motocicleta o acompañan a niñas, niños y personas mayores en trayectos cotidianos, lo que incrementa su vulnerabilidad ante hechos de tránsito. Como señala el Global Status Report on Road Safety, los entornos seguros reducen los siniestros viales y promueven confianza, particularmente entre mujeres, personas mayores y niñas y niños (SLOCAT, 2025).

“Llegas a la parada y está el checador y apúrate porque ya te rebasaron y ¿qué hace el otro? Deja personas paradas, con tal de rebasar a la combi que ya lo pasó a traer y eso genera accidentes.”

Participante, Chiapas

Un transporte público verdaderamente seguro es aquel que protege la vida, reconoce las experiencias diferenciadas de movilidad y garantiza condiciones para desplazarse con libertad y sin miedo, de día y de noche. Ampliar el

concepto de seguridad implica atender las violencias, reducir los riesgos viales y **eliminar el miedo como barrera estructural** al ejercicio del derecho a la movilidad.

9. Homogéneo

Queremos que todos los modos de transporte ofrezcan las mismas condiciones de seguridad y calidad, sin importar si se trata de un sistema masivo, una ruta concesionada, una unidad alimentadora o un servicio de baja capacidad. La seguridad no debe depender del tipo de transporte que se utilice, de la empresa operadora o del territorio por el que se viaja, sino ser un estándar común y garantizado para todas las personas.

En México, los sistemas de transporte público presentan fuertes asimetrías. Mientras algunos modos cuentan con protocolos, capacitación y equipamiento mínimo, otros operan sin lineamientos claros de prevención y atención de la violencia, sin supervisión efectiva y sin mecanismos accesibles de denuncia. Esta heterogeneidad incrementa la incertidumbre y expone de manera diferenciada a mujeres, niñas y adolescentes a situaciones de riesgo (SEDATU e INMUJERES, 2022).

Los Lineamientos para la Prevención y Atención del Acoso Sexual contra las Mujeres en el Transporte Público Colectivo establecen que la seguridad debe abordarse de manera integral en tres niveles: la infraestructura de acceso, las unidades de transporte y la operación del servicio. Esto implica contar con condiciones mínimas comunes, como espacios de ascenso y descenso iluminados y visibles, unidades en buen estado y correctamente identificadas, así como personal capacitado para actuar ante situaciones de acoso sexual, priorizando siempre la integridad de la persona víctima (SEDATU e INMUJERES, 2022).

Un transporte homogéneo en términos de seguridad también requiere que todos los modos cuenten con protocolos de actuación claros y conocidos, mecanismos de denuncia accesibles y trazables, y coordinación interinstitucional para la atención, la canalización y el seguimiento de los casos. Los Lineamientos señalan la importancia de definir responsabilidades

entre autoridades de movilidad, empresas operadoras, mecanismos de adelanto para las mujeres y autoridades de seguridad y justicia, de modo que la respuesta no dependa de la voluntad individual, sino de un marco institucional sólido y verificable (SEDATU e INMUJERES, 2022).

Asimismo, avanzar hacia la homogeneidad implica establecer estándares mínimos nacionales de capacitación para personas operadoras, así como la supervisión de horarios y frecuencias, con enfoque en la seguridad y en el equipamiento básico, como botones de auxilio, sistemas de comunicación y señalización visible. La ausencia de estos elementos en ciertos servicios genera territorios y trayectos de mayor riesgo, particularmente en horarios nocturnos o en zonas periféricas, donde las mujeres suelen contar con menos alternativas de movilidad.

“Y entonces, la capacitación que tendría que ser obligatoria y en muchísimos temas, o sea, que tendría que ser un programa constante de actualización y que se activen protocolos contra el acoso, porque probablemente estén ahí los protocolos en papel, en alguna carpetita como esta guardada, pero no se lleva arrancados los protocolos, entonces, niñas, chiquitas, adolescentes, sufren acoso y no hay manera de protegerlas,”

Participante, Chiapas

Garantizar un transporte homogéneo reduce la incertidumbre, fortalece la confianza y asegura que el derecho a la movilidad se ejerza en condiciones de igualdad. Cuando la seguridad es un estándar común y no una excepción, el transporte público deja de ser un espacio de riesgo diferenciado y se convierte en un sistema más justo, predecible y confiable para todas las personas.

10. Digno

Queremos un transporte público digno que reconozca y proteja a las personas que lo hacen posible todos los días.

La calidad, la seguridad y la confiabilidad del servicio están directamente vinculadas a las condiciones laborales de quienes operan, mantienen y

gestionan el sistema. Dignificar el transporte implica, por tanto, dignificar el trabajo de conductoras y conductores, así como el del personal operativo, de mantenimiento y de apoyo, especialmente en los esquemas concesionados donde persisten condiciones de precariedad laboral.

La Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano reconoce que uno de los principales retos del sector es la **debilidad de las condiciones laborales del personal operativo**, caracterizadas por jornadas extensas, ingresos inestables, falta de seguridad social, altos niveles de estrés vial y exposición a riesgos físicos y de violencia (SEDATU, 2024). Estas condiciones no sólo vulneran derechos laborales, sino que también impactan directamente en la seguridad vial, la calidad del servicio y la experiencia cotidiana de las personas usuarias.

Desde una perspectiva de integridad e inclusión, la dignidad laboral no es un asunto secundario ni exclusivamente gremial y, al mismo tiempo, constituye una condición estructural para un transporte público seguro, homogéneo y confiable. Un sistema que opera bajo la presión del cansancio, la informalidad o la incertidumbre laboral reproduce riesgos, incentiva malas prácticas y limita la profesionalización del servicio. Garantizar salarios justos, jornadas compatibles con la vida personal y de cuidados, acceso efectivo a la seguridad social, capacitación continua y entornos de trabajo seguros fortalece tanto el desempeño operativo como la confianza pública.

“Yo creo que también debemos traer justamente a la discusión ¿cómo logramos que esos choferes tengan dos cosas muy importantes si queremos prevenir violaciones a derechos humanos de cualquier tipo, una es un salario digno y seguridad social ¿cómo vamos a lograr eso? porque esas dos cosas son catalizadoras para que haya mejor educación para que haya mejores incentivos también y para que yo haga mejor mi trabajo”

Participante, Chiapas

La Política Nacional subraya la necesidad de avanzar hacia modelos de operación más profesionalizados, con esquemas empresariales y laborales que

permitan mejorar la estabilidad del empleo, la formación técnica y la supervisión del servicio, así como reducir la rotación del personal y los incentivos a conductas de riesgo (SEDATU, 2024). En este sentido, dignificar el trabajo en el transporte público también es una estrategia para fortalecer la rectoría del Estado y elevar los estándares del sistema en su conjunto.

Este enfoque coincide con la Década de las Naciones Unidas del Transporte Sustentable, que plantea como eje central **garantizar trabajo decente y una fuerza laboral justa e inclusiva**, mediante la mejora de las condiciones laborales, la capacitación, la seguridad de las y los trabajadores, la retención del talento, la aplicación de protocolos de seguridad reconocidos internacionalmente, la inclusión de las mujeres en la fuerza laboral y la protección efectiva de los derechos laborales (ONU, 2025).

Dignificar el transporte público también implica **ampliar la participación de las mujeres en el sector**, en condiciones de igualdad y seguridad, transformando un ámbito históricamente masculinizado. La inclusión laboral con perspectiva de género contribuye a mejorar la atención a las personas usuarias, a incorporar nuevas miradas en la operación cotidiana y a fortalecer la legitimidad social del sistema.

Un transporte digno es aquel que cuida a su fuerza laboral y reconoce que **no puede haber buen servicio sin trabajo justo**. Invertir en condiciones laborales adecuadas no es un costo adicional, sino una política pública fundamental para mejorar la seguridad, la calidad y la sostenibilidad del transporte público. Dignificar a quienes lo operan es, en última instancia, dignificar el viaje de todas las personas.

Un transporte: seguro, homogéneo y con dignidad

La seguridad en el transporte público es una condición básica del derecho a la movilidad. Un sistema verdaderamente seguro previene las violencias, reduce los riesgos viales y elimina el miedo como barrera para moverse, de día y de noche.

La seguridad debe ser un estándar común. No puede depender del modo, del territorio ni de la empresa que opera el servicio. Protocolos claros,

infraestructura adecuada y responsabilidad institucional son indispensables para garantizar las mismas condiciones de protección en todos los trayectos. Al mismo tiempo, no hay transporte seguro sin trabajo digno. Condiciones laborales justas, jornadas razonables y seguridad social para quienes operan el sistema son esenciales para ofrecer un servicio confiable y de calidad.

4. El Telar de la corresponsabilidad: tejiendo entre autoridades, personas concesionarias y usuarias

El decálogo no propone soluciones abstractas ni responsabilidades difusas. Sus diez principios se activan cuando distintos actores asumen tareas concretas, diferenciadas y complementarias. La corresponsabilidad en la transformación del transporte público implica reconocer que no depende de una sola institución ni de un decreto, sino de decisiones coordinadas entre quienes gobiernan, operan y usan el sistema.

Esta sección traduce los principios del decálogo (integridad, inclusión y seguridad, así como sus diez ejes específicos) en acciones prácticas para cada esfera de responsabilidad. Las propuestas no parten de un enfoque vertical ni exclusivamente normativo, sino de la experiencia cotidiana recogida en los Tequios y Telares realizados en Guerrero, Jalisco, Chiapas, Yucatán (radio comunitaria), Comunidad Chevening, Nuevo León, Baja California, y Coahuila. Los testimonios y diagnósticos construidos colectivamente en estos espacios son el punto de partida para definir qué acciones son prioritarias, viables y urgentes.

Las acciones aquí planteadas responden a tres criterios fundamentales. Primero, están ancladas en los diez principios del decálogo, de modo que cada acción refuerza la integridad institucional, la inclusión efectiva o la seguridad cotidiana del sistema. Segundo, retoman explícitamente lo expresado por las mujeres en los diálogos de Tequios y Telares, no como ejemplos aislados, sino como origen de los hallazgos y de las propuestas. Tercero, priorizan medidas realizables, realistas y verificables, muchas de ellas de bajo o nulo costo, que pueden implementarse mediante cambios en la gestión, la información, la regulación y los procesos de toma de decisiones.

Tejer corresponsabilidad no significa repartir culpas, sino **alinear poder, información y experiencia**. Implica reconocer que ordenar datos, fijar estándares, abrir procesos y escuchar el conocimiento situado de las personas usuarias, especialmente de las mujeres, es tan transformador como una inversión en infraestructura. Desde esta lógica, el decálogo se convierte en una hoja de ruta práctica para pasar del diagnóstico compartido a la acción pública coordinada.

*1. **Autoridades:** Gobernar con integridad, integrar para incluir*

La transformación del transporte público no puede construirse únicamente a partir de marcos normativos o de decisiones administrativas. Los Tequios y Telares realizados en Guerrero, Jalisco, Chiapas, Yucatán (radio comunitaria), Comunidad Chevening, Nuevo León, Baja California, y Coahuila muestran que las mujeres, a partir de la experiencia, conocen con claridad los problemas estructurales del sistema: opacidad, incertidumbre, falta de accesibilidad, inseguridad cotidiana y ausencia de consecuencias.

Desde esta agenda, el rol de las autoridades no es “definir” el problema, sino **traducir la experiencia cotidiana de las mujeres en reglas claras, estándares públicos y decisiones verificables**. Gobernar con corresponsabilidad implica asumir que la información, la regulación y el presupuesto deben alinearse para responder a lo que ocurre en el viaje real, no sólo en el papel.

Los Tequios y Telares mostraron que la desigualdad en la movilidad no es resultado de fallas aisladas, sino de un sistema que opera sin reglas claras, sin integración y sin rendición de cuentas efectiva. Las mujeres describieron un transporte en el que la información no es pública, los estándares no existen o no se aplican, las rutas no se coordinan y los transbordos penalizan, económica y físicamente, a quienes más dependen del sistema.

Desde el Decálogo, la principal responsabilidad de las autoridades es ejercer la rectoría del transporte como un **servicio público esencial**, alineando la **integridad, la inclusión y la seguridad** en las decisiones concretas de financiamiento, planeación, regulación y supervisión. Esto implica gobernar el sistema desde la experiencia cotidiana, reconociendo que la fragmentación, la

opacidad y la falta de integración afectan a toda la población, pero recaen con mayor peso en las mujeres.

Las siguientes acciones retoman **los diez principios del decálogo** y se sustentan directamente en lo expresado por mujeres usuarias, cuidadoras, operadoras y especialistas en los talleres.

1. AUTORIDADES COMO TELAR DE LA GOBERNANZA

Las autoridades constituyen el telar de la gobernanza: el espacio donde se entrelazan normas, presupuestos, prioridades políticas y decisiones regulatorias que estructuran el funcionamiento del sistema de transporte. Desde este telar se definen las reglas del juego, los mecanismos de coordinación y los márgenes de acción de los operadores y las usuarias. Si el telar de la gobernanza no incorpora las experiencias del cotidiano ni las condiciones reales de la operación, produce vacíos, fragmentación y exclusión. Pero cuando se teje de manera participativa, transparente y con un enfoque de justicia, puede articular los distintos hilos del sistema y traducir necesidades sociales en políticas públicas efectivas.

a. Publicar el “paquete mínimo” que abre la caja negra del transporte

Hacer visible el sistema para recuperar la confianza

Principios: transparente, rendición de cuentas, colectivo

Las mujeres señalaron que hoy el transporte se entiende “preguntando”, adivinando o aprendiendo por ensayo y error. Publicar en un único espacio institucional información básica y oficial —concesiones vigentes, rutas autorizadas, flota registrada, frecuencias comprometidas, tarifas y criterios de tarifa técnica y social— permite transformar el transporte de un sistema informalizado en un servicio verificable. Esta acción no crea nueva información: ordena y hace visible la que ya existe.

Acciones clave:

- **Publicar un paquete mínimo obligatorio de información** del sistema de transporte: concesiones, rutas vigentes, horarios o rangos de paso, tarifas autorizadas, responsables de la operación y la vigencia de las concesiones.

- Garantizar que esta información sea oficial, estable y territorializada, por ruta y zona, no sólo a nivel estatal o metropolitano.
- Asegurar su disponibilidad en formatos accesibles y visibles para personas usuarias

La transparencia no es aquí un valor abstracto: es la condición para que las mujeres puedan planear su día sin incertidumbre y exigir un mejor servicio.

b. Definir y publicar estándares técnicos mínimos del servicio

Poner reglas claras sobre qué significa un transporte de calidad

Principios: transparente, homogéneo, seguro

En los talleres se evidenció que cada ruta opera con criterios propios, lo que genera experiencias radicalmente distintas incluso dentro de una misma ciudad. Definir estándares técnicos mínimos permite establecer qué condiciones debe cumplir cualquier servicio para ser considerado público: seguridad vial, accesibilidad física, mantenimiento, identificación de las unidades y trato digno.

Acciones clave:

- Definir estándares técnicos básicos para unidades, paraderos y operación (estado físico, accesibilidad, iluminación, identificación visible, conducción segura).
- Publicar estos estándares en documentos oficiales y en portales institucionales.
- Usarlos como referencia común para la evaluación, supervisión y mejora del servicio; se pueden realizar auditorías de seguridad junto con las personas usuarias.

Cuando no hay estándares públicos, la calidad se vuelve arbitraria y la desigualdad se normaliza.

c. Vincular concesiones, supervisión y apoyos al cumplimiento de estándares

Pasar de la discrecionalidad a la responsabilidad pública

Principios: rendición de cuentas, colectivo, digno

Las mujeres expresaron una percepción reiterada: “nadie regula a nadie”. Vincular concesiones y apoyos institucionales al cumplimiento de estándares rompe con esta lógica y refuerza la rectoría del Estado, sin necesidad de crear nuevos instrumentos legales.

Acciones clave:

- Condicionar la renovación de concesiones y autorizaciones al cumplimiento verificable de estándares técnicos y de servicio.
- Usar los estándares publicados como base para la supervisión rutinaria, con criterios técnicos y de seguridad vial, no con criterios políticos ni de subjetividad.
- Hacer visibles las consecuencias del incumplimiento (evaluaciones, cambios, correcciones obligatorias).

Regular no es castigar: es garantizar que el servicio cumpla su función social.

d. Integrar rutas, transbordos y sistemas desde la experiencia cotidiana

Reducir costos, tiempos y cargas para quienes más viajan

Principios: accesible, asequible, con confianza

En Chiapas, Jalisco y Querétaro, las mujeres relataron trayectos fragmentados, múltiples pagos y largos tiempos de espera, especialmente en viajes de cuidado. La falta de integración no es un problema técnico menor: es una forma de exclusión cotidiana.

Acciones clave:

- Identificar los puntos críticos de transbordo y los recorridos encadenados utilizados por las cuidadoras.
- Priorizar la coordinación de rutas y horarios en esos puntos, aun sin cambios de flota, es decir, no se debe aumentar la flota, sólo eficientar la flota existente mejorando las zonas de atención, frecuencias y tiempos de espera.
- Avanzar hacia esquemas de integración tarifaria o de reconocimiento de transbordos existentes.

Integrar el sistema es una política de inclusión que beneficia a toda la población.

e. Asegurar trazabilidad financiera de subsidios y tarifas

Saber a dónde va cada peso para mejorar el servicio

Principios: rendición de cuentas, sustentable, colectivo

Las participantes señalaron que el servicio no mejora. La falta de claridad en el uso de los recursos impide exigir resultados y alinear el gasto con la inclusión y la seguridad.

Acciones clave:

- Publicar los criterios para la asignación de subsidios y apoyos al transporte.
- Diferenciar y hacer públicos los estudios de la tarifa técnica y de la tarifa social.
- Vincular los subsidios a objetivos verificables de calidad, accesibilidad y seguridad.

Sin trazabilidad financiera, el transporte pierde legitimidad pública.

f. Supervisar mantenimiento y calidad desde la experiencia cotidiana

Escuchar lo que pasa todos los días, no sólo lo que dicen los reportes

Principios: transparente, seguro, homogéneo

Las mujeres describieron fallas mecánicas frecuentes, unidades deterioradas y una conducción riesgosa. Supervisar a partir de indicadores cotidianos permite detectar problemas antes de que se conviertan en riesgos.

Acciones clave:

- a) Incorporar las observaciones de las usuarias en los procesos de supervisión existentes o en las revisiones anuales.
- b) Priorizar el mantenimiento preventivo en las rutas de alta demanda cotidiana.
- c) Hacer visibles los resultados de las revisiones de calidad del servicio o de las revisiones físico-mecánicas.

La calidad del servicio se mide en la experiencia diaria, no sólo en el papel.

g. Institucionalizar participación con capacidad real de incidencia

Pasar de la consulta simbólica a la corresponsabilidad

Principios: colectivo, transparente, con confianza

En todos los talleres surgió una demanda clara: participar no sólo para opinar, sino para incidir. La participación debe ser una parte estructural de la gestión del transporte.

Acciones clave:

- a) Incorporar espacios de participación vinculados a decisiones concretas (rutas, horarios, paraderos).
- b) Reconocer metodologías como Tequios y Telares u otros esquemas de participación comunitaria como insumo válido para la política pública.

Escuchar sin transformar reproduce la desconfianza.

Publicar información, integrar rutas, definir estándares y escuchar la experiencia cotidiana fortalecen la eficiencia, la confianza y la legitimidad del transporte público. Estas acciones no buscan crear un transporte exclusivo para mujeres. Parten de reconocer que **cuando el sistema funciona para quienes enfrentan más barreras, funciona mejor para todas las personas**. El transporte que nosotras queremos es, en realidad, **el transporte público que funciona**: íntegro, incluyente y seguro. Tejer corresponsabilidad desde las autoridades es el primer hilo para que ese sistema deje de ser una promesa y se convierta en una práctica cotidiana.

2. PERSONAS CONCESIONARIAS COMO TELAR OPERATIVO

Las personas concesionarias constituyen el **telar de la operación**: el espacio donde las reglas se traducen en la práctica cotidiana. En este telar se entrelazan rutas, tiempos, tarifas, condiciones del vehículo, relaciones laborales y decisiones tomadas en tiempo real. Es el nivel en el que el sistema se vuelve experiencia concreta. Cuando el telar de la operación está precarizado o desconectado del telar de la gobernanza, emergen tensiones, informalidades y arreglos improvisados. Sin embargo, cuando cuenta con

incentivos adecuados, apoyo técnico y canales de diálogo, puede convertirse en un espacio clave para mejorar el servicio y reducir exclusiones.

En los Tequios y Telares, las mujeres reconocieron que las personas concesionarias y operadoras son quienes sostienen el sistema en la práctica cotidiana. Al mismo tiempo, señalaron que la precariedad laboral, la falta de capacitación, los incentivos mal diseñados y la ausencia de protocolos claros deterioran el servicio, incrementan los riesgos viales y reproducen violencias. Desde el Decálogo, la corresponsabilidad de las concesionarias consiste en garantizar que la operación cotidiana materialice la integridad, la inclusión y la seguridad, entendiendo el transporte como un servicio y no solo como una actividad económica.

a. Fortalecer la capacitación continua con enfoque de derechos, género y seguridad vial

Profesionalizar la operación para mejorar el servicio

Principios: seguro, digno, con confianza

En Chiapas, Jalisco y Querétaro, las mujeres relataron acoso, trato hostil y conducción riesgosa. También reconocieron que estas prácticas están ligadas a la falta de formación y a condiciones laborales precarias. La capacitación no es un complemento: es una herramienta central de seguridad e inclusión.

Acciones clave:

- Implementar capacitación periódica obligatoria en derechos humanos, prevención del acoso, perspectiva de género, masculinidades y seguridad vial.
- Incorporar contenidos prácticos sobre trato digno, atención a personas cuidadoras, niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad.
- Asegurar que la capacitación sea reconocida como parte de la profesionalización

Un operador capacitado reduce riesgos, mejora el trato y fortalece la confianza en el sistema.

b. Garantizar condiciones laborales estables y previsibles***Cuidar a quien opera para cuidar a quien viaja***

Principios: digno, seguro, sustentable

Las mujeres identificaron una relación directa entre jornadas extensas, estrés, conducción agresiva y la mala calidad del servicio. La precariedad laboral no sólo vulnera derechos: pone en riesgo a las personas usuarias.

Acciones clave:

- Avanzar hacia horarios definidos, tiempos de descanso adecuados y la reducción de jornadas excesivas.
- Garantizar el acceso efectivo a la seguridad social y a la protección básica para los operadores.
- Evitar esquemas de pago que dependan exclusivamente del número de viajes o de la velocidad.

No hay transporte seguro sin trabajo justo.

3. Revisar incentivos económicos para priorizar la seguridad y la calidad**Dejar de premiar la velocidad y el riesgo**

Principios: seguro, rendición de cuentas, digno

En los talleres se señaló que la presión por “ganar pasaje” fomenta competencias peligrosas entre unidades. Revisar los incentivos no requiere nuevas inversiones, sino cambiar los criterios.

Acciones clave:

- Identificar, mediante un diagnóstico, prácticas que incentivan la conducción riesgosa o la competencia desleal.
- Ajustar los esquemas internos de la empresa o la ruta para priorizar las frecuencias, el trato digno y la seguridad vial.
- Alinear los incentivos con los estándares públicos establecidos por la autoridad.

Cuando el modelo premia el riesgo, la inseguridad se vuelve estructural.

d. Establecer mecanismos de comunicación directa con autoridades***Reportar fallas antes de que se conviertan en riesgo***

Principios: transparente, seguro, colectivo

Las mujeres relataron fallas mecánicas recurrentes, paradas inseguras y problemas de infraestructura que nadie atiende. Las concesionarias pueden ser un canal clave para la prevención.

Acciones clave:

- Contar con canales formales y directos para reportar fallas en la infraestructura, la iluminación o la señalización.
- Comunicar los riesgos operativos detectados en la experiencia diaria.
- Dar seguimiento a los reportes y a las respuestas institucionales, funcionando como puente entre usuarias y autoridades.

La comunicación oportuna previene accidentes y violencias.

e. Incorporar a más mujeres en la operación y gestión del transporte***Transformar un sector históricamente masculinizado***

Principios: digno, incluyente, colectivo

En Jalisco y Querétaro se destacó la necesidad de abrir espacios para mujeres conductoras, técnicas y gestoras, no como excepción sino como política estructural.

Acciones clave:

- Promover la incorporación de mujeres en la operación y en puestos técnicos.
- Garantizar entornos laborales seguros, libres de violencia y acoso.
- Reconocer que la presencia de mujeres mejora el trato, la atención y la percepción de seguridad.

Incluir a las mujeres en la operación transforma el servicio y la cultura del sistema.

f. Aplicar y respetar protocolos de atención ante violencias y emergencias

Responder con claridad y sin discrecionalidad

Principios: seguro, homogéneo, con confianza

Las mujeres expresaron que, ante situaciones de acoso o de riesgo, no saben qué esperar de quien opera la unidad. La ausencia de protocolos claros genera miedo e indefensión.

Acciones clave:

- Conocer y aplicar los protocolos oficiales de atención al acoso y a emergencias.
- Priorizar la protección de la persona afectada en la operación cotidiana, evitando minimizar, ignorar o normalizar situaciones de violencia.
- Capacitarse en violencias y nuevas masculinidades

Un protocolo aplicado salva trayectos y dignidades.

Estas acciones no buscan generar nuevas obligaciones, sino **reconocer que la calidad del transporte se define en la operación diaria**. Capacitar, dignificar el trabajo, revisar incentivos y escuchar la experiencia cotidiana mejoran el servicio para las mujeres y, con ello, para todas las personas usuarias.

El transporte que nosotras queremos necesita personas concesionarias que operen con integridad, inclusión y seguridad. Cuando la operación se profesionaliza y se cuida a quienes la sostienen, el transporte público deja de ser un riesgo y se convierte en un verdadero servicio de calidad.

3. PERSONAS USUARIAS COMO TELAR COTIDIANO

Las usuarias constituyen el telar de lo cotidiano: el espacio donde la movilidad se entrelaza con la vida diaria, el cuidado, el trabajo, el tiempo y la supervivencia urbana. Es en este nivel donde el transporte deja de ser infraestructura y se convierte en una experiencia vivida.

En los Tequios y Telares, las mujeres dejaron claro que el transporte se sostiene todos los días desde el uso, no sólo desde la planeación o la operación. Las personas usuarias conocen las fallas, los riesgos, los tiempos reales y los costos

ocultos del sistema. Sin embargo, también expresaron frustración: reportar “no sirve”, participar “no cambia nada” y exigir “cansa”. Desde el Decálogo, la corresponsabilidad de las personas usuarias no implica sustituir al Estado ni a las concesionarias, sino transformar la experiencia cotidiana en evidencia pública, fortalecer la vigilancia social y exigir que el transporte funcione como servicio público. La participación de las usuarias es clave para la integridad, la inclusión y la seguridad del sistema.

Compromisos y oportunidades:

a. Visibilizar las barreras cotidianas del transporte

Nombrar lo que el sistema normaliza

Principios: accesible, seguro, transparente

En Chiapas y Querétaro, las mujeres relataron paradas improvisadas, calles oscuras, unidades inaccesibles y esperas interminables. Muchas de estas barreras se vuelven “normales” porque no se registran oficialmente.

Acciones clave:

- Identificar y documentar obstáculos cotidianos: paradas sin iluminación, escaleras altas, falta de banquetas, unidades saturadas.
- Compartir esta información en espacios comunitarios, colectivos o mecanismos de participación existentes.
- Priorizar las barreras que afectan a cuidadoras, personas mayores, niñas y personas con discapacidad.

Nombrar la barrera es el primer paso para que deje de ser invisible.

b. Exigir información clara y verificable del servicio

Pasar de preguntar a exigir

Principios: transparente, con confianza, colectivo

Las mujeres señalaron que hoy el transporte se aprende “preguntando” o por ensayo y error. Esto genera incertidumbre y una sobrecarga de tiempo.

Acciones clave:

- Exigir información oficial sobre rutas, horarios, tarifas y transbordos.
- Señalar inconsistencias entre lo publicado y lo que ocurre en la práctica.
- Usar la información disponible para planear viajes y para evidenciar incumplimientos.

La información clara reduce la incertidumbre y redistribuye el poder.

c. Reportar irregularidades y exigir seguimiento

Que la denuncia no se pierda en el vacío

Principios: rendición de cuentas, seguro, con confianza

En todos los talleres se repitió una idea: “nadie responde”. La ausencia de seguimiento debilita la confianza y desalienta la participación.

Acciones clave:

- Utilizar los canales formales existentes para reportar acoso, cobros irregulares, conducción peligrosa o fallas del servicio.
- Dar seguimiento colectivo a los reportes, no sólo individual.
- Exigir respuestas visibles y tiempos claros de atención.

Denunciar sin respuesta reproduce la exclusión; denunciar con seguimiento genera presión pública.

d. Defender la integración y los transbordos accesibles

Moverse sin pagar más ni esperar de más

Principios: accesible, asequible, incluyente

En Chiapas, Jalisco y Querétaro, las mujeres describieron viajes fragmentados, múltiples pagos y largos tiempos de espera, especialmente en trayectos de cuidado.

Acciones clave:

- Identificar recorridos encadenados y puntos críticos de transbordo.
- Exigir la coordinación de rutas y horarios en esos puntos.

Integrar el sistema es una demanda cotidiana, no un lujo técnico.

e. Participar en espacios colectivos de vigilancia y diálogo

No participar solas

Principios: colectivo, transparente, con confianza

Las mujeres expresaron que participar individualmente resulta agotador y poco efectivo. La fuerza está en lo colectivo.

Acciones clave:

- Integrarse en observatorios ciudadanos, colectivos barriales o redes feministas vinculadas a la movilidad.
- Compartir experiencias para construir diagnósticos comunes.

La participación colectiva protege, amplifica y sostiene la exigencia.

f. Exigir trato digno y protocolos claros ante violencias

No normalizar el miedo ni el maltrato

Principios: seguro, homogéneo, digno

El acoso y la violencia se presentaron de forma reiterada en todos los talleres, especialmente en trayectos nocturnos.

Acciones clave:

- Exigir la aplicación de protocolos ante el acoso y la violencia.
- Señalar cuando estos protocolos no se cumplen.
- Rechazar prácticas que responsabilizan a las mujeres de *su forma de viajar*.

Moverse sin miedo es un derecho, no una concesión.

Las acciones de las personas usuarias no buscan sustituir a las autoridades ni a las personas concesionarias. Buscan activar el sistema desde abajo, convertir la experiencia cotidiana en evidencia y exigir que el transporte cumpla su función pública. Cuando las mujeres pueden planear, denunciar, transbordar, participar y moverse sin miedo, el transporte funciona mejor para todas las personas. El transporte que nosotras queremos es, en realidad, el transporte público que sirve: íntegro, incluyente y seguro.

TELARES DE LO COTIDIANO, LA OPERACIÓN Y LA GOBERNANZA, CON HILOS DE INTEGRIDAD, INCLUSIÓN Y SEGURIDAD

El sistema de transporte se sostiene en la articulación de tres telares interdependientes —lo cotidiano, la operación y la gobernanza— que se entrelazan a través de tres ejes fundamentales: integridad, inclusión y seguridad. De estos ejes se desprenden diez principios orientadores —transparencia, sustentabilidad, rendición de cuentas, colectividad, accesibilidad, asequibilidad, confianza, seguridad, homogeneidad y dignidad— que deben traducirse en acciones concretas en cada nivel: reconocer las experiencias de las personas usuarias, fortalecer las condiciones de operación y consolidar una gobernanza participativa y coherente. Sólo así el sistema puede dejar de reproducir brechas y comenzar a tejer bienestar colectivo.

Principios del decálogo y acciones por parte de las autoridades, personas concesionarias y personas usuarias de transporte público			
Principio del decálogo	Autoridades <i>Telar de la gobernanza</i>	Personas concesionarias / operadoras <i>Telar de la operación</i>	Personas usuarias <i>Telar de lo cotidiano</i>
1. Transparente	Publicar el paquete mínimo del sistema: rutas, concesiones, flota, tarifas, frecuencias y responsables.	Mostrar identificación visible de las unidades, la ruta autorizada y la tarifa vigente.	Exigir información oficial y señalar inconsistencias entre lo publicado y lo que ocurre.
2. Sustentable	Planear el mantenimiento y la renovación progresiva de la flota con criterios ambientales y de calidad del servicio.	Realizar mantenimiento preventivo en unidades y reportar fallas mecánicas.	Reportar unidades contaminantes o en mal estado que afecten la salud y la seguridad.
3. Rendición de cuentas	Asegurar la trazabilidad financiera de los subsidios y diferenciar la tarifa técnica de la social.	Justificar los apoyos recibidos y cumplir con las condiciones	Exigir que los apoyos públicos se traduzcan en mejoras reales del servicio.

		asociadas a los subsidios.	
4. Colectivo	Impedir el uso político del transporte y garantizar la toma de decisiones con criterios públicos.	Operar el servicio como un bien público, no como un favor ni como un negocio discrecional.	Defender el transporte público como un derecho colectivo y no como una solución individual.
5. Accesible	Definir y supervisar los estándares de accesibilidad en paradas, estaciones y unidades.	Cumplir con las condiciones mínimas de accesibilidad física en las unidades y la operación.	Visibilizar barreras físicas que impiden subir, esperar o transbordar.
6. Asequible	Avanzar en la integración tarifaria y en las tarifas sociales basadas en evidencia territorial.	Respetar las tarifas autorizadas y reconocer los transbordos existentes.	Señalar los cobros irregulares y el impacto económico de la fragmentación tarifaria.
7. Con confianza	Garantizar información clara y estable sobre horarios, rutas y cambios en el servicio.	Cumplir con las frecuencias comprometidas y comunicar las alteraciones del servicio.	Usar y exigir información para planear viajes sin incertidumbre.
8. Seguridad pública y vial	Prevenir violencias y riesgos viales desde la planeación, el diseño y la operación.	Aplicar protocolos ante el acoso, conducir de forma segura y proteger la vida.	Denunciar acoso, conducción riesgosa y entornos inseguros, con seguimiento colectivo.
9. Homogéneo	Establecer estándares comunes de calidad y seguridad para todos los modos y rutas.	Cumplir los mismos criterios de servicio, sin importar el tipo de concesión.	Exigir que la seguridad y la calidad no dependan del territorio ni del modo.

10. Digno	Garantizar marcos que promuevan el trabajo decente y la profesionalización del sector.	Asegurar condiciones laborales justas, capacitación y entornos libres de violencia.	Reconocer que dignificar el trabajo mejora la seguridad y la calidad del servicio.
------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------

Fuente: elaboración propia con información de los encuentros *Tequios y telares. El transporte público que nosotras queremos: más íntegro, incluyente y seguro* convocados durante 2025 y 2026.

5. Tejiendo la acción pública: implementación del decálogo para construir el transporte público que nosotras queremos

El decálogo propone principios orientadores para avanzar hacia un transporte público más íntegro, incluyente y seguro. Para que estos principios se traduzcan en cambios concretos en el sistema de movilidad, es necesario articular esfuerzos entre distintos niveles de gobierno y actores del sistema de transporte.

La siguiente tabla presenta una orientación para la implementación del decálogo, más allá de los principios, muestra los impactos esperados en la reducción de desigualdades en la movilidad, los principios del decálogo que contribuyen a lograrlos, los actores clave responsables de su implementación y los horizontes aproximados de acción pública.

Impacto esperado a partir de la implementación del decálogo por parte de las autoridades y personas concesionarias				
Impacto esperado en desigualdades	Principios del decálogo	Telar de la gobernanza (autoridades)	Telar de la operación (personas concesionarias y operadoras)	Horizonte de tiempo
Reducir la opacidad y la discrecionalidad en la gestión del transporte público	Transparente, rendición de cuentas	Publicar rutas, concesiones, flota, tarifas, frecuencias y responsables; asegurar trazabilidad de subsidios	Mostrar identificación visible, ruta autorizada y tarifa vigente; justificar apoyos recibidos	Corto plazo
Reducir brechas territoriales y mejorar la calidad	Sustentable, homogéneo	Planear renovación progresiva de la flota y establecer	Realizar mantenimiento preventivo y cumplir criterios de	Mediano plazo

ambiental del sistema		estándares comunes de calidad	servicio	
Disminuir barreras económicas y físicas para acceder al transporte	Accesible, asequible	Definir estándares de accesibilidad y avanzar en integración tarifaria	Cumplir condiciones mínimas de accesibilidad y respetar tarifas autorizadas	Corto y Mediano plazo
Reducir la violencia, el acoso y los riesgos viales en los trayectos	Seguridad pública y vial, con confianza, homogéneo	Prevenir violencias desde la planeación y garantizar información clara del sistema	Aplicar protocolos ante acoso, capacitar a conductores y conducir de forma segura	Corto Plazo
Fortalecer el transporte público como derecho colectivo y mejorar las condiciones laborales del sector	Colectivo, digno	Garantizar marcos para trabajo decente y decisiones públicas transparentes	Asegurar condiciones laborales justas y profesionalización	Continuo
Fuente: elaboración propia con información de los encuentros <i>Tequios y telares. El transporte público que nosotras queremos: más íntegro, incluyente y seguro</i> convocados durante 2025 y 2026.				

En este proceso, las personas usuarias también tienen un papel activo en la transformación del sistema de transporte. Desde lo cotidiano, pueden exigir información oficial y señalar inconsistencias entre lo publicado y lo que ocurre; reportar unidades en mal estado o contaminantes; exigir que los apoyos públicos se traduzcan en mejoras reales del servicio; visibilizar barreras de accesibilidad y cobros irregulares; usar y demandar información clara para planear sus trayectos; y denunciar situaciones de acoso, conducción riesgosa o entornos inseguros. Estas acciones cotidianas, cuando se ejercen de manera colectiva, contribuyen a fortalecer la integridad del sistema, mejorar la calidad del servicio y avanzar hacia un transporte público más justo para todas las personas.

6. Transformar el transporte desde el feminismo y la justicia social: invitación a la reflexión, desde la reflexión

A las seis de la mañana, una mujer sale de su casa con una niña dormida en brazos y una mochila colgada del hombro. Camina en la oscuridad hasta una parada sin banqueta ni luz. No sabe si el camión pasará, ni cuánto tardará, ni si podrá subir con ella. Calcula el tiempo no sólo para llegar al trabajo, sino para no llegar tarde a la escuela, para no gastar de más, para no exponerse al miedo. Ese viaje, que se repite millones de veces al día en todo el país, rara vez aparece en los planes o en los discursos de modernización. Pero **sostiene los cuidados**.

Esa escena no es una excepción. Es el punto de partida de esta agenda. A lo largo de los **Tequios y Telares**, las mujeres nombraron una y otra vez cómo su movilidad cotidiana está atravesada por el cuidado: trayectos encadenados, múltiples paradas, tiempos ajustados y decisiones marcadas por la seguridad, el costo y la incertidumbre. Escuchar estos viajes permitió comprender que el transporte público no falla en los márgenes, sino en el centro de la vida cotidiana.

Transformar el transporte desde el feminismo y la justicia social implica **reconocer que la movilidad de las mujeres sostiene los cuidados que hacen posible la ciudad**. Implica aceptar que planear para quienes cuidan no es un gesto sectorial, sino una decisión estructural sobre cómo se distribuyen el tiempo, los recursos y el poder. Cuando el sistema es opaco, fragmentado o inseguro, la carga del cuidado se intensifica y la desigualdad se profundiza.

El transporte que nosotras queremos no es un ideal abstracto. Es una **hoja de ruta práctica**, construida desde la experiencia, que articula la **integridad, la inclusión y la seguridad** como condiciones inseparables. En este proceso, la integridad no aparece como un principio accesorio, sino como una condición habilitante del derecho a la movilidad. Sin información pública, sin reglas claras y sin rendición de cuentas, el transporte deja de ser un servicio colectivo y se convierte en una carga cotidiana que recae, de manera desproporcionada, en las mujeres.

Desde esta convicción, **Tequios y Telares** se consolidó como una metodología basada en la escucha, la transparencia y la corresponsabilidad. Impulsada por Transparencia Mexicana en el marco del proyecto AC4ALL, esta agenda parte de una premisa clara: la integridad y la lucha contra la corrupción no son fines

en sí mismos, sino medios para reducir desigualdades y transformar la experiencia cotidiana. Cuando la integridad se conecta con el viaje real, se traduce en sistemas **más justos, más confiables y más protectores de lo cotidiano.**

Los Tequios y Telares demostraron que la experiencia de las mujeres es una fuente legítima de conocimiento público. Esta metodología permitió convertir vivencias individuales en diagnósticos compartidos y en propuestas concretas de política pública y abre la posibilidad de seguir desarrollando enfoques feministas de planeación y gobernanza del transporte, en diálogo con otras metodologías que colocan las vivencias cotidianas y el cuidado en el centro.

Planear el transporte desde esta perspectiva no significa diseñar un sistema exclusivo para mujeres. Significa **diseñar el transporte que funciona.** Cuando el sistema responde a quienes enfrentan más barreras (mujeres, niñas, personas cuidadoras, personas mayores o con discapacidad), se fortalece su carácter público y mejora para todas las personas. La integridad del sistema, su capacidad de inclusión y su compromiso con la seguridad cotidiana son condiciones básicas para que el transporte cumpla su función social.

Esta agenda es, en última instancia, una **invitación.** Una invitación a gobernar el transporte desde la integridad; a planearlo desde la inclusión; y a operarlo desde la seguridad. Los **tres ejes** y los **diez principios** no son una lista cerrada, sino un telar: hilos que, al entrelazarse, permiten reconstruir la confianza en lo público y sostener los cuidados que hacen posible la vida en común.

Ese es el transporte que nosotras queremos, un transporte que tejemos para todas las personas.

7. Sistematización de los Tequios y Telares

7.1. Sistematización de Tequios y Telares: Chiapas

Chiapas muestra un sistema de transporte profundamente desigual, en el que la inseguridad, la opacidad y la falta de accesibilidad estructuran la experiencia cotidiana de las mujeres. Los testimonios mostraron que la movilidad en el estado está marcada por la incertidumbre, el miedo y un fuerte abandono institucional. Las participantes compartieron vivencias que atraviesan las esferas física, emocional y económica de la movilidad y evidencian una violencia estructural que limita la autonomía de las mujeres y restringe sus posibilidades de participación social.

1. Análisis conforme al decálogo

Transparencia, integridad y carácter colectivo

- No existe información pública clara sobre rutas, horarios, tarifas o concesiones.
- La experiencia cotidiana depende de “preguntar” o de adivinar, lo que genera inseguridad e incertidumbre.
- El transporte se percibe como un negocio privado, no como un servicio público.

Sustentabilidad y mantenimiento

- Unidades viejas, contaminantes y sin mantenimiento adecuado.
- Problemas mecánicos frecuentes que ponen en riesgo a las personas usuarias.

Rendición de cuentas

- No hay mecanismos efectivos para supervisar a los operadores.
- Las quejas no se atienden y no existen sanciones visibles.
- La percepción predominante es que “nadie regula a nadie”.

Accesibilidad

- Paradas improvisadas sin señalización, sin banqueta y sin condiciones mínimas.
- Unidades sin rampas y con escalones altos, imposibles de acceder a mujeres con discapacidad o mayores.
- Cuidadoras enfrentan enormes obstáculos para subir carriolas, bajar con niñas y niños o cargar compras.

Asequibilidad

- Costos elevados en relación con los salarios locales.
- Las cuidadoras gastan más porque realizan más viajes y trayectos más complejos.
- En zonas rurales o interurbanas, una parte significativa del ingreso se destina al transporte.

Confianza

- No hay horarios ni frecuencias definidas, y las rutas cambian sin aviso.
- Las mujeres no saben si la unidad pasará o por dónde.
- La incertidumbre lleva a reorganizar horarios, limitar actividades o evitar ciertos trayectos.

Seguridad pública y vial

- Acoso verbal y físico constante.
- Miedo especialmente en trayectos nocturnos.
- Zonas oscuras cerca de las paradas y falta total de iluminación.
- Conducción agresiva y comportamientos de riesgo por parte de algunos operadores.

Homogeneidad

- Cada ruta opera con criterios propios; no existen estándares mínimos.
- Las experiencias varían enormemente aun dentro de la misma zona.

Dignidad

- Las mujeres perciben que las condiciones laborales de los operadores son precarias: jornadas largas, estrés, falta de capacitación.
- Esto se traduce en una conducción peligrosa y un trato deficiente.

2. Principales reflexiones con enfoque interseccional

Las experiencias narradas muestran que la movilidad en Chiapas no es homogénea; depende del lugar que ocupa cada mujer en el entramado social.

Mujeres indígenas

- Sufren discriminación por motivos culturales y lingüísticos.
- Sus trayectos son más largos y costosos.

Mujeres con discapacidad

- Prácticamente excluidas del sistema de transporte.
- Unidades y paradas imposibles de usar.

Cuidadoras

- Trayectos múltiples y pesados, cargados de responsabilidades familiares.
Viajar con niñas, niños o personas mayores se vuelve un riesgo.

Mujeres jóvenes

- Altísima exposición al acoso verbal y físico.
- Expresan miedo constante durante los trayectos nocturnos.

Mujeres mayores

- Dificultad para subir a unidades con acceso alto.
- Riesgo de caídas y poca ayuda de los operadores.

Mujeres rurales y periurbanas

- Dependencia total del transporte para acceder a la salud, la educación y los servicios.
- Tarifas más altas y menor frecuencia que en zonas urbanas.

3. Características locales

Chiapas presenta un conjunto de condiciones estructurales que profundizan la desigualdad en la movilidad:

- Transporte atomizado y sin una supervisión institucional efectiva.
- Ausencia de infraestructura urbana mínima: banquetas discontinuas, cruces inseguros, iluminación deficiente.
- Modelo intermunicipal y semiurbano irregular, con rutas flexibles que modifican su trayecto sin previo aviso.
- Desconfianza generalizada hacia las autoridades por la falta de respuesta a las denuncias.
- Entornos comunitarios poco seguros, especialmente en horarios nocturnos.
- Operadores mal remunerados y sin capacitación, lo que afecta la calidad del servicio y la seguridad.
- Desigualdades territoriales profundas: las mujeres en zonas rurales recorren largas distancias y costosas para realizar actividades básicas.

7.2. Sistematización de Tequios y Telares: Jalisco

El taller realizado en el Congreso de Jalisco reunió las voces de mujeres de distintos municipios, profesiones y experiencias de movilidad. A diferencia de Chiapas—donde predominó el relato de abandono institucional—en Jalisco la conversación se centró en tres grandes temas: la corrupción estructural que debilita el sistema de transporte, la inaccesibilidad persistente a pesar de los avances formales y el miedo cotidiano que experimentan las mujeres en unidades, paraderos y trayectos a pie. El encuentro también evidenció un fuerte reclamo por una mayor participación ciudadana, información transparente y espacios de decisión donde las mujeres no sólo sean

consultadas, sino también parte del diseño de políticas y de la operación del sistema.

1. Análisis conforme al decálogo

Transparente

- Se mencionó explícitamente que la información sobre transporte está “atomizada” y dispersa entre múltiples dependencias, lo que impide el seguimiento ciudadano.
- Existe demanda de plataformas públicas con datos operativos y financieros del sistema, con participación ciudadana en su diseño.

Sustentable

- Se señalaron unidades viejas, ineficientes y de alto consumo de combustible (“camiones tipo Mercedes-Benz”) y la necesidad de cambiarlas por unidades más ligeras y accesibles.
- Se pidió conectar la movilidad con la planeación territorial y la vivienda para evitar trayectos de 2–3 horas.

Rendición de cuentas

- Denuncia directa de la opacidad y de la falta de consecuencias frente a la corrupción: “la corrupción está al orden del día”.
- Exigencia de que las concesiones sean públicas, accesibles y fiscalizables por la ciudadanía.

Colectivo

- Se reafirmó que el transporte es un bien público que no debe estar sometido a intereses privados.
- Se mencionó que usar Uber o taxis por miedo “desprotege el bien colectivo”.

Accesible

- Petición clara: unidades de piso bajo, accesibles para personas con discapacidad.
- Se habló de la necesidad de paraderos seguros y de entornos caminables para llegar al transporte.

Asequible

- Las tarifas injustas fueron mencionadas como una demanda constante.
- Las mujeres gastan más en transporte por ineficiencias (p. ej., en Vallarta: hasta dos horas de espera y uso obligado de plataformas).

Confianza

- Incertidumbre debido a frecuencias irregulares, especialmente en zonas turísticas y periféricas, como Puerto Vallarta.
- Se pidió utilizar tecnología para el seguimiento y la vigilancia del transporte.

Seguro

- El miedo cotidiano fue uno de los temas más recurrentes: acoso dentro de las unidades, en las paradas y en las calles.
- Petición de protocolos claros ante el acoso, botones de pánico funcionales y capacitación de operadores.

Homogéneo

- Se pidió estandarizar la calidad del servicio y garantizar que todas las unidades y rutas cumplan con los mismos criterios de seguridad y de mantenimiento.

Digno

- Se mencionó la necesidad de un trabajo digno para mujeres conductoras y transportistas, que incluya condiciones físicas y horarios compatibles con los cuidados.
- Llamado a incorporar más mujeres a puestos directivos del sistema para romper con prácticas machistas.

2. Principales reflexiones con enfoque interseccional

Los testimonios incorporaron explícitamente múltiples identidades y desigualdades:

Mujeres con discapacidad

- Dificultad para usar unidades y falta de accesibilidad.

Mujeres pobres y obreras

- Nombradas explícitamente como parte de quienes cargan con más exclusión y violencia cotidiana.

Cuidadoras

- Señaladas como quienes enfrentan una mayor carga física y económica: “¿En qué momento pueden venir a estos encuentros?”, refiriéndose al tiempo y a los trayectos de cuidado.

Mujeres trabajadoras del sistema (conductoras, empresarias, operadoras)

- Visibilizadas como un grupo que también sufre explotación, violencia y precariedad.

Diversidad sexual y mujeres trans

- Nombradas directamente como grupos con deuda histórica del Estado.

Mujeres mayores y niñas

- Mencionadas al hablar de esperas largas, calor extremo y riesgos.

3. Características locales de Jalisco

Jalisco presenta un entorno urbano y político donde conviven avances institucionales con deficiencias estructurales:

- **El Plan Estatal de Desarrollo** reconoce la movilidad como pilar, pero la información está dispersa y no es accesible para la ciudadanía.
- **Desigualdad territorial fuerte: Vallarta, Ciudad Guzmán, Zapopan y Guadalajara enfrentan problemas distintos, con una crisis de espera y escasez de unidades en zonas turísticas.**
- **Altos niveles de corrupción documentada**, como la cancelación de multas y concesiones opacas.
- **Falta de paraderos seguros** e infraestructura básica en el entorno caminable.
- **Conexión débil entre el transporte y la vivienda, lo que genera trayectos de 2–3 horas.**
- **Demanda de participación real, no solo simbólica, en la toma de decisiones.**
- **Presencia activa de la academia y de la sociedad civil**, lo cual potencia la mejora de la gobernanza del sistema.

7.3. Sistematización de Tequios y Telares: Querétaro

El taller realizado en Querétaro reunió a mujeres usuarias del transporte público, activistas, académicas, funcionarias públicas y trabajadoras del sistema de movilidad. A diferencia de Chiapas —marcado por el abandono institucional— y de Jalisco —atravesado por denuncias de corrupción estructural—, en Querétaro la conversación se centró en una **tensión constante entre el discurso de modernización y la experiencia cotidiana de exclusión, inseguridad e inaccesibilidad.**

Las participantes reconocieron avances tecnológicos e institucionales recientes, pero enfatizaron que estos no se traducen de forma homogénea ni lo suficiente en trayectos dignos, seguros y accesibles. El taller evidenció una demanda clara de certeza operativa, participación vinculante y coherencia entre la planeación, la infraestructura y la vida cotidiana, especialmente para mujeres, personas con discapacidad, adultas mayores y cuidadoras.

1. Análisis conforme al decálogo

Transparente

- Se señaló una falta de información clara, estable y accesible sobre tarifas, uso de tarjetas, cambios de rutas y criterios de operación.
- Varias participantes desconocían planes clave, como el PIMUS metropolitano, lo que evidencia una brecha entre la planeación técnica y la difusión ciudadana.
- Se denunció información cambiante o contradictoria por parte de operadores (uso de tarjetas, número de pasajes permitidos, rutas canceladas sin aviso).

Sustentable

- Se reconocieron nuevas unidades y tecnología, pero se subrayó que la sostenibilidad no puede reducirse a una flota moderna sin paraderos dignos, rutas funcionales y entornos caminables.
- Se criticó el crecimiento urbano no planificado, que obliga a realizar trayectos largos y a depender del automóvil.
- Se enfatizó que un transporte sustentable debe reducir la necesidad del auto, no sólo coexistir con él.

Rendición de cuentas

- Reiteradas demandas de seguimiento real de los reportes ciudadanos, más allá del “ticket cerrado”.
- Se cuestionó quién toma decisiones sobre rutas y frecuencias y bajo qué criterios, citando la eliminación repentina de rutas sin consulta previa.
- Se pidió claridad sobre las responsabilidades institucionales entre los niveles estatal y municipal.

Colectivo

- El transporte fue definido reiteradamente como un bien público y un derecho llave, no como un servicio asistencial ni como un sistema para “quien no tiene coche”.

- Usar el transporte público fue resignificado como un acto de resistencia y de cuidado colectivo, no como sinónimo de pobreza.
- Se destacó la importancia de la comunidad y la corresponsabilidad entre personas usuarias frente a la violencia y el abandono institucional.

Accesible

- Personas con discapacidad física y no visible señalaron barreras graves: escalones altos, rampas inoperantes, banquetas inexistentes, paradas inaccesibles.
- Se evidenció que la accesibilidad no termina en la unidad, sino que inicia en el trayecto a pie y continúa hasta el destino.
- Se denunció que la falta de accesibilidad encierra a las personas en sus casas, limitando el trabajo, la educación y la autonomía.

Asequible

- Aunque el costo monetario no fue el eje central, sí se mencionó el **costo oculto**: tiempo, esfuerzo físico, estrés y gasto extra al tener que recurrir a taxis o plataformas por inseguridad o inaccesibilidad.
- Se subrayó que la incertidumbre operativa también encarece la vida cotidiana.

Confianza

- La confianza aparece como categoría central: certeza en horarios, frecuencias, pagos y trato.
- Se señaló que la tecnología sin acompañamiento (como apps y tarjetas) **excluye a personas mayores y a quienes no tienen datos móviles**.
- La falta de coherencia entre el discurso institucional y la experiencia cotidiana erosiona la confianza en el sistema.

Seguro

- El miedo cotidiano fue transversal: acoso sexual, hostigamiento, robos, inseguridad en paradas y trayectos a pie.

- Se enfatizó que la inseguridad **no es individual**, sino estructural, y que su ausencia obliga a recurrir a estrategias personales (cambiar rutas, horarios, ropa, pagar más).
- Se demandaron acciones preventivas, protocolos claros, capacitación obligatoria y entornos urbanos seguros.

Homogéneo

- Se evidenció una **ciudad de contrastes**: paradas equipadas en algunos corredores y abandono total en otros.
- La experiencia del transporte varía drásticamente según la zona, la ruta y el horario.
- Se pidió estandarizar los criterios mínimos de calidad, accesibilidad y seguridad en todo el sistema.

Digno

- Se habló de dignidad en múltiples niveles: usuarias, personas con discapacidad, adultas mayores y trabajadoras del sistema.
- Se visibilizó la precariedad emocional y física que conlleva viajar en condiciones indignas.
- Se exigió respeto a los espacios reservados y una cultura de cuidado que no recaiga únicamente en las mujeres.

2. Principales reflexiones con enfoque interseccional

El taller incorporó de manera explícita múltiples cruces de desigualdad:

- **Personas con discapacidad (visible y no visible)**
Denunciaron la exclusión sistemática, los cuestionamientos constantes y la falta de reconocimiento institucional.
- **Mujeres cuidadoras**
Relataron trayectos con niñas, niños, carriolas, bolsas y personas dependientes, enfrentando infraestructura hostil y tiempos imposibles.
- **Personas adultas mayores**
Enfrentan dificultades para usar tarjetas, subir a unidades, acceder a asientos y recibir apoyo.

Mujeres trabajadoras y estudiantes

Condicionan el empleo, los estudios y las prácticas profesionales según la posibilidad (o no) de moverse sin auto.

- **Mujeres víctimas de violencia**

Se evidenció cómo la movilidad insegura obstaculiza incluso el acceso a la justicia y a los servicios de atención.

- **Mujeres en situación de privilegio relativo**

Reconocieron que aun con auto o recursos, el miedo y la vigilancia siguen marcando sus desplazamientos.

3. Características locales de Querétaro

Querétaro presenta un contexto particular marcado por contradicciones:

- Fuerte narrativa institucional de modernización y liderazgo, contrastada con **experiencias cotidianas de exclusión**.
- Crecimiento urbano acelerado y fragmentado, con alta dependencia del automóvil.
- Avances tecnológicos (apps, nuevas unidades) sin un acompañamiento suficiente en cultura, infraestructura y accesibilidad.
- Paraderos precarios, inseguros y sin sombra en gran parte del territorio.
- Comunicación y participación ciudadana débiles en decisiones clave (rutas, frecuencias, tarifas).
- Presencia activa de academia, colectivas y activistas con alta capacidad de incidencia, pero con desgaste acumulado frente a la simulación institucional.

7.4. Sistematización de Tequios y Telares: Guerrero

Las conversaciones del Tequio y Telar realizado en Guerrero revelaron un sistema de transporte público marcado por **corrupción estructural, debilidad institucional y altos niveles de violencia**. Las participantes coincidieron en que el funcionamiento del transporte responde más a **dinámicas de poder político y económico que a criterios técnicos o de interés público**.

En este contexto, el transporte se percibe como un sistema **privatizado y fragmentado**, donde la falta de regulación efectiva, la precariedad en la operación y la influencia del crimen organizado generan un entorno de incertidumbre para usuarias y operadores. La violencia y el miedo condicionan los trayectos cotidianos y limitan la posibilidad de exigir mejores condiciones del servicio.

Las participantes señalaron que, aunque muchos de estos problemas existen en otras ciudades del país, en Guerrero se agravan por **la debilidad del Estado de derecho y la presencia del crimen organizado en el sector del transporte**, lo que convierte la movilidad cotidiana en una experiencia marcada por el riesgo y la normalización de prácticas irregulares.

1. Análisis conforme al decálogo

Transparente

- Las decisiones sobre tarifas, rutas y concesiones responden principalmente a **intereses políticos o económicos**, no a criterios técnicos.
- Las concesiones y permisos se utilizan en muchos casos como **instrumentos clientelares o compromisos políticos**.
- No existe información pública accesible sobre el funcionamiento del sistema ni sobre la asignación de permisos.
- El transporte se percibe como **un negocio privado controlado por grupos de poder**, más que como un servicio público.

Sustentable

- Muchas unidades circulan **con antigüedad excesiva y en malas condiciones mecánicas**, lo que representa riesgos para las personas usuarias.
- Los vehículos difícilmente cumplirían auditorías ambientales o estándares de seguridad.
- Cuando existen recursos públicos para renovar flota, las decisiones de compra pueden estar influenciadas por **corrupción o intereses particulares**, lo que deriva en adquisiciones de baja calidad.

Rendición de cuentas

- Existe una percepción generalizada de **ausencia de supervisión y cumplimiento de la ley** en la operación del transporte público.
- Las normas existentes, como las relacionadas con edad mínima de conductores o condiciones del vehículo, **no se aplican de manera efectiva**.
- Las autoridades encargadas de supervisar el sistema carecen de capacidad o voluntad para hacer cumplir las reglas.

Accesible

- El sistema no está diseñado desde una perspectiva de inclusión o accesibilidad.
- Las unidades no garantizan condiciones adecuadas para **personas con discapacidad o movilidad reducida**.
- La organización de rutas y paradas tampoco responde a criterios de accesibilidad o planeación urbana.

Asequible

- Existe preocupación por el **impacto de posibles aumentos en tarifas**, especialmente en un contexto de precariedad económica en el estado.
- El aumento en costos de operación, como el combustible, genera presiones constantes para incrementar las tarifas.

- Esto coloca a las usuarias en una situación de tensión entre **exigir mejores condiciones de servicio y enfrentar mayores costos de movilidad**.

Con confianza

- La población percibe el sistema como **caótico y desorganizado**, con poca claridad sobre rutas, regulación o funcionamiento.
- Existe una fuerte **desconfianza hacia las autoridades**, derivada de la falta de respuesta institucional frente a problemas del transporte.
- Muchas prácticas irregulares se han **normalizado**, lo que reduce la expectativa de cambio.

Seguridad pública y vial

- La violencia asociada al **crimen organizado en el sector del transporte** fue identificada como uno de los principales problemas en Guerrero.
- Esta situación genera:
 - paros en el servicio
 - bloqueos
 - amenazas a conductores
 - miedo entre personas usuarias.
- También se reportaron conductores que operan **bajo efectos de alcohol u otras sustancias**, lo que incrementa los riesgos de seguridad vial.
- Las condiciones de conducción y operación generan un entorno inseguro para peatones y pasajeros.

Homogéneo

- El sistema opera de manera **fragmentada y sin estándares comunes**.
- Las condiciones del servicio varían según la ruta o los grupos que controlan determinadas zonas.
- No existe un modelo uniforme de operación ni mecanismos claros de supervisión.

2. Principales reflexiones con enfoque interseccional

Las experiencias compartidas en el encuentro muestran que los impactos del sistema de transporte no son homogéneos y se intensifican según la posición social de las mujeres.

Mujeres usuarias en zonas periféricas o populares

- Enfrentan mayores dificultades para acceder a rutas seguras y confiables.

Mujeres jóvenes

- Experimentan altos niveles de miedo en trayectos cotidianos debido al contexto de violencia.

Mujeres activistas y organizaciones sociales

- Señalan la dificultad para exigir cambios o denunciar irregularidades debido al **clima de inseguridad**.

Mujeres en espacios de toma de decisión

- Las participantes destacaron la **ausencia casi total de mujeres en mesas de decisión del transporte**, donde predominan concesionarios y actores políticos masculinos.

3. Características estructurales del sistema en Guerrero

El sistema de transporte público en Guerrero presenta condiciones estructurales que profundizan los problemas identificados:

- **Débil Estado de derecho**, donde las normativas existentes no se aplican de manera efectiva.
- **Clientelismo político** en la asignación de permisos y concesiones.
- **Privatización de facto del transporte**, con fuerte influencia de intereses particulares.

- **Influencia del crimen organizado en algunas rutas o espacios del sistema.**
- Falta de diagnósticos oficiales y de información pública sobre el funcionamiento del sistema.
- Escasa participación ciudadana y **ausencia de mujeres en la gobernanza del transporte.**

7.5. Sistematización de Tequios y Telares: Nuevo León

El encuentro realizado en Nuevo León evidenció que el sistema de transporte público enfrenta **problemas estructurales relacionados con desigualdad social, violencia de género, accesibilidad limitada y falta de enfoque en las necesidades reales de las personas usuarias**. Las participantes coincidieron en que, aunque el transporte se concibe formalmente como una política pública, en la práctica **no ha sido diseñado desde la experiencia de quienes lo utilizan cotidianamente**.

Las discusiones resaltaron que el transporte público está pensado principalmente para **trayectos lineales asociados al trabajo productivo**, lo que deja fuera otras formas de movilidad, especialmente aquellas relacionadas con **los cuidados, la vida cotidiana y las necesidades de poblaciones diversas**.

Asimismo, surgieron reflexiones sobre cómo la movilidad cotidiana está atravesada por **relaciones de poder, desigualdades de género y discriminación**, lo que convierte al transporte público en un espacio donde se reproducen problemáticas sociales más amplias.

1. Análisis conforme al decálogo

Transparente

- El transporte público es percibido como una política pública **diseñada sin la participación de quienes realmente usan el sistema**.
- Las decisiones sobre movilidad suelen responder a **intereses económicos o políticos**, más que a diagnósticos reales de movilidad.
- Existe una brecha entre las necesidades cotidianas de la población usuaria y las decisiones tomadas desde la política pública.
- Se señaló que en los espacios de toma de decisión **no participan suficientemente personas usuarias del transporte público**, lo que limita la comprensión de las problemáticas reales del sistema.

Sustentable

- Las condiciones del sistema están influenciadas por limitaciones presupuestales y por la priorización de otras agendas urbanas.
- La planeación del transporte no siempre considera la relación entre el transporte, el espacio público y la infraestructura urbana, lo que limita su funcionamiento.
- Las participantes señalaron la necesidad de incorporar criterios de **diseño universal y de accesibilidad desde la planeación del sistema.**

Rendición de cuentas

- Se percibe una **falta de continuidad en las políticas públicas de movilidad**, especialmente cuando cambian las administraciones.
- Algunos programas o iniciativas de transporte pueden anunciarse públicamente, pero **desaparecer o suspenderse posteriormente**, lo que genera desconfianza en la ciudadanía.
- La falta de seguimiento a protocolos y programas institucionales también fue mencionada como un problema recurrente.

Accesible

- El transporte público presenta **barreras significativas para personas con discapacidad**, tanto en vehículos como en infraestructura.
- Muchas estaciones y unidades no cumplen con criterios básicos de accesibilidad universal.
- La falta de infraestructura adecuada limita la autonomía de personas con discapacidad y de personas mayores.
- También se señalaron problemas relacionados con la accesibilidad territorial o exclusión geográfica, especialmente en zonas periféricas.

Asequible

- El costo del transporte puede representar una barrera para ciertos grupos, especialmente cuando las distancias y tiempos de traslado son largos.
- La falta de rutas directas obliga a realizar múltiples transbordos, lo que incrementa el costo y el tiempo de viaje.

- Algunas iniciativas de transporte gratuito o subsidiado han sido **inconsistentes o de corta duración**, lo que limita su impacto.

Con confianza

- Existe una percepción generalizada de insatisfacción con el sistema de transporte público.
- Muchas personas optan por evitar el transporte público cuando tienen alternativas disponibles, incluso si estas implican mayores costos.
- La falta de confiabilidad en los horarios y las frecuencias también influye en la decisión de no utilizar el sistema.

Seguridad pública y vial

- La **violencia de género y el acoso sexual en el transporte público** fueron identificados como problemas centrales.
- Las mujeres reportan que, al desplazarse, deben considerar múltiples factores para reducir riesgos, lo que genera una carga mental constante relacionada con la seguridad personal.
- La percepción de inseguridad puede limitar la movilidad cotidiana incluso cuando no se ha experimentado violencia directa.
- Se destacó que la violencia en el transporte también refleja problemas sociales más amplios, vinculados con la construcción de masculinidades y la desigualdad de género.

Homogéneo

- El sistema de transporte presenta **desigualdades territoriales significativas**, en particular entre zonas centrales y periféricas.
- Las rutas y los tiempos de traslado pueden variar considerablemente según la ubicación dentro del área metropolitana.
- Las condiciones del servicio no son homogéneas entre distintos municipios o zonas urbanas.

2. Principales reflexiones con enfoque interseccional

Las discusiones evidenciaron que la experiencia de movilidad está profundamente atravesada por **factores de género, clase social, discapacidad y ubicación territorial**.

Mujeres usuarias

- Enfrentan altos niveles de acoso y violencia en el transporte público.
- Deben tomar decisiones cotidianas relacionadas con seguridad, horarios y rutas.

Personas con discapacidad

- Experimentan barreras estructurales en infraestructura y vehículos que limitan su autonomía.

Personas de la diversidad sexual

- Enfrentan discriminación y situaciones de incomodidad o exclusión en espacios del transporte.

Personas que viven en la periferia

- Experimentan tiempos de traslado significativamente más largos y una menor disponibilidad de rutas.

Operadoras y trabajadoras del transporte

- También enfrentan violencia y discriminación en un sector históricamente masculinizado.

3. Características estructurales del sistema en Nuevo León

A partir de las intervenciones del encuentro, se identificaron varios rasgos estructurales del sistema de transporte en Nuevo León:

- **Planeación centrada en trayectos productivos**, que no reconoce la movilidad de cuidados.
- **Escasa participación de las personas usuarias en la toma de decisiones sobre movilidad**.

- Persistencia de la **violencia de género en el transporte público**.
- Falta de infraestructura accesible para personas con discapacidad.
- **Desigualdades territoriales** entre zonas centrales y periféricas.
- Políticas públicas con **continuidad limitada entre administraciones**.
- Necesidad de incorporar enfoques de diseño universal, de interseccionalidad y de derechos humanos en la movilidad urbana.

7.6. Sistematización de Tequios y Telares: Yucatán (Mérida)

Formato del encuentro: entrevista radiofónica

El caso de Yucatán corresponde a una **entrevista transmitida por radio**, en la que participaron investigadoras, activistas y especialistas en movilidad urbana. A diferencia de otros estados donde se realizaron encuentros participativos, este espacio funcionó como una conversación pública orientada a reflexionar sobre los retos del transporte y la movilidad en Mérida desde una perspectiva de género, de derechos y de ciudad.

Durante la conversación se abordaron temas como la planificación del transporte, la accesibilidad urbana, la seguridad vial, la disponibilidad de datos, y los mecanismos de participación ciudadana. Las participantes coincidieron en que hablar de movilidad implica ir más allá del desplazamiento y considerar **el acceso a oportunidades y derechos en la ciudad**.

2. Análisis conforme a los 10 principios del decálogo

Transparencia

- Se mencionó la importancia de contar con **información pública accesible sobre el sistema de transporte**, incluyendo rutas, frecuencias y funcionamiento del servicio.
- También se discutió la necesidad de que los diagnósticos y estudios de movilidad **estén disponibles para la ciudadanía y puedan ser utilizados para mejorar las políticas públicas**.

Sustentabilidad

- Las participantes señalaron la necesidad de promover **formas de movilidad más sostenibles**, incluyendo el fortalecimiento del transporte público y los modos no motorizados.
- Se discutió la relación entre el crecimiento urbano de Mérida y el aumento en el uso del automóvil, lo que genera desafíos para avanzar hacia sistemas de movilidad más sostenibles.

Rendición de cuentas

- Se destacó la importancia de que los instrumentos de planeación urbana y movilidad **se traduzcan en acciones concretas**.
- También se mencionó que muchos diagnósticos y planes urbanos existen, pero **no siempre se implementan o se les da seguimiento adecuado**.

Colectivo

- El transporte público fue reconocido como **un elemento fundamental para el acceso a oportunidades urbanas**, incluyendo empleo, educación y servicios.
- Las participantes señalaron que la movilidad debe pensarse como un sistema que articula transporte público, caminata, bicicleta y espacio público.

Accesible

- Se discutieron problemas relacionados con **la infraestructura peatonal**, incluyendo banquetas en mal estado, obstáculos y falta de continuidad en el espacio público.
- También se mencionó que estas condiciones afectan especialmente a **personas con movilidad reducida y a quienes dependen del transporte público para sus desplazamientos**.

Asequible

- Las participantes señalaron que el costo del transporte puede representar una barrera para algunos sectores de la población.
- También se discutió la relación entre movilidad y acceso a oportunidades, señalando que las condiciones del sistema de transporte influyen en las posibilidades de acceder a empleo, educación y servicios.

Con Confianza

- Se mencionó que la confianza en el transporte público depende de **la seguridad en los trayectos, la regularidad del servicio y la calidad de la experiencia de viaje.**
- Las participantes señalaron que las percepciones de inseguridad influyen en la manera en que las personas utilizan el transporte y el espacio público.

Seguridad vial y pública

- Se discutió la importancia de mejorar **las condiciones de seguridad vial en la ciudad**, particularmente en relación con el exceso de velocidad y los riesgos para peatones y ciclistas.
- También se mencionó la necesidad de incorporar **perspectivas de género en las políticas de seguridad en el transporte y el espacio público.**

Homogéneo

- Se mencionó que las condiciones de movilidad **varían significativamente entre diferentes zonas de la ciudad**, lo que genera desigualdades en el acceso al transporte.
- Las participantes señalaron que el crecimiento urbano ha generado **distancias mayores y dependencia del automóvil en ciertas áreas.**

Digno

- Se destacó la importancia de contar con **un sistema de transporte público que garantice condiciones adecuadas para las personas usuarias.**
- La movilidad digna fue presentada como un elemento clave para garantizar el derecho a la ciudad y mejorar la calidad de vida de la población.

4. Características específicas del contexto de Yucatán

El caso de Mérida presenta algunas características particulares que influyen en la discusión sobre movilidad.

- En primer lugar, la ciudad ha experimentado **un crecimiento urbano acelerado y disperso**, lo que ha generado mayores distancias entre vivienda, empleo y servicios.
- En segundo lugar, Mérida presenta **un uso significativo de modos de transporte como la bicicleta y el triciclo**, lo que refleja dinámicas de movilidad distintas a las de otras ciudades del país.
- También se mencionó la importancia de considerar **las condiciones climáticas de la región**, particularmente el calor, que influye en las experiencias de movilidad cotidiana y en la necesidad de contar con infraestructura urbana adecuada.
- Finalmente, el encuentro reflejó la existencia de **una comunidad académica y de organizaciones civiles activas en el análisis de la movilidad urbana**, lo que contribuye a generar conocimiento y propuestas para mejorar las políticas públicas en la ciudad.

7.7. Sistematización de Tequios y Telares: Coahuila

El encuentro de *Tequios y Telares* en Coahuila reunió a representantes de organizaciones sociales, personas usuarias del transporte, especialistas y autoridades para discutir las condiciones del transporte público en el estado desde una perspectiva de integridad, inclusión y seguridad.

La conversación abordó temas relacionados con la accesibilidad del transporte para personas con discapacidad, la importancia de incorporar una perspectiva interseccional en las políticas de movilidad, la seguridad de las mujeres en el transporte público y la necesidad de contar con información y datos que permitan mejorar la planeación del sistema. También se discutieron aspectos relacionados con la participación ciudadana en las decisiones sobre transporte, incluyendo los procesos de licitación de nuevas unidades.

2. Análisis conforme al decálogo

Transparencia

- Se señaló la importancia de contar con información previa sobre las licitaciones de nuevas unidades de transporte, para que la ciudadanía pueda conocer las características de los vehículos y verificar si cumplen con las condiciones necesarias para las personas usuarias.
- Se mencionó la necesidad de abrir los procesos de decisión sobre transporte público, permitiendo mayor participación y seguimiento ciudadano.

Sustentabilidad

- Se discutió la necesidad de mejorar la infraestructura y las condiciones del sistema de transporte, reconociendo que la movilidad depende tanto del transporte como del diseño del espacio urbano.
- La conversación destacó que las decisiones sobre infraestructura tienen impactos directos en el acceso a la movilidad.

Rendición de cuentas

- Se mencionó la importancia de que las autoridades consideren las necesidades de distintos grupos de personas usuarias al diseñar políticas públicas de transporte.
- También se discutió la necesidad de que los procesos de planeación y adquisición de unidades respondan a las necesidades reales de la población.

Colectivo

- Se destacó que la movilidad es un derecho clave que permite acceder a otros derechos, como educación, salud, vivienda, trabajo y actividades de esparcimiento.
- En este sentido, el transporte público se presentó como un servicio fundamental para garantizar el derecho a la ciudad.

Accesible

- Participó en el encuentro la asociación de personas de talla baja de Saltillo, quienes compartieron las barreras específicas que enfrentan al usar el transporte público.
- Se mencionó que la altura de las banquetas y la ubicación de las paradas pueden facilitar o dificultar el abordaje del transporte.
- Se destacó que cada tipo de discapacidad requiere soluciones distintas, por lo que las políticas de accesibilidad deben considerar una diversidad de necesidades.
- Se mencionó la existencia de rampas y espacios designados en algunas unidades, aunque no siempre resuelven todas las barreras de acceso.

Asequible

- Se señaló que las deficiencias del sistema de transporte afectan especialmente a personas con menos recursos, quienes dependen en mayor medida del transporte público para acceder a oportunidades.

Con Confianza

- La confianza en el transporte público se relaciona con las condiciones de seguridad en los trayectos y en las unidades.
- Las experiencias de violencia o inseguridad afectan la percepción del sistema y las decisiones de movilidad de las personas usuarias.

Seguridad vial y pública

- Se discutió la importancia de incorporar una perspectiva de género en las políticas de seguridad en el transporte público.
- Se mencionó que las mujeres enfrentan riesgos específicos de violencia, incluyendo acoso y violencia sexual en el transporte.
- Se señaló que el riesgo no es el mismo para hombres y mujeres, por lo que las políticas de seguridad deben considerar estas diferencias.

Homogéneo

- Se mencionó la necesidad de que las unidades y la infraestructura del transporte cumplan con estándares que garanticen condiciones adecuadas para todas las personas usuarias.
- También se destacó la importancia de que las nuevas unidades consideren desde su diseño las necesidades de distintos grupos de población.

Digno

- Se destacó que el derecho a la movilidad está directamente relacionado con **la dignidad y la posibilidad de participar plenamente en la vida urbana**.
- Un sistema de transporte público deficiente limita el acceso a otros derechos y oportunidades.

3. Análisis interseccional

- Durante el encuentro se destacó la importancia de abordar la movilidad desde una perspectiva interseccional, reconociendo que las barreras de acceso al transporte no se explican únicamente por una condición aislada.

- Se señaló que factores como discapacidad, género y condiciones socioeconómicas influyen simultáneamente en las experiencias de movilidad.
- Se mencionó que las políticas de transporte deben reconocer que las necesidades de movilidad son diferenciadas, particularmente para mujeres, personas con discapacidad y otros grupos en situación de vulnerabilidad.
- También se discutió la importancia de contar con datos e información sobre los patrones de movilidad, incluyendo la necesidad de realizar estudios origen-destino que permitan visibilizar los desplazamientos de mujeres y poblaciones vulnerables.
- Se destacó que las encuestas y estudios de movilidad deben evitar reproducir exclusiones, incorporando una mirada que permita identificar desigualdades en el acceso al transporte.

Características específicas del contexto

Algunos elementos específicos del contexto de Coahuila influyen en el funcionamiento del sistema de transporte:

- **Participación de organizaciones de personas con discapacidad**, incluyendo la asociación de personas de talla baja de Saltillo.
- Discusión explícita sobre **interseccionalidad en movilidad**, particularmente en relación con discapacidad y género.
- Enfoque en **la movilidad como derecho habilitador**, que permite acceder a otros derechos urbanos.
- Señalamientos sobre **la necesidad de datos y estudios de movilidad**, incluyendo encuestas origen-destino.
- Debate sobre **la participación ciudadana en procesos de licitación y planeación del transporte público**.

7.8. Sistematización de Tequios y Telares: Baja California (Ensenada)

El encuentro de *Tequios y Telares* en Ensenada se realizó como un espacio de diálogo entre mujeres con perfiles diversos vinculados al transporte, la movilidad, la discapacidad, la academia, la organización comunitaria y la gestión pública. Participaron colectivas y organizaciones locales, estudiantes universitarias, funcionarias del Instituto de Movilidad Sustentable y del gobierno municipal, así como mujeres usuarias del transporte público.

Entre los perfiles que aparecen con más claridad en el documento están:

- mujeres estudiantes y usuarias del transporte público;
- mujeres con discapacidad visual, auditiva y otras experiencias de discapacidad;
- colectivas y organizaciones sociales como **Ensenada Digna, Contra el Tarifazo, Siempre Vivas, Guerreros del AVE Fénix** y la **Asociación Regional de Sordos de Ensenada**;
- funcionarias públicas del ámbito estatal y municipal, incluyendo movilidad e infraestructura;
- mujeres con trabajo comunitario en zonas periféricas como **Manadero**.

En términos generales, el documento deja ver que en Ensenada el problema del transporte no se limita a la mala calidad de las unidades, sino que se vive como una **crisis estructural de movilidad**, marcada por rutas insuficientes, paradas inexistentes o inseguras, tiempos inciertos, infraestructura peatonal deficiente, exclusión de personas con discapacidad, y una fuerte tensión entre el crecimiento urbano, la turistificación, la carga portuaria y las necesidades cotidianas de quienes habitan la ciudad.

2. Análisis conforme a los 10 principios del decálogo

Transparencia

- Se señala opacidad respecto a **cuánto cuesta al erario público el transporte violeta**.

- Se denuncia que las justificaciones del IMOS para el aumento de tarifa se presentaron como si estuvieran basadas en estudios y diagnósticos, pero en el encuentro se cuestiona su sustento y su aplicación real.
- También aparece la exigencia de saber **quién vigila las unidades con deficiencias estructurales que siguen circulando**.

Sustentabilidad

- Se plantea que la ciudad se ha organizado en torno al automóvil y al tráfico, lo que profundiza la crisis de movilidad.
- Se menciona que el transporte público actual no compite con el modelo motorizado dominante, y que la ciudad sigue avanzando hacia una mayor motorización.
- Aparece una reflexión sobre otras formas de movilidad colectiva y comunitaria, no sólo desde la política pública, sino también desde la organización entre personas usuarias.
- Se sugiere que no puede hablarse de movilidad sostenible mientras continúe un sistema desarticulado, con micros viejos, infraestructura precaria y rutas insuficientes.

Rendición de cuentas

- Se menciona que desde **2007** y nuevamente en años recientes se han documentado manifestaciones e inconformidades por aumentos tarifarios sin que se cumplan las condiciones prometidas.
- Se recuerda que desde **2017** no se cumplieron requisitos que se habían pedido a las empresas transportistas, como renovación de unidades, adecuaciones para discapacidad y tarifa especial para estudiantes.
- Se expone que muchas de las promesas institucionales sobre **pago digital, monitoreo y mejora del sistema** no se han traducido en cambios verificables en Ensenada.
- Se insiste en que no basta con anunciar medidas: debe haber seguimiento y mecanismos para exigir cumplimiento.

Colectivo

- Se insiste en que el transporte debe pensarse como un **derecho colectivo** y no como un servicio fragmentado por grupos de interés.
- Se señala que el problema del transporte afecta a toda la ciudad: usuarias, peatones, personas con discapacidad, estudiantes, mujeres trabajadoras, personas mayores y habitantes de las periferias.
- Varias intervenciones apuntan a la necesidad de **organizarnos también entre nosotras**, no solo para exigir, sino para encontrar formas colectivas de movilidad y cuidado.
- En el bloque de seguridad aparece con fuerza la idea de que el problema no es individual, sino estructural y colectivo.

Accesible

- Se menciona que en Ensenada muchas personas **deben caminar largas distancias** para llegar a una parada.
- Se denuncia la falta de **paraderos adecuados**, techos, asientos y espacios seguros de ascenso y descenso.
- Mujeres con discapacidad visual expresan que frecuentemente no hacen la parada, las dejan varias cuadras después, o tienen que salir con dos horas de anticipación para llegar a tiempo.
- Se señala que el transporte no está diseñado para personas sordas, ciegas o con movilidad reducida.
- Se menciona que muchas unidades no cuentan con adecuaciones funcionales y que algunas puertas destinadas a elevadores fueron bloqueadas.
- También se habla de banquetas con baches, letreros, botes de basura, alcantarillas abiertas y comercios que invaden el paso, lo que vuelve muy difícil llegar al transporte.
- Se subraya que la exclusión no se limita al vehículo: también está en las calles, paradas y entorno urbano.

Asequible

- Se menciona directamente el costo del pasaje: **16 pesos**.
- Se dice con claridad que a veces hay que elegir entre **comprar tortillas o pagar el micro**.

- También se señala que, cuando deja de haber transporte por la noche, muchas mujeres deben pagar **Uber o Didi de 120 o 130 pesos**, lo que vuelve la movilidad todavía más costosa.
- Se denuncia que a veces no aceptan credenciales de estudiante y que las tarifas especiales no siempre se respetan.
- Para personas sordas o con discapacidad, el no reconocimiento de sus credenciales implica además un obstáculo económico.

Con Confianza

- Se cuestiona la falta de información clara sobre **rutas, horarios reales y frecuencia efectiva** del transporte.
- Se menciona que no existe certeza sobre **a qué hora pasa realmente una ruta**, incluso cuando oficialmente se dice que pasa cada 15 o 18 minutos.
- Hay incertidumbre sobre la efectividad real del **transporte violeta**, tanto por la seguridad dentro de la unidad como por la falta de certeza sobre horarios y cobertura.
- La desconfianza no se limita al micro: también se menciona que **ni los Didis son plenamente seguros**.
- En el documento aparece con claridad que la falta de confianza se construye por experiencias acumuladas de acoso, maltrato, retrasos y deficiencias del servicio.

Seguridad vial y pública

- En el video y en las intervenciones se habla de **acoso sexual, arrimones, tocamientos y miedo constante** dentro del transporte.
- Se menciona que muchas mujeres **siempre tienen que ir acompañadas** porque no confían en viajar solas.
- Se señala que la inseguridad empieza desde el trayecto peatonal hacia la parada.
- Se vincula la inseguridad del transporte con el contexto urbano y económico de Ensenada: ciudad portuaria, turística y comercial, con creciente presencia de **tráilers y carga pesada**, especialmente en la zona norte, El Sauzal y Maneadero.

- Se menciona que las personas esperan el camión “a la orilla de la carretera”, expuestas a su integridad física.
- Se denuncia la mala conducción, el estado mecánico de las unidades y el miedo a accidentes.
- También se identifica la violencia de los propios operadores: no contestan saludos, apuran, dejan personas abajo, se enojan con grupos de estudiantes sordos o con personas con discapacidad visual.
- La seguridad, entonces, se presenta como una combinación de **violencia de género, violencia vial, mala infraestructura y mala operación.**

Homogéneo

- El documento deja ver que el sistema no ofrece condiciones equivalentes para todas las personas ni en toda la ciudad.
- Hay una diferencia clara entre el transporte en zonas centrales y el de periferias como **Manadero, El Sauzal o la colonia 89.**
- Se menciona que la turistificación y los megaproyectos pueden **desplazar rutas del centro hacia otros flujos**, priorizando el uso turístico y privado del espacio urbano.
- También se observa una fuerte desigualdad entre quienes pueden resolver su movilidad en carro y quienes dependen del micro.
- La accesibilidad, la seguridad y la frecuencia no son homogéneas: dependen de la zona, la ruta y del perfil de la persona usuaria.

Digno

- Se resume con fuerza una demanda: **no sólo llegar, sino llegar con dignidad.**
- Se describen micros con asientos rotos, metales expuestos, unidades sobrecargadas, choferes groseros y viajes vividos “como sardinas”.
- Se menciona que el sistema actual obliga a aguantar calor, frenos bruscos, ruido, humo, baches y tiempos excesivos.
- La dignidad aparece así como una exigencia material y simbólica: mejores unidades, mejor trato, mejores tiempos y reconocimiento pleno como personas usuarias con derechos.

3. Análisis interseccional

El documento de Ensenada sí permite hacer un análisis interseccional bastante claro, porque no habla de “las mujeres” como un grupo homogéneo, sino que muestra perfiles y experiencias diferenciadas.

- **Mujeres jóvenes y estudiantes:** aparecen como usuarias frecuentes del transporte, especialmente afectadas por los tiempos de espera, el costo, la inseguridad y la negativa a aceptar credenciales estudiantiles. También surge el tema del regreso nocturno y la falta de servicio después de cierta hora.
- **Mujeres con discapacidad visual:** relatan exclusión directa por parte de choferes, que no se detienen, las bajan lejos de su destino o no consideran sus necesidades. La ciudad y el sistema están pensados para quienes ven, oyen y se mueven “sin dificultad”, no para ellas.
- **Mujeres sordas:** narran maltrato, discriminación y desconfianza hacia sus credenciales. Señalan que muchas veces los choferes se molestan al verlas juntas, no las levantan o las exponen al peligro al pasar demasiado rápido.
- **Mujeres de zonas periféricas:** especialmente desde Maneadero, aparece la experiencia de vivir lejos, depender del transporte público desde siempre y sufrir el deterioro progresivo del sistema. Aquí se cruza territorio con clase, tiempo de traslado y precariedad del servicio.
- **Mujeres cuidadoras, gestantes o con infancia a cargo:** aparece la dificultad de subir a micros rotos o muy altos cuando se está embarazada o se viaja con niñas y niños. Se reconoce que el sistema no está pensado para estas realidades.
- **Mujeres mayores:** se menciona la falta de accesibilidad y el problema del cobro indebido o la confusión normativa sobre la gratuidad para personas adultas mayores.

- **Disidencias sexuales y personas no normativas:** en el video y algunas intervenciones aparece el miedo a moverse, no sólo para mujeres sino también para “las disidencias” y la comunidad en general, lo que abre una lectura más amplia sobre la inseguridad en el transporte y en la ciudad.
- **Mujeres funcionarias y activistas:** también aparece una tensión interesante entre quienes hoy están dentro de instituciones y quienes vienen documentando, protestando y litigando el tema desde hace años. Eso muestra que la experiencia del transporte también cambia según la posición institucional, aunque el problema estructural siga siendo compartido.

4. Características específicas del contexto de Ensenada

A partir del documento, hay varios rasgos del contexto local que son especialmente importantes:

- **Ensenada como ciudad portuaria, turística y comercial:** esto no es un dato de fondo menor, sino una condición que reorganiza la movilidad. El crecimiento del puerto, el tránsito de carga pesada y los proyectos turísticos afectan directamente la seguridad vial y el funcionamiento del transporte.
- **Presencia creciente de tráilers y carga pesada,** especialmente en la zona norte, El Sauzal y otros corredores vinculados al puerto. Esto incrementa el riesgo para peatones y personas usuarias del transporte.
- **Turistificación del centro y de ciertas zonas urbanas,** lo que puede desplazar rutas o priorizar otros usos de la ciudad por encima de las necesidades cotidianas de quienes viven allí.
- **Periferias con fuerte dependencia del transporte público,** como Maneadero o la colonia 89, donde la cobertura, frecuencia y seguridad son especialmente problemáticas.
- **Persistencia del modelo “hombre-camión”,** descrito por una funcionaria como el gran cáncer estructural del sistema. Es decir, un esquema donde cada unidad funciona con lógicas individuales de recaudación, sin verdadera profesionalización empresarial.

- **Pérdidas económicas y desorden operativo**, incluyendo falta de paraderos, robo de combustible o dinero, precarización laboral y ausencia de pago electrónico efectivo.
- **Rezago histórico de infraestructura**: varias voces mencionan que llevan 20 años viendo el mismo transporte, los mismos micros y el mismo deterioro.
- **Avances recientes pero insuficientes**, como el transporte violeta, que se reconoce como un paso importante, pero todavía limitado en cobertura, horarios, certeza y accesibilidad.
- **Fuerte memoria organizativa y social**: en Ensenada no es un tema nuevo. El documento muestra una trayectoria de protesta, documentación, reuniones, expedientes, presión en medios y trabajo colectivo desde al menos 2007.

7.9. Sistematización de Tequios y Telares: Diálogo con representantes Chevening

El encuentro con representantes de Chevening se desarrolló como un espacio de diálogo con mujeres que han participado en el programa de becas del gobierno del Reino Unido. Las participantes provienen de campos diversos como políticas públicas, movilidad, desarrollo urbano, sociedad civil, cooperación internacional, academia y gestión pública.

El diálogo permitió reflexionar sobre las experiencias de movilidad de las mujeres desde una perspectiva comparada e internacional, así como sobre los desafíos estructurales que enfrentan los sistemas de transporte en distintos contextos de ciudades mexicanas. Las participantes compartieron experiencias personales y profesionales relacionadas con transporte público, planeación urbana, seguridad, accesibilidad e inclusión.

A diferencia de otros encuentros de *Tequios y Telares*, donde predominan las experiencias territoriales de usuarias del transporte, este diálogo se caracterizó por un intercambio de **perspectivas profesionales y reflexiones desde la política pública**, combinadas con experiencias personales de movilidad como mujeres.

2. Análisis conforme a los 10 principios del decálogo

Transparencia

- Se mencionó la importancia de contar con **información clara sobre el funcionamiento de los sistemas de transporte público**, incluyendo rutas, horarios y condiciones del servicio.
- También se discutió la necesidad de que las decisiones en materia de transporte público **se basen en diagnósticos y datos confiables**, accesibles tanto para autoridades como para ciudadanía.

Sustentabilidad

- Las participantes reflexionaron sobre la relación entre movilidad y sostenibilidad urbana.

- Se mencionó la importancia de promover **sistemas de transporte público eficientes que reduzcan la dependencia del automóvil** y contribuyan a ciudades más sostenibles.

Rendición de cuentas

- Se destacó la necesidad de que las políticas de transporte público **se traduzcan en mejoras concretas en la experiencia de las personas usuarias**.
- También se discutió la importancia de que las instituciones responsables del transporte **respondan a las demandas y necesidades de la población**.

Colectivo

- El transporte público fue reconocido como **un servicio fundamental para el funcionamiento de las ciudades y para el acceso a oportunidades**.
- Las participantes señalaron que el transporte colectivo es clave para garantizar el derecho a la ciudad.

Accesible

- Se discutió la necesidad de diseñar sistemas de transporte que **consideren las necesidades de distintos grupos de población**, incluyendo personas con discapacidades invisibles, personas mayores y mujeres con responsabilidades de cuidado.
- Se destacó que la accesibilidad no se limita a la infraestructura, sino que incluye también la información, el diseño del sistema y las condiciones de uso.

Asequible

- Se mencionó que el costo del transporte puede representar una barrera importante para ciertos sectores de la población.
- Las participantes señalaron que un sistema de transporte inclusivo debe considerar **tarifas que permitan el acceso de todas las personas**.

Con Confianza

- La confianza en el transporte público se relaciona con **la seguridad, la regularidad del servicio y la calidad de la experiencia de viaje.**
-

Seguridad vial y pública

- Se discutió la importancia de incorporar **perspectiva de género en las políticas de movilidad y transporte.**
- Las participantes señalaron que la percepción de inseguridad puede limitar la movilidad de las mujeres.
- Las participantes mencionaron experiencias de acoso y violencia que afectan la movilidad cotidiana de las mujeres.

Homogéneo

- Se destacó que las condiciones del transporte público **varían significativamente entre ciudades y países**, lo que genera desigualdades en las oportunidades de movilidad.
- También se mencionó la importancia de establecer estándares mínimos de calidad en los sistemas de transporte.

Digno

- Las participantes señalaron que un transporte público digno implica **condiciones adecuadas de viaje, y de los operadores.**

8. Acrónimos

BID – Banco Interamericano de Desarrollo

BTR – Bus de Tránsito Rápido

CDMX – Ciudad de México

ENDIREH – Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares

ENUT – Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo

GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit

INECC – Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático

INEGI – Instituto Nacional de Estadística y Geografía

INMUJERES – Instituto Nacional de las Mujeres

LGMSV – Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

ODS – Objetivos de Desarrollo Sostenible

ONU Mujeres – Entidad de las Naciones Unidas para la Igualdad de Género y el Empoderamiento de las Mujeres

PIMUS – Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable

PNTPCU – Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano

SEDATU – Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

9. Bibliografía

- Banister, David. “Equity and Acceptability Question in Internalising the Social Costs of Transport.” *OECD/ECMT Seminar Internalising the Social Costs of Transport*, Paris, 1994.
- Burchardt, Tania, et al. “Degrees of Social Exclusion: Developing a Dynamic Measure.” *Understanding Social Exclusion*, Oxford University Press, 2002.
- Church, Andrew, et al. “Transport and Social Exclusion in London.” *Transport Policy*, vol. 7, 2000, pp. 195–205.
- Col·lectiu Punt 6. *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de nuestros espacios de vida*. Virus Editorial, 2019.
- Col·lectiu Punt 6 (2022) *Mujeres trabajando: Guía de reconocimiento urbano con perspectiva de género*. Ripollet: Col·lectiu Punt 6. Disponible en: https://www.punt6.org/wp-content/uploads/2022/04/libro_Mujeres-trabajando_ES.pdf
- Currie, Graham, and Alexa Delbosc. “Modelling the Social and Psychological Impacts of Transport Disadvantage.” *Transportation*, vol. 37, 2010, pp. 31–41.
- Grieco, Margaret, et al., eds. *Gender, Transport and Employment: The Impact of Travel Constraints*. Aldershot, Avebury, 1989.
- Gobierno de la Ciudad de México. *Senderos Camina Libre, Camina Segura*. Gobierno de la Ciudad de México, s. f., <https://obras.cdmx.gob.mx/proyectos/espacio-publico/senderos-camina-libre-camina-segura>.
- Gobierno de México. Política Nacional de Transporte Público Colectivo Urbano. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, 10 Oct. 2023, https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/934565/Politica_Nacional_de_Transporte_Pu_blico_Colectivo_Urbano.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). *Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*. 2017.
 - *Censo de Población y Vivienda 2020. Microdatos*. 2020.

- *Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2023*. 2023.
- *Encuesta Nacional de Uso del Tiempo*. 2024.
- ITDP, *Lecciones aprendidas en la implementación de Cablebús*, 2024.
- Kern, Leslie. *Feminist City: Claiming Space in a Man-Made World*. Londres, Verso, 2021.
- Levitas, Ruth, et al. *The Multidimensional Analysis of Social Exclusion*. University of Bristol, 2007.
- Levy, Caren. "Travel Choice Reframed: 'Deep Distribution' and Gender in Urban Transport." *Environment and Urbanization*, vol. 25, no. 1, 2013, pp. 47–63.
- Lucas, Karen. *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. Policy Press, 2004.
 - "Transport and Social Exclusion: Where Are We Now?" *Transport Policy*, vol. 20, 2012, pp. 105–113.
- Mejía-Dorantes, Luis. "An Example of Working Women in Mexico City: How Can Their Vision Reshape Transport Policy?" *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2018.
- Mejía-Dorantes, Luis, and Paula Soto Villagrán. "A Review on the Influence of Barriers on Gender Equality to Access the City: A Synthesis Approach of Mexico City and Its Metropolitan Area." *Cities*, vol. 96, 2020.
- Montoya, Valentina, Lauren Montes, Valeria Bernal Carvajal, Gibet Camós, Fanny Bertossi, Ángela María Orozco, Edith Arístide, et al. 2021. ABC Género y Transporte. <https://doi.org/10.18235/0003772>
- Montoya-Robledo, Valentina, and Gabriel Escovar-Álvarez. "Domestic Workers' Commutes in Bogotá: Transportation, Gender and Social Exclusion." *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 139, 2020, pp. 400–411.
- Oviedo, Daniel. "Making the Links Between Accessibility, Social and Spatial Inequality, and Social Exclusion: A Framework for Cities in Latin America." *Social Issues in Transport Planning*, Elsevier, 2021.
- Oviedo Hernández, Daniel, and Helena Titheridge. "Mobilities of the Periphery: Informality, Access and Social Exclusion in the Urban Fringe in Colombia." *Journal of Transport Geography*, vol. 55, 2016, pp. 152–164.

- Oviedo, Daniel, et al. “Transport Affordability Across Time and Space: Considerations for Latin America and the Caribbean and Other Global South Settings.” *Journal of Planning Literature*, 2025.
- Preston, John, and Farhan Rajé. “Accessibility, Mobility, and Transport-Related Social Exclusion.” *Journal of Transport Geography*, vol. 15, no. 3, 2007, pp. 151–160.
- Priya Uteng, Tanu, and Jeff Turner. “Addressing the Linkages between Gender and Transport in Low- and Middle-Income Countries.” *Sustainability*, vol. 11, no. 17, 2019.
- Pot, Frank, et al. “Perceived Accessibility: What It Is and Why It Differs from Calculated Accessibility Measures Based on Spatial Data.” *Journal of Transport Geography*, vol. 94, 2021, p. 103090.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). *Guía Manahuia: Recomendaciones para transitar hacia un transporte de cuidados: con énfasis en elementos de seguridad, inclusión y accesibilidad en el transporte público de baja y mediana capacidad*. Gobierno de México y Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2024.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). *Guía para una movilidad centrada en los cuidados*. Gobierno de México, 2024,
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/945200/Guia_para_una_movilidad_centrada_en_los_cuidados.pdf
- Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI). *Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019–2024*. 2019,
https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PIM-2019-2024_.pdf. Consultado el 29 ago. 2025.
 - *Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019*. 2019,
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>.
- Social Exclusion Unit. *Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion*. 2003.
- Turner, Jeff, et al. *Women and Transport*. Departamento de Políticas Estructurales y de Cohesión, Transporte y Turismo (IP/B/TRAN/ST/2005_008), 2006.

- Turner, Jeff, y Margaret Grieco. “Gender and Time Poverty: The Neglected Social Policy Implications of Gendered Time, Transport and Travel.” *Time & Society*, vol. 9, no. 1, 2000, pp. 129–136.
- ONU Mujeres. “Improving Women’s Safety in Mexico City.” 2016, <http://www.unwomen.org/en/news/stories/2016/11/improving-women-safety-in-mexicocity#notes>.

• • •

Este documento ha sido elaborado con la asistencia financiera de la Unión Europea. El contenido de este material es responsabilidad exclusiva de Transparencia Mexicana y en ningún caso puede considerarse que refleja la posición de la Unión Europea.

Transparencia Mexicana

Miguel Ángel de Quevedo 578, interior 4, Santa Catarina, Delegación Coyoacán,
Ciudad de México, México.

WhatsApp: 552 529 2740

X: @IntegridadMx

Instagram: /transparencia_mexicana

Facebook: @TransparenciaMexicana

Telegram: @IntegridadMx

Canal: t.me/transparenciamexicana

TikTok: @integridadmx

