

# Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana <sup>1</sup>

**Ruth Pérez López**

Dra. en Cambio Social, Universidad de Ciencias y Tecnologías de Lille, Francia.  
Catedrática Conacyt, comisionada al Laboratorio de Ciudades en Transición,  
Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, México.

E-mail: [rperezl@conacyt.mx](mailto:rperezl@conacyt.mx)

**Guénola Capron**

Dra. en Geografía y Ordenamiento Territorial, Universidad de Toulouse-2 le Mirail,  
Francia. Profesora-investigadora en el Departamento de Sociología de la  
Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco, México

E-mail: [gfmca@azc.uam.mx](mailto:gfmca@azc.uam.mx)

**Fecha de recepción: 01/06/2018**

**Aceptación final del artículo: 13/09/2018**

*El presente artículo busca analizar la movilidad cotidiana urbana desde las dinámicas familiares, enfoque que ha sido poco estudiado, al menos en la literatura francófona y más aún en los países del Sur, en particular en América Latina. El estudio, basado en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, está centrado en los usos del automóvil. Utilizamos fuentes como las encuestas de origen y destino, el Censo, una encuesta a personas que han dejado de manejar (n=2523) y entrevistas a usuarios del automóvil. En este sentido se privilegió un método mixto. Se abordan diferentes temas: el uso del automóvil por las mujeres y la división sexual de la movilidad; la automovilidad como fenómeno propio de los individuos pero también de las familias; los arreglos y negociaciones familiares acerca del uso del coche; la evolución de la automovilidad a lo largo del ciclo de vida. Los principales hallazgos son que, a diferencia de Europa y el resto de América del Norte donde se promueve un uso mucho más individual del automóvil, en la Zona Metropolitana del Valle de México, en particular en los sectores de ingreso bajo y medio-bajo cuando éstos están automovilizados, el coche es un medio más compartido dentro de las familias. También la automovilización diferencial entre hombres y mujeres es una fuente de desigualdades sociales en un contexto con una fuerte división sexual del*

---

<sup>1</sup> Proyecto de Investigación de Ciencia Básica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt), convenio 156488: "La Automovilidad en la Ciudad de México".

*trabajo. Como en Europa y América del Norte, la familia es clave en la transmisión de la automotilidad, sin embargo más aun en ausencia de un sistema institucional de aprendizaje del manejo. Los padres, en particular en las familias automovilizadas, juegan un papel importante en el acompañamiento de sus hijos quienes tienen una autonomía limitada en la ciudad por la magnitud de los problemas de inseguridad tanto vial como pública.*

**Palabras clave:** *movilidad cotidiana; motilidad; automovilidad; dinámicas familiares; Ciudad de México*

### **Daily mobility, family dynamics and gender roles: an analysis of car use in a latinamerican metrópolis.**

*This article seeks to analyze urban daily mobility from family dynamics, an approach that has been little studied, at least in French-speaking literature and even more in the countries of the South, particularly in Latin America. The study, based on the case of the Metropolitan Area of the Valley of Mexico, is focused on the uses of the automobile. We used sources such as the origin destination surveys, the census, a survey of people who have stopped driving (n=2523) and interviews with users of the car. In this sense, a mixed method was privileged. Different topics are addressed: the use of cars by women and the sexual division of mobility; automobility as a phenomenon of individuals but also of families; family arrangements and negotiations about the use of the car; the evolution of automobility throughout the life cycle. The main findings are that unlike in Europe and the rest of North America where a very individual use of the automobile is promoted, in the Metropolitan Zone of the Valley of Mexico, particularly in the low and middle-low income sectors when these have a car, the car is a more shared medium within families. Also the differential automobilization between men and women is a source of social inequalities in a context with a strong sexual division of labor. As in Europe and North America, the family is key in the transmission of automotility, however even more in the absence of an institutional management learning system. Parents, particularly in the families with an automobile, play an important role in the accompaniment of their children who have a limited autonomy in the city due to the magnitude of the road and public insecurity problems.*

**Keywords:** everyday mobility; motility; automobility; familiar dynamics; Mexico City.

### **Introducción**

La automovilidad es un hecho social ampliamente difundido en los países del Norte y, desde hace unas tres décadas, en los países del Sur, al menos en aquellos con un PIB medio (véase Doulet, 2002, para el caso chino y Kreimer, 2002, para el caso argentino). En los últimos años, se ha trabajado sobre la movilidad cotidiana y dependencia al automóvil desde una perspectiva principalmente centrada en el individuo y no en la familia. Si bien hay estudios que demuestran que la familia

juega un papel importante en la organización de la movilidad espacial de los hogares en Europa ¿es posible observar especificidades propias a los países del Sur en cuanto a la relación entre movilidad cotidiana y dinámicas familiares, en particular en un país como México en donde la familia constituye un valor moral idealizado por la colectividad y es un sustento de la vida social y cultural (Montes de Oca, 2004)

En este artículo, para analizar la relación entre automovilidad y dinámicas familiares, nos preguntaremos qué implicaciones tiene el coche en la gestión y organización de la vida cotidiana de las familias mexicanas ¿Cómo se reparten el uso del automóvil los miembros de una misma familia? ¿Cómo se adquiere el capital de movilidad (motilidad)? En la primera parte del artículo, analizaremos la forma en que se aborda, en la literatura científica francófona e hispanoamericana, la relación entre movilidad cotidiana y dinámicas familiares. En la segunda parte, pondremos en evidencia el vínculo que existe entre automovilidad y roles de género en la ZMVM. En la tercera y cuarta parte veremos en qué medida el automóvil es un recurso individual o más bien colectivo y cómo se negocia su uso en el seno de las familias. Finalmente, realizaremos algunas observaciones sobre la evolución de la automovilidad a lo largo del ciclo de vida.

### **Metodología**

Este trabajo se basa en el análisis de datos internos y externos. Primero, se llevaron a cabo entrevistas en profundidad semi-estructuradas sobre el uso del automóvil en 56 hogares de diferentes estratos socioeconómicos, en colonias de la Ciudad de México (Álamos, Polanco, Granjas Navidad/la Retama y Santiago Zapotitlán) y del Estado de México (Jardines de Morelos en Ecatepec, Lomas Verdes en Naucalpan y Joyas de Cuautitlán en el municipio epónimo). Durante las entrevistas, se abordaron diferentes temáticas, entre las cuales las preferencias de las personas en materia de movilidad, las prácticas y representaciones en torno al uso del automóvil, las estrategias desarrolladas para mejorar los desplazamientos profesionales y las experiencias cotidianas en materia de movilidad, entre otras. Para completar estos datos, se aplicó una encuesta cara a cara a 2523 usuarios de transporte público que habían dejado de usar el automóvil como medio principal de transporte (uso diario o casi diario) en los últimos 10 años. La información fue levantada entre el 20 y 27 de junio del 2016 en 44 estaciones del Metro, 40 paraderos de Metrobús y 17 estaciones del sistema de bicicletas públicas "Ecobici" de la Ciudad de México. La selección de las estaciones se realizó a través de un muestro aleatorio estratificado por medio de transporte, mientras que la selección de individuos a entrevistar se hizo mediante un muestreo por conveniencia (no aleatorio), proporcional a la afluencia promedio diaria de usuarios en cada estación seleccionada. Con un tiempo promedio de aplicación de 20 minutos y mediante la formulación de preguntas abiertas y cerradas, se recolectó información sobre el uso del automóvil antes y después de dejar de usarlo todos los días y sobre los motivos por los cuales los entrevistados dejaron de utilizar el coche o disminuyeron significativamente su uso. Por último, y con la finalidad de contrastar algunos datos, se analizaron algunos datos de las encuestas de origen y

destino de la Zona Metropolitana del Valle de México del 2007 y 2017, levantadas por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

### **Movilidad cotidiana intra-urbana y dinámicas familiares**

Si bien los estudios sobre movilidad residencial han estudiado ampliamente el papel que juega la familia en las lógicas de localización y anclaje en la ciudad y en la transmisión del patrimonio inmobiliario (véase, entre otros, Maison, 1993; Gotman y Laferrère, 1998; Bertrand, 2005; Clément y Bonvalet, 2005; Dureau y Imbert, 2014; Imbert et al., 2018), pocos trabajos se han centrado en el rol de la familia en la configuración de la movilidad cotidiana intra-urbana. En cuanto a los estudios sobre movilidad cotidiana, si bien hay un conocimiento importante de las movilidades individuales basado en las encuestas de origen y destino, se conoce muy poco sobre las estrategias y negociaciones familiares que subyacen a esta movilidad. Sin embargo, en el transcurso de los años 2000, varios autores (Kaufmann, 2002; Kaufmann y Widmer, 2006; Fortin y Després, 2008) insistieron en la necesidad de generar estudios sobre la movilidad desde un enfoque familiar, lo que permitió diversificar la producción académica al respecto. Además, en esa época, surgió en Suiza el concepto de “motilidad” (Kaufmann y Jemelin, 2004; Kaufmann *et al.*, 2004), concepto clave para entender el papel de la familia en las dinámicas de movilidad de los individuos. Éste fue acuñado y desarrollado posteriormente por investigadores francófonos, motivo por el cual nos centramos, en este apartado, en la literatura francófona y, en menor medida, en la literatura latinoamericana, al ser bastante escasa sobre el tema, siendo principalmente enfocada al tema “movilidad y desigualdades de género”.

Es porque creemos que la automovilidad es distinta en los países del Norte y los países del Sur que hemos escogido la aglomeración de París (que pertenece a la región Ile-de-France) como caso de comparación con la Zona Metropolitana del Valle de México. En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), entidad urbana de más de 20 millones de habitantes, el parque automotriz<sup>2</sup> ha aumentado de 2.6 millones (1990) a más de 11 millones (2016), es decir ha presentado un crecimiento de 419% con una tasa de 0.52 vehículo por habitante, provocando múltiples perturbaciones en el tránsito vehicular (accidentes automovilísticos, embotellamientos, etc.). La tasa de posesión de un automóvil en la ZMVM es hoy en día más elevada que la de la aglomeración de París (0.42 vehículos por habitante)<sup>3</sup> y no se vislumbra una tendencia a la baja.

Sin embargo, en la ZMVM, la posesión de un coche, mucho más que en el resto de América del Norte o en Europa, sigue siendo un asunto de clase social: en esta entidad, 78.8% de los hogares de estrato sociodemográfico bajo no tienen coche, frente a 29% de los hogares de estrato sociodemográfico alto (INEGI, 2018). Por otra parte, del total de vehículos que tienen holograma doble cero “00”, es decir

---

<sup>2</sup> Vehículos registrados en circulación, según el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

<sup>3</sup> En la región Ile-de-France que comprende la Ciudad de París, según los datos del “Fichier Central des Automobiles” de la Secretaría de la Ecología, Desarrollo Sustentable y Energía, se contaban un poco menos de 5.1 millones de automóviles de menos de 16 años en 2017 para una población de un poco más de 12 millones de habitantes.

que son nuevos (de un máximo de seis años) y que no tienen restricción de circulación<sup>4</sup>, 71.9% provienen de hogares de nivel medio alto y alto y 28.1% de hogares de nivel bajo y medio bajo (INEGI, 2018). En definitiva, los hogares de nivel bajo y medio bajo tienen menos acceso a un automóvil y cuentan con mayores restricciones de circulación. Además, aquí cabe mencionar, que el acceso a un automóvil es más desigual en países con altos niveles de pobreza, que en países en donde predominan las clases medias<sup>5</sup>. En los últimos suele haber una proporción mayor de hogares pobres motorizados que en los primeros. En Francia, por ejemplo, 60% de los hogares más pobres tienen acceso a un automóvil, frente al 90% de los más ricos y en Estados Unidos esta relación es de 73% frente al 98% (Jouffe *et al.*, 2015).

Además, el papel diferente que juegan las familias en la construcción social de la automovilidad, invita a esta mirada comparativa que esbozaremos en el presente apartado. En América del Norte y Europa, la movilidad cotidiana suele ser concebida como un hecho social propio de los individuos y no de las familias. El hecho de que el uso del automóvil sea más elevado en estas áreas geográficas, probablemente refuerza esta dimensión individual de la movilidad urbana. En la ZMVM, en el año 2007, sólo el 29% de los viajes se hacían en automóvil particular y el 65% en transporte colectivo (INEGI, 2008). En comparación, ese mismo año en la región Ile-de-France, 65% de los desplazamientos se hacían en automóvil y únicamente 20% en transporte colectivo (Insee, 2008). Otro dato de interés es que la composición de las familias difiere en países del Norte y en países del Sur. En México, 62% de los hogares son nucleares, 25% ampliados y 10% unipersonales (INEGI, 2015). La categoría de hogar ampliado que se define por hogares nucleares que incluyen otros parientes no es significativa en Francia donde sólo se distinguen los hogares unipersonales y nucleares y los hogares “complejos” compuestos por dos familias o/y personas que no constituyen una familia y que en total representan el 5% de los hogares (en México, sólo el 1% de los hogares son compuestos, es decir que un 26% de los hogares corresponde a la categoría “compleja” francesa). En México los hogares unipersonales ronda el 10% del total de los hogares (en 2015), cuando en Francia, según datos del INSEE del 2013, el 36% de los hogares son unipersonales (Daguet, 2017). En contextos como el de la ZMVM en donde el uso del automóvil se combina con el uso del transporte colectivo, en donde la inseguridad es alta y limita la autonomía de los niños menores de edad, al menos en los sectores sociales medios y altos, y en donde el aprendizaje de la automovilidad no está organizada por el Estado a través de

---

<sup>4</sup> La restricción de circulación vehicular está impuesta por el programa “Hoy No Circula” implementado en la Ciudad de México hace tres décadas. Este programa, prohíbe la circulación de los vehículos con relación a su número de placa y número de holograma obtenido durante una verificación (00, 0, 1 y 2). El “00” y “0” permiten circular todos los días; el primero se otorga a los vehículos nuevos, no mayores de seis años y el segundo a los coches menos contaminantes. Los hologramas “1” y “2” se otorgan a los coches que emiten más de 700 puntos de óxido de nitrógeno y no circulan entre 1 y 2 días a la semana.

<sup>5</sup> Para el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, el estrato muy bajo representa el 8.5% de la población, el bajo 2.2 %, el medio bajo 34.6%, el medio 34.1%, el medio alto 11.1% y el alto 9.5% (Schteingart *et al.*, 2016, con base al Cuestionario Ampliado del Censo del 2010), predominando los estratos medio bajo y medio.

cursos en escuelas de manejo, podemos suponer que las familias son quienes transmiten los conocimientos y las habilidades de movilidad.

En un artículo del 2006, Kaufmann y Widmer definen el concepto de motilidad como “la manera en que un individuo o un grupo toma posesión del abanico de posibilidades de movilidad y las usa” (p.113). En esta publicación, los autores proponen analizar este concepto como un producto de las dinámicas y estructuras familiares y no únicamente como un capital de movilidad que se construye individualmente. Partiendo del hecho de que existen pocas investigaciones sobre la relación entre motilidad y familia, los autores proponen varias hipótesis para analizar la relación entre estas dos dimensiones. Así, distinguen, por una parte, varios tipos de funcionamiento familiar (“autonomía/fusión”, “apertura/cierre”, “negociación/estatus”) que impactan en el aprendizaje de la movilidad por los hijos y, por otra, formulan la hipótesis que la estructura familiar influencia la movilidad de los niños. Por ejemplo, los niños en custodia compartida tienen que aprender a desplazarse entre un domicilio y el otro y experimentan, así, una mayor movilidad. Según estos autores, la motilidad se adquiere, se aprende y se construye esencialmente dentro de la esfera familiar y se compone de tres dimensiones: la accesibilidad, las competencias y la apropiación. La accesibilidad se refiere a las opciones de transporte y a las “condiciones económicas y espacio-temporales” bajo las cuales se hace uso de la oferta de transporte (*op. cit.*, p.113). Las competencias están vinculadas con las habilidades para desplazarse y la capacidad de organización y planificación de las personas. En cuanto a la apropiación, se construye a través de la interiorización de normas y de valores. Estas dos últimas dimensiones de la motilidad nos resultan particularmente interesantes. Aprender a manejar y dominar el automóvil pertenece al ámbito de las competencias. Otorgarle un sentido a este vehículo, desarrollar hábitos en torno a su uso y atribuirle valores, responde al proceso de apropiación. Ambas nociones se vinculan estrechamente con el concepto de socialización. Este concepto se traduce, en el contexto del aprendizaje de la movilidad, en la forma en que los niños adquieren conocimientos y habilidades, dentro de la familia, para desplazarse en el espacio; o bien, en otras palabras, en la forma en que adquieren un “habitus” de movilidad (Fortin y Després, 2008).

La gran mayoría de los estudios que se enfocan en la interacción entre movilidad cotidiana y dinámicas familiares, ubican la adolescencia como un periodo clave en la adquisición de la motilidad. Esta etapa de vida coincide con el proceso de autonomización e individualización de los jóvenes dentro de la ciudad, pero también de socialización y primeras confrontaciones con el anonimato urbano (Devaux y Oppenchain, 2012). El proceso de autonomización difiere según el contexto sociocultural (Ramos y de Singly, 2016): en Francia, se lleva a cabo dentro de la comunidad de amigos y en ruptura con la familia, mientras que en Portugal se desarrolla dentro de la esfera familiar y vecinal. Las diferentes investigaciones que abordan el aprendizaje de la “auto-movilidad” de los adolescentes, lo hacen en función de su localización dentro del espacio metropolitano y de los recursos económicos familiares (Massot y Zaffran, 2007), de la relación entre movilidad y habitar (Oppenchain, 2016) y del vínculo entre movilidad y experiencia urbana (Kokoreff, 1993).

En esta última referencia, se analiza la cotidianidad de los jóvenes de los barrios pobres y estigmatizados cuya movilidad suele estar anclada en los espacios de proximidad. También se muestra que estos jóvenes transgreden el orden social urbano, huyendo de los territorios a los cuales han sido asignados y ampliando sus espacios de movilidad, a través del uso del transporte público (Kokoreff, *op. cit.*). Estas prácticas son muy diferentes a las de los adolescentes de clase media de los suburbios residenciales de la Región Metropolitana de Québec, cuya movilidad depende mucho de los padres que los transportan en automóvil (Bachiri y Després, 2008). En el caso de la Aglomeración Parisina, Massot y Zaffran (2007) destacan las diferencias en las experiencias de movilidad según la edad de los adolescentes: mientras que los más jóvenes caminan solos a la escuela, los mayores aprenden a usar la red de transporte de forma autónoma. Estos autores muestran que los jóvenes adquieren mayor autonomía en materia de movilidad a partir de los 15 años. Sin embargo, existen diferencias significativas entre la Ciudad de París y los suburbios y periferias metropolitanas según el acceso al transporte público y el nivel de ingresos de los padres. Vandermissen (2008), con base en las encuestas de origen y destino de la Región Metropolitana de Québec, muestra que cuando el lugar de residencia está bien conectado al transporte público, el uso del automóvil responde más a necesidades de tipo simbólico que práctico. Además, menciona que en la etapa de la adolescencia, las prácticas de movilidad todavía no están marcadas por diferencias de género, dato que difiere sensiblemente de aquellos obtenidos de las diferentes encuestas de origen y destino de la ZMVM, en donde el índice ponderado de movilidad (número de viajes por persona) es más elevado entre las adolescentes de 12 a 17 años que entre los adolescentes del mismo rango de edad (Connolly, 2009).

En cuanto a la investigación sobre la movilidad de los niños y niñas, la cual es incipiente, los estudiosos (véase por ejemplo Klöckner, 1998) subrayan que, a comparación de décadas anteriores, estos se desplazan cada vez menos solos (en particular para ir a la escuela), debido al incremento de la inseguridad vial y pública. Otra dimensión de la relación entre movilidad cotidiana y dinámicas familiares es la manera en que los miembros de una familia distribuyen entre ellos los recursos de la movilidad y elaboran estrategias para desplazarse, combinando movilidad con inmovilidad, movilidad metropolitana con movilidad local y movilidad automovilizada con transporte público o desplazamientos a pie. Fortin y Després (*op. cit.*) se interrogan sobre ello, formulándolo así: “¿Cómo se organizan y se negocian los desplazamientos de todos y cada uno para ir a la escuela o al trabajo, a la casa de amigos o de familiares y también a los lugares de consumo, de ocio o de vacaciones?” (2008, s.p.).

Dentro de los arreglos intra-familiares que buscan distribuir los recursos de movilidad entre los integrantes del hogar, la mujer suele salir menos favorecida que el hombre, en particular cuando ella no trabaja. El género es una dimensión importante que discrimina las movilidades y la manera en que las familias se organizan. Como madres y encargadas de la reproducción de la vida familiar, las mujeres se dedican más que los hombres a las actividades de cuidado, de los niños, pero también, en América Latina, de los ancianos (Giglia, 2012). Esto implica que, por lo general, sean ellas las que realicen las actividades de acompañamiento de los hijos a la escuela y a sus actividades periódicas (Bachiri y Després, 2008).

Estudios realizados en Francia demuestran que el incremento del uso del automóvil por parte de las mujeres está vinculado con su necesidad creciente de articular los viajes por motivos domésticos con aquellos por motivos laborales (Coutras, 1993, 1997). El automóvil brinda mayor flexibilidad y hace más eficiente esta articulación. Por lo tanto, aunque el automóvil haya permitido la emancipación de las mujeres alejándolas del perímetro del hogar al que han sido asignadas durante años, también ha contribuido a mantenerlas como principales responsables de las actividades domésticas y de cuidados. En otras palabras, la motorización progresiva de las mujeres ha contribuido a mantener los roles diferenciados de género.

Esta división sexual del trabajo y de la movilidad también tiene implicaciones en las desigualdades sociales, en particular entre hombres y mujeres, lo que ha sido un enfoque recurrente en América Latina (véase el Dossier “Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas”, del número 16 de la revista Transporte y Territorio). Jirón (2009), para la ciudad de Santiago de Chile, cita el caso de una familia de clase media-baja donde el hombre y la mujer viven movilidades cotidianas muy diferenciadas: el hombre quien sale más temprano que su esposa, no tiene que acompañar al hijo a la escuela, viaja sentado, tiene tiempo libre para él después de sus labores; ella, cuya movilidad cotidiana es más compleja, tiene que acompañar a su hijo a la escuela, cruzar toda la ciudad en un transporte saturado para llegar al trabajo, recuperar al hijo y encargarse de las tareas domésticas. Estas observaciones sobre desigualdades de movilidad entre hombres y mujeres coinciden con las conclusiones de Gutiérrez y Reyes (2017) acerca del caso de mujeres de una periferia precaria y mal conectada con el transporte público del Gran Buenos Aires. La movilidad de estas mujeres, calificada por las autoras de “vulnerable”, se combina con una asignación al territorio del municipio donde residen, lo que refuerza las desigualdades sociales.

Soto (2006) también destaca que la movilidad de las mujeres, al menos en América Latina (para el caso de mujeres de nivel socio-económico bajo que viven en las periferias de la ciudad de Concepción en Chile), es mucho más constreñida y “fugaz” que la de los hombres, puesto que tienen que realizar actividades muy variadas y no únicamente cumplir con los viajes al trabajo. Además está más centrada en los espacios de proximidad y más controlada que la de los hombres. Por último, la madre de familia es quien coordina los “tiempos domésticos”. Cuando hay un solo coche en el hogar, suele ser el hombre quien lo utiliza para realizar viajes pendulares al trabajo; cuando es la mujer la que tiene acceso al automóvil, lo utiliza por motivos propios pero también para realizar diferentes actividades domésticas y de acompañamiento, es decir, que a diferencia de los hombres, ellas se ven obligadas a “hacer de taxi” (Montulet y Hubert, 2008; Bachiri y Després, 2008). Sin embargo, en el caso de varias parejas de la ciudad de Québec en Canadá, la negociación acerca del uso del coche, cuando sólo hay uno en la familia, no se hace forzosamente al detrimento de las mujeres: en este caso, al menos, los arreglos entre los miembros de la familia se hacen en función de las necesidades de desplazamiento de la pareja o de la familia (Brais, 2000).

Finalmente, Montulet y Hubert (*op. cit.*), en entrevistas con padres e hijos menores de 12 años, analizan el papel que juega el ciclo de vida en los cambios y



permanencias de las dinámicas de movilidad de la familia, identificando dos momentos cruciales: el primero coincide con la llegada del primer hijo que suele implicar la compra de un automóvil y, el segundo, con la autonomización de los hijos, la cual no conduce al abandono del vehículo motorizado. El automóvil, frente a las dificultades de desplazamiento en transporte público, es el medio de transporte privilegiado por las familias, en particular por aquellas que tienen hijos pequeños (Kaufmann, 2002). Brais (*op. cit.*) también destaca que la movilidad cotidiana de las familias en la ciudad de Québec se vincula estrechamente con la movilidad residencial: las familias con hijos tienden a instalarse en los suburbios donde tienen una movilidad más automovilizada; cuando ya se van los hijos, es común que las parejas regresen a vivir a la ciudad central y a usar el transporte público. Por otro lado, siguiendo un patrón todavía muy tradicional de la familia en América Latina caracterizado por una fuerte dominación masculina, las mujeres muy a menudo dejan de trabajar cuando nace su primer hijo, lo que tiende a disminuir su movilidad, a pesar de que, posteriormente, desarrollan estrategias apoyándose de la red vecinal y familiar para poder salir del barrio e ir al centro (Soto, *op. cit.*).

En los apartados siguientes, analizaremos las relaciones entre movilidad intraurbana y dinámicas familiares, en particular en cuanto al uso del automóvil, buscando coincidencias entre lo que dicen las literaturas francófona y latinoamericana y lo que observamos en la ZMVM con base en el material empírico recolectado.

### Uso del automóvil y roles de género

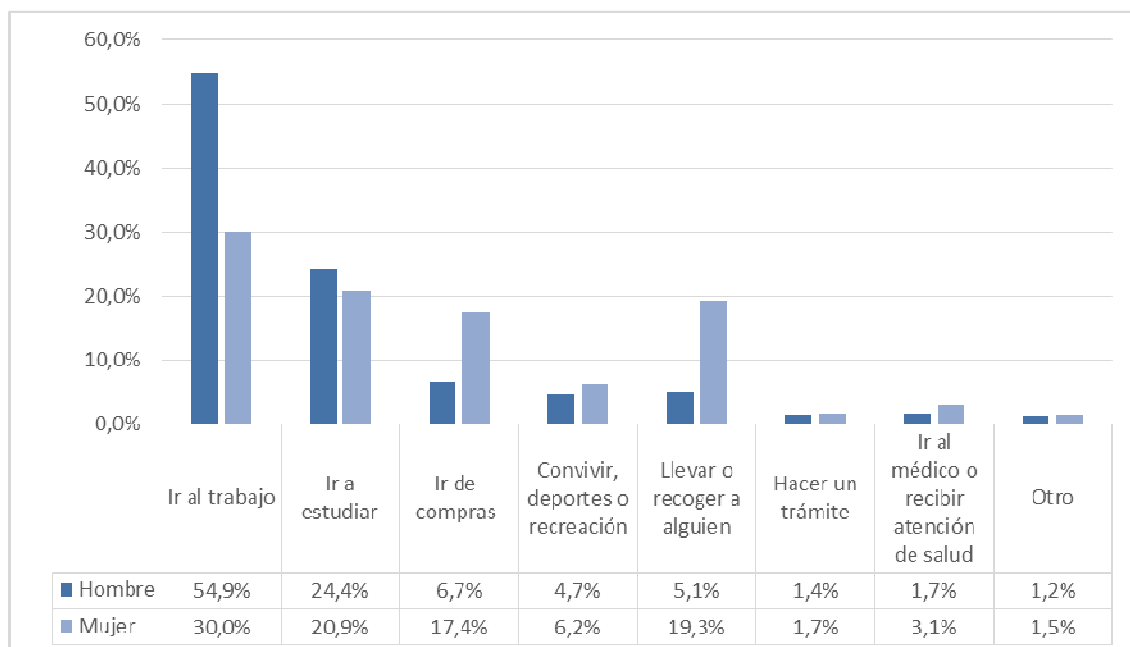
En un estudio sobre la movilidad de las mujeres activas en la ciudad de México, Salazar Cruz comenta que la movilidad cotidiana depende no únicamente de la repartición de las actividades en el espacio y de la organización de la oferta de transporte, sino también del ciclo de vida familiar y de la división sexual del trabajo doméstico (Salazar Cruz, 2002:267). En México, el trabajo no remunerado (labores domésticas y de cuidados que incluyen: atender a personas sanas, enfermas, con alguna discapacidad o de 60 años y más, preparar o servir alimentos para la familia, limpiar la casa, lavar o planchar la ropa de la familia y hacer las compras para la comida o la limpieza<sup>6</sup> es mayoritariamente asumido por las mujeres. Si nos enfocamos únicamente en las tareas domésticas y de cuidados que requieren desplazamientos, encontramos que 67% de las personas que se encargan de hacer las compras son mujeres y 33% hombres (INEGI, 2015). Además, las mujeres dedican en promedio 25 horas semanales a atender a niños y niñas entre 6 y 14 años, mientras que los hombres dedican a esta misma actividad únicamente 6 horas semanales, es decir, cuatro veces menos tiempo que las mujeres (INEGI, 2015). Este tiempo dedicado a los niños de este rango de edad supone acompañarlos a la escuela, pero también a otros lugares como consultorios médicos, lugares de esparcimiento y otros espacios en donde llevan a cabo sus actividades extra-escolares.

---

<sup>6</sup> Categorías utilizadas en la Encuesta Intercensal, 2015 (INEGI, 2015).

Estos datos concuerdan con datos arrojados por la última Encuesta de Origen y Destino aplicada en 2017 (INEGI, 2018), en donde podemos observar fuertes disparidades entre hombres y mujeres en relación con los motivos de viaje. 19.3% de los viajes realizados por las mujeres y 5.1% de los viajes realizados por los hombres tienen como propósito llevar o recoger a alguien (Gráfica 1). Por otra parte, las mujeres realizan más viajes que los hombres para ir de compras (17.4% vs. 6.7%) y, en menor medida, para realizar un trámite (1.7% vs. 1.4%), ir al médico o recibir atención de salud (3.1% vs. 1.7%). Aquí, es importante destacar dos puntos. Primero, mientras que la movilidad cotidiana de los hombres está estructurada por viajes pendulares al trabajo y al lugar de estudio, la movilidad de las mujeres es más diversa y está marcada por la realización de actividades variadas. Segundo, que una parte importante de los viajes realizados por las mujeres, independientemente de su nivel socioeconómico, forman parte de lo que consideramos como movilidad “doméstica” y “de cuidados”. En esta categoría no integramos únicamente los viajes cuyo propósito es “llevar o recoger a alguien” e “ir de compras”, sino otros que consideramos podrían cumplir con una función de acompañamiento como “ir al médico”, “convivir, deporte o recreación”. La Encuesta de Origen y Destino también arroja diferencias en los modos de transporte utilizados por los hombres y las mujeres. En la ZMVM, los hombres utilizan más el automóvil que las mujeres (23.7% vs. 16.7%), al igual que el metro (17.9% vs. 12.8) y el colectivo (40.5% vs. 37.4%). En cambio, las mujeres usan más el taxi (8.6% vs. 5.1%) y caminan más (71.4% vs. 60.2%) (INEGI, 2018).

Gráfica 1: Porcentaje de viajes realizados en la ZMVM, por propósito y sexo<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> Descartando motivo “Ir a casa” y contabilizando únicamente los viajes realizados entre semana.

Elaboración propia con base en la Encuesta de Origen y Destino, 2017 (INEGI, 2018).

Ahora bien, la distribución de los viajes en automóvil, por propósito y sexo, responde globalmente a los mismos patrones de movilidad: las mujeres usan más el automóvil para realizar tareas domésticas y de cuidados y menos para viajes pendulares. Estos resultados concuerdan con los resultados de la encuesta que aplicamos a personas que dejaron de usar el automóvil todos los días. Al preguntar a los encuestados si algún miembro de su familia seguía usando el automóvil, 44.2% respondieron que sí. En los hogares de familias nucleares con niños menores de 16 años en donde la mujer dejó de utilizar el automóvil, 50.1% de los padres de familia seguían utilizando el automóvil por motivos laborales y únicamente 5.9% para llevar o recoger a los niños de la escuela. Sin embargo, cuando es el padre que deja de utilizar el automóvil o disminuye su uso, únicamente 17.6% de las mujeres lo siguen usando para ir al trabajo y 28.7% para acompañar a los niños a la escuela. En definitiva, mientras que los hombres le dan prioridad al uso del automóvil por motivos de trabajo, las mujeres lo hacen para cumplir con su responsabilidad de llevar a los niños a la escuela. Estas diferencias fuertemente ancladas en los roles de género son fuentes de desigualdades entre mujeres y hombres.

### El automóvil: recurso individual vs. recurso colectivo

La automovilidad es un capital importante de movilidad para muchas familias, tanto en familias de mayores recursos como de recursos más bajos. Justo porque es un recurso importante, 51.7% de las personas que decidieron dejar de usar el automóvil todos los días, lo siguen usando de forma ocasional para realizar compras, trámites y viajes largos, pero también por motivos sociales, de diversión y deporte. Cuando las personas disminuyen el uso del automóvil, el uso colectivo de éste incrementa a expensas de su uso individual, basado en satisfacer los viajes diarios al trabajo o al lugar de estudio (tabla1).

Tabla 1. Propósito de viaje en automóvil, antes y después de dejar de usar el automóvil todos los días<sup>1</sup>

	Antes	Después
Trabajo	50.7%	17.4%
Escuela	12.4%	3.5%
Compras	7.6%	23.2%
Llevar o recoger a niños	5.8%	4.6%
Para todo	5.1%	
Llevar o recoger a adultos	2.1%	1.2%
Social, diversión, deporte	3.0%	6.4%
Relacionado con el trabajo	4.1%	5.8%
Trámites	2.2%	3.3%
Viajes largos	2.5%	6.8%
Visitar amigos y familiares	1.6%	10.8%
Atención a su salud	1.2%	5.3%
Urgencias	1.3%	10.3%
Tomar transporte público	0.4%	0.9%

Otros	0.0%	0.5%
<b>Total</b>	100%	100%

<sup>1</sup> Únicamente personas que siguen usando el automóvil, primera actividad mencionada. Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a 2523 personas que dejaron de usar el automóvil todos los días, UAM Azcapotzalco.

En los hogares con ingresos bajos y medio-bajos, el automóvil es un objeto escaso, por lo que su uso es mayoritariamente compartido. Por eso, cuando se tiene el privilegio de poseer un automóvil, se pone al servicio de toda la familia (Lacascade, 2008). En la investigación que realizamos en las siete colonias de la ZMVM, observamos que desde el momento en que las personas aprendieron a manejar, generalmente en su niñez o adolescencia, tuvieron que poner esta nueva competencia al servicio de los diferentes miembros del hogar.

*Empecé a manejar a los 13 años y ya así de que ‘ve y tráeme esto’, ‘ve al súper y tráeme’, ‘ve y llévame’, porque llevaba mucho a mis sobrinas que eran siete años menor que yo y mi hermana entonces me mandaba a ir a buscar. (Hombre, 46 años, Polanco)*

*Cuando empiezo a utilizar el automóvil, mi vida y mi rutina no cambian. Lo que cambia es el apoyo familiar. Como soy el joven que ya puede conducir, me empiezan a pedir favores, solicitudes, algo en lo que yo pueda ayudar, en el que yo pueda transportar cosas. Eso le ayuda a los familiares de mis abuelos, a mi mamá o a mis tíos, el que yo vaya y traiga las cosas (Hombre, 29 años, Álamos)*

*(Cuando aprendes a manejar) ya te encargan más cosas ¿no? O sea, ‘ve a dejar esto’ o ‘tú, como tienes carro, llévate la tarea y ve a tal lugar’. (Mujer, 40 años, Álamos)*

En varias entrevistas, se ve cómo es la madre la que solicita el apoyo de sus hijos cuando estos ya están en edad de manejar. De la madre de familia que prefiere que la lleven porque no le gusta manejar, a la madre que no maneja y que pide que la lleven y recojan de casa de unas amigas o de sus hermanas, a aquella que requiere que la acompañen al mercado, la movilidad de algunas madres de familia depende, hasta cierto punto, de la disposición de los hijos y del marido para conducirlos a algún lugar.

También podemos destacar de las entrevistas un uso del automóvil dirigido al acompañamiento de otros miembros del hogar y/o de familiares que residen en otra vivienda, por lo general adultos mayores, familiares enfermos o con alguna discapacidad.

*Yo tengo una tía que está enferma, entonces hay que llevarla al hospital periódicamente. La llevo yo en el auto, ahí sí utilizamos el auto por comodidad de ella... y el súper lo hacemos en transporte público (...). El auto se utiliza muy poco, solo cuando se transporta a mi tía o cuando hay que transportar a alguien más. (Hombre, 25 años, Santiago Zapotitlán).*

En este testimonio, el automóvil cumple con una función muy específica, la de permitir el desplazamiento de una persona que no puede transportarse por sus propios medios. En este caso, el coche se utiliza de forma esporádica, cuando surge

una necesidad. Por motivos económicos, las actividades profesionales y extra-profesionales se realizan en transporte público.

Los entrevistados reconocen que el coche representa un recurso importante para la familia y que puede ser una ayuda inestimable, lo que se ve reflejado en el testimonio de una mujer de la colonia Jardines de Morelos que, cuando perdió su empleo, se “puso disponible” para llevar a los hijos de su hermana a la escuela y pagar servicios por ella. Este uso del automóvil para acompañar y transportar a familiares impregna a tal punto la vida cotidiana de los hogares, que un hombre de 65 años de la colonia Álamos afirma que el automóvil “trajo mayor cohesión entre la familia.”

Por otra parte, el uso colectivo del automóvil se refleja en los viajes que se hacen en este modo de transporte para realizar alguna tarea doméstica, por lo general hacer compras y pagar servicios (luz, agua, teléfono, etcétera).

*Si yo le digo [a mi hijo] que traiga agua, los garrafones de agua para tomar, entonces ya se lleva el carro, aprovecha la salida para pagar el teléfono y la luz y pasa por el agua. (Hombre, 43 años, Santiago Zapotitlán)*

En los hogares de clase media-baja o baja, el uso colectivo del automóvil suele estar por encima de los usos individuales; en los hogares de clase media o medio-alta, suele ser al revés. Esto se debe a que en los primeros el automóvil es un recurso escaso (78.8% y 69.3% de los hogares de estrato bajo y medio-bajo no tienen acceso a un automóvil, tabla 2) y cuando disponen de un coche, lo usan para tareas específicas del hogar o bien para transportar varias personas a la vez, es decir cuando su uso permite reducir gastos en transporte.

*El uso del automóvil te reduce gastos. Por ejemplo, aquí simplemente si voy a salir al metro y salimos cinco personas, al metro, que son 5 minutos, ya son 20 o 25 pesos y de regreso ya son 50 pesos, más el metro, te vienes gastando en promedio 80 pesos. (Mujer, 54 años, Santiago Zapotitlán).*

*Desplazarnos tres personas en transporte público es muy costoso y sale más barato desplazarnos en el auto. (Hombre, 30 años, Joyas de Cuautitlán)*

Tabla 2: Porcentaje de hogares con automóviles, por estrato socioeconómico

Número de vehículos	Estrato socioeconómico			
	Bajo	Medio bajo	Medio alto	Alto
0	78.8%	69.3%	55.5%	29.0%
1	19.3%	27.0%	37.1%	45.0%
2	1.5%	3.1%	6.2%	20.3%
3 y más	0.4%	0.6%	1.2%	5.7%

Elaboración propia con base en la Encuesta de Origen y Destino, 2017 (INEGI, 2018).

En varios casos, los entrevistados combinan el uso individual del automóvil con el uso colectivo: durante los días laborables prevalece el uso individual del coche por encima del colectivo, relación que se invierte los fines de semana. Esto implica un

uso diferenciado de las formas de desplazarse en función de las temporalidades. Estas dinámicas de movilidad entre semana y en fin de semana pueden diferir según el nivel socioeconómico de los hogares. En los hogares de nivel medio y medio-bajo, el uso del automóvil puede limitarse a los fines de semana, al resultar menos costoso para el transporte de varios miembros de la familia que el transporte público. Entre semana y por cuestiones económicas, varios prefieren hacer uso del transporte colectivo.

*En la actualidad (...) para ir al trabajo (...) ocupo el transporte público, el metro, pero los fines de semana (...) ya uso el coche, lo que es viernes, sábado y domingo (...). Vamos a Coyoacán, vamos al mercado en coche, salimos a comer en el coche. O sea, ya cambia toda tu rutina. Ya no ocupo para nada el transporte público el fin de semana. (Mujer, 27 años, Álamos).*

El automóvil, lejos de ser exclusivamente un recurso individual, personal, que sirve para realizar viajes pendulares al trabajo o a la escuela, también es un recurso colectivo, del hogar, que permite cumplir con tareas domésticas y de acompañamiento. Por eso, aunque la mitad de las personas de la encuesta que aplicamos redujeron drásticamente el uso del automóvil por motivos económicos, muchos lo siguen usando los fines de semana para responder a diferentes necesidades de la familia. Ahora bien, nos podemos preguntar ¿cómo se articulan en la familia los usos individuales del automóvil con los usos colectivos? Cuando el automóvil es escaso, ¿quién tiene la prioridad para usarlo? Cuando un automóvil no circula o bien está en reparación ¿cómo redistribuyen los automóviles en los hogares en dónde hay un coche por persona? ¿Cómo se negocia el uso del automóvil en los hogares en dónde se tiene acceso a un solo coche?

En los hogares que entrevistamos, los miembros de la familia que realizan viajes pendulares al trabajo suelen tener la prioridad en el uso del automóvil. Los fines de semana, la preferencia la tienen aquellos que se encargan de las tareas domésticas, de la resolución de algún pendiente, del acompañamiento de parientes o bien de la realización de actividades de ocio con los demás integrantes del hogar. Una vez resueltas las tareas colectivas, el automóvil se pone a disposición de los integrantes de la familia que quieren usarlo por motivos individuales.

*Los fines de semana, dependiendo de las actividades, si no lo usa mi papá o no hay un compromiso, pues nos lo distribuimos ya sea mi hermana o yo. (Hombre, 30 años, Jardines de Morelos).*

Curiosamente es en la colonia Lomas Verdes, en donde hay un mayor número de automóviles en los hogares (hasta tres y cuatro automóviles por hogar), en donde se negocia más su uso. Aquí, la dependencia al automóvil es alta, por lo que no tener acceso a uno, supone una modificación importante de la vida cotidiana. En otras palabras, la realización de tareas individuales y colectivas depende de la gestión del uso de los automóviles. Esta colonia residencial de clase media y media-alta, se sitúa en el Estado de México y está comunicada con la Ciudad de México mediante vialidades de alta velocidad (anillo periférico, autopista Chamapa-Lechería). Al igual que Ciudad Satélite, un fraccionamiento icónico de los suburbios de clase media situado al noroeste de la Ciudad de México en el municipio de Naucalpan, los fraccionamientos residenciales de Lomas Verdes pertenecientes al mismo municipio, fueron desarrollados en los años sesenta y destinados al uso del

automóvil. Por este motivo, la colonia no está bien comunicada con el transporte colectivo y las pocas opciones de transporte que existen, se limitan a unidades de baja y mediana capacidad como peseros y combis. La mayoría de los hogares que entrevistamos en esta colonia hacen un uso intensivo y exclusivo del automóvil para todos sus desplazamientos motorizados. En los hogares con hijos en edad de manejar, es común que los padres compren a sus hijos un coche o le den acceso a uno sobrante, por lo cual cada miembro tiene acceso a su propio vehículo. Mientras que algunos hogares nunca hacen uso del transporte público, otros lo usan de forma esporádica (una vez por semana, por mes o por año). Las personas que entrevistamos en esta colonia, suelen tener representaciones negativas sobre el transporte público, el cual es asociado con la inseguridad, la suciedad, el hacinamiento y la peligrosidad. Al contrario, el automóvil es percibido como el transporte más seguro. Cuando alguno de los coches de un hogar se descompone o no circula<sup>7</sup>, los miembros se rotan los vehículos entre ellos, hacen uso del taxi o bien modifican sus actividades, llegando incluso a cancelarlas, pero no utilizan el transporte colectivo como alternativa de movilidad.

*Pues como uno sí circula todos los días, pues el que no circula... ahí nos apoyamos con ese. Afortunadamente cada coche no circula un día diferente. Entonces, cuando no circula el de mi esposa, yo le puedo dejar el mío... Cuando no circula el otro, pues ocupo el de mi esposa, por ejemplo. Nos vamos ahí intercalando... por las necesidades, sobre todo por el trabajo. (Hombre, 55 años, Lomas Verdes)*

Varios de estos hogares, adquirieron un nuevo vehículo cuando uno de los coches dejó de circular y los planes de compra de un coche nuevo tienen que ver con la renovación de aquellos que ya no circulan un día a la semana. Incluso, una familia de tres integrantes decidió comprar un cuarto coche que pudiera fungir como “comodín” los días que uno de los coches no circula porque ya “no es modelo reciente” (Mujer 1<sup>8</sup>, 50 años, Lomas Verdes).

Cuando un coche no circula o está descompuesto, el o los integrantes de la familia que trabajan tienen la prioridad en el uso de uno de los vehículos restantes para poder cumplir con su jornada laboral.

*Como no trabajo, si se les llega a descomponer el coche, pues se llevan el mío. Puedo dejar mis actividades, no son tan importantes como para decir que no. (Mujer 2, 50 años, Lomas Verdes).*

En éste y otros testimonios podemos apreciar cómo el uso del automóvil para propósitos profesionales tiene prioridad por encima de su uso para propósitos domésticos o individuales de las amas de casa. De hecho, en varios hogares observamos que las tareas cotidianas de las mujeres amas de casa se organizan con base en la disponibilidad de un automóvil, generalmente el de algún integrante de la familia que no lo use en ese momento y/o lo ponga a su disposición. El taxi es el único transporte que se usa en caso de no tener acceso a un automóvil.

*Mi hijo (...) llega a comer a la 1:00 o 1:30 y mientras él come, yo agarro su coche. Voy a dejar a mi hija a la escuela para seguridad de la niña y ya me regreso. Él*

<sup>7</sup> Debido al programa “Hoy No Circula”.

<sup>8</sup> Para diferenciar a entrevistados con el mismo sexo, edad y colonia de residencia, se agregan los números 1 y 2 después del sexo.

*termina de comer y se regresa a su trabajo. (Mujer 1, 52 años, Lomas Verdes)*

*Me pongo de acuerdo con mi familia y (veo quien) me deja el carro (...). Entonces es así como programo mis visitas al médico o voy a hacer alguna cosa, un pago o algo (...). De repente mis hijos comparten el carro para ir a la escuela, porque van al mismo lugar, y me dejan el carro. Aprovecho esos días para hacer todo lo que me corresponde de fuera (...). El taxi lo uso unas tres veces al mes, para ir al doctor si no tengo coche o si quiero trasladarme a algún evento, alguna comida, alguna cena, algún desayuno y no tengo automóvil en casa, sí lo ocupo. (Mujer 2, 52 años, Lomas Verdes).*

En el primer testimonio, la madre aprovecha el lapso de tiempo en que el automóvil está a su disposición, para acompañar a su hija a la escuela. En ambos hogares, la prioridad en el uso del automóvil la tienen el padre y el hijo quienes son los que hacen viajes pendulares al trabajo. Por otra parte, dado que en estos hogares existe una alta dependencia al automóvil y una incapacidad por usar modos de transporte colectivos, estas mujeres evitan salir ciertos días de la semana cuando no hay disponible un automóvil en el hogar (primer testimonio) o bien hacen uso de servicios de entrega a domicilio para poder realizar las compras (segundo testimonio):

*Los lunes generalmente no salgo porque no tengo coche. Uno de mis hijos se lo lleva (Mujer 1, 50 años, Lomas Verdes).*

*Todos tienen coche, la única que no tiene coche soy yo (...). Generalmente cada quien se lleva su coche y yo soluciono mi problema, como tengo todo cerca... Entonces la carne, la farmacia, hasta los abarrotes yo hablo por teléfono y como estamos aquí cerca, me lo traen y no tengo problema. (Mujer 1, 52 años, Lomas Verdes)*

Ahora bien, al presentarse diferentes dificultades para coordinarse y compartir los automóviles disponibles en el hogar, uno de los entrevistados de Lomas Verdes mencionó que estaba pensando adquirir un nuevo automóvil para resolver estos inconvenientes y poder responder a las necesidades de automovilidad de todos los integrantes de la familia.

*Ahora nos movemos solamente en tres autos (...). Estamos empezando a ver que las actividades de los cuatro en ocasiones se conflictúan... y a veces mi esposa la tenemos que dejar sin auto y ella también tiene que hacer actividades, quizás con menos frecuencia, pero ella también necesita tener cómo desplazarse de manera propia (Hombre, 49 años, Lomas Verdes).*

El análisis de las entrevistas realizadas en Lomas Verdes pone de manifiesto la importancia que le dan los residentes de esta colonia al automóvil, como modo de transporte individual, y a la autonomía de movilidad de cada integrante de la familia.

### **Construcción y transferencia del capital de (auto)movilidad**

En este contexto en donde el automóvil representa un recurso inestimable para los hogares de clase media y media-baja e, incluso, un recurso imprescindible para los hogares de clase media-alta y alta, saber conducir forma parte del capital de movilidad que los padres transfieren a los hijos. Con base en el concepto forjado



por Kaufmann *et al.* (2004) la construcción de la motilidad ligada al uso del automóvil, que nombraremos aquí “automotilidad”, se adquiere desde la niñez, cuando los menores son conducidos a la escuela por los padres y, en particular, por las madres.

Desde este momento, los niños van integrando hábitos de movilidad e interiorizando normas y valores vinculados con el uso del automóvil. Más tarde, cuando ya están en edad de aprender a conducir, basculan de una relación pasiva con el automóvil (como pasajeros) a una relación activa con el mismo (como conductores). Precisamente en este momento en el que aprenden a conducir, es cuando adquieren las competencias necesarias para transportarse en este vehículo de forma autónoma. Para Dupuy (1999), adquirir estas competencias o, en su caso, obtener la licencia de manejo, garantiza la “entrada al club” del sistema automóvil y representa la primera etapa del proceso de dependencia al automóvil, cuyas etapas posteriores son la adquisición de un vehículo y el uso de la red vial (Dupuy, *op.cit.* 29-30). En el contexto analizado, este proceso inicia cuando uno de los padres enseña a manejar a su hijo o hija, es decir, le transfiere de forma intencional sus conocimientos, habilidades y competencias en materia de automovilidad. Previamente a esta etapa, la transferencia de la automotilidad se realiza de forma implícita, no deliberada, y responde más a un proceso de socialización que de enseñanza. Aquí nos llama particularmente la atención que la transferencia de la automotilidad, en la mayor parte de los casos que analizamos, se hace de padre a hijo(a). Si bien las madres participan activamente en la transmisión de valores vinculados con la movilidad al conducir a sus hijos(as) a la escuela durante su etapa de niñez y parte de la adolescencia, participan mucho menos en esta nueva etapa durante la cual los hijos(as) aprenden a transportarse de forma autónoma. De cierta forma, el relevo es tomado por los padres quienes van a buscar fomentar la autonomía de sus hijos(as) mediante la enseñanza de la conducción.

*Me llamaba mucho la atención (...) saber qué se sentía manejar (...). Mi papá me impulsaba a que cuando el carro estaba parado, me sub(iera) yo al vehículo e intenta(ra) echarlo a andar, mover el control del vehículo. Era una curiosidad que me apasionaba mucho. Cuando ya me dieron la facilidad de que pudiera yo mover el carro para atrás o para adelante o que me estacionara, pues imagínate. Fue una explosión que causó en mi ser interno. Al día siguiente ya quería yo hacer lo mismo (...). Yo empecé a manejar a los quince años acompañado de mi papá. Íbamos a algún lado y me decía: “a ver, maneja tú” y ya manejaba yo. Llegábamos a algún taller o lugar para que revisaran el carro y mi papá, cuando veía que era una hora en la que no había riesgo de que yo chocara o atropellara a alguien (...), pues me permitía que yo manejara. (Hombre, 65 años, Álamos).*

*Aprendí a manejar a los 17 años, me enseñó mi papá (...) porque (mis padres) tuvieron la oportunidad de comprarse un carrito y como yo iba a ir a la universidad, pues mi papá quería que aprovechara y aprendiera (Mujer 2, 30 años, Jardines de Morelos).*

Esta enseñanza, por parte de los padres de familia, también puede ser interpretada como una estrategia por “construir en sus hijos una dependencia a los medios familiares de movilidad” (Kaufmann y Widmer, 2006: 116). En ambos testimonios, las expresiones “me impulsaba” y “quería que aprovechara” ponen de manifiesto el

interés de los padres por transferir este capital de movilidad a sus hijos. Esta enseñanza implica también transferir los conocimientos necesarios para un buen mantenimiento del automóvil.

*Empecé a manejar a los quince años, pero fue hasta los dieciocho o diecinueve años que ya tenía yo una autonomía en el vehículo. O sea, ya a esa edad ya me encargaba yo de que estuvieran bien sus niveles de aceite y de que las condiciones del carro estuvieran bien. Más chico era mi papá el que se encargaba de revisarlo de que estuviera bien y no tenía yo la posibilidad de ir a cualquier lugar (...). Pero cuando ya utilicé el carro de una manera rutinaria, ya me encargaba yo de su mantenimiento (...). En tercero de preparatoria ya iba yo en el coche y me desplazaba muy tranquilo (Hombre, 65 años, Álamos).*

En los hogares de mayores ingresos y con alta dependencia al automóvil, es común que los padres regalen un automóvil a sus hijos(as) con la finalidad de que adquieran una completa autonomía en materia de movilidad.

*Yo empecé (a manejar) a los 19 años. Mi papá me regaló el coche (...). Yo trabajaba en una escuela primaria que está en Azcapotzalco, entonces me regaló el coche. Al principio yo no quería usarlo, fue hasta que me dijo: "si no lo usas, lo voy a regalar" (...). Para mi papá era como una idea de que todos teníamos que tener coche. Primero empezó mi hermano mayor, cuando empezó a ir a la universidad, mi papá le compró su coche (...). Después a mi otra hermana... Nosotros somos siete y a cada uno de nosotros nos dio un coche (...)* (Mujer, 58 años, Lomas Verdes).

*Pues yo siempre me he transportado en auto. Gracias a Dios mi papá nos dio auto desde chicas. Siempre he tenido esa comodidad de estar en auto (Mujer 2, 50 años, Lomas Verdes).*

*Muchas veces después de la escuela también me prestaban el auto (...), para ir a ver a amigos o lo que sea (...). Era como lo normal. Siempre viví en un entorno donde el auto es lo principal y es la única forma de moverse; y, pues, era como lo que me tocaba ¿no? O sea, a todos les tocaba que a partir de los 15 o 16 años le prestaran el coche o les compraran un coche y, pues sí, como que fui parte de la estadística (Mujer, 27 años, Polanco).*

Estos testimonios resaltan, además, el enorme valor que le otorga la familia al automóvil y ponen de manifiesto el acceso a un automóvil como una condición *sine qua non* para poder moverse y realizar actividades fuera del hogar.

### **Automovilidad, motilidad y ciclo de vida**

La movilidad y automovilidad suelen modificarse y ajustarse a los cambios generados por eventos y acontecimientos (mudanza, vida en pareja, nacimiento de los hijos, divorcio, etcétera) y por las diferentes etapas de vida de las personas (niñez, adolescencia, adultez, vejez). Aquí nos interesa analizar cómo se modifica el uso del automóvil a lo largo del tiempo y la forma en la que las familias ajustan sus prácticas de movilidad a las nuevas necesidades, organizan su vida cotidiana y comparten el uso del automóvil.

Con base en el análisis de las entrevistas, las etapas de vida que suponen más cambios en materia de movilidad para los hogares son tres: cuando nacen los hijos, cuando los hijos se hacen adultos y se independizan y cuando los padres entran en

la vejez. En los siguientes apartados, nos enfocaremos en describir los cambios surgidos durante estas etapas de vida.

Para empezar, los entrevistados manifiestan lo importante de tener un automóvil cuando nacen sus hijos. En particular, las mujeres expresan la “necesidad” de poder acceder a un coche para transportar con mayor facilidad a los niños, desde su más temprana edad.

*Lo empecé a usar a los treinta años; en primera, porque mi papá compró un coche y nos enseñó un poquito a manejarlo y ya cuando me casé y tuve hijos lo usé para moverme con ellos, la necesidad de transportarlos y llevarlos me llevó más a utilizar el carro (Mujer, 42 años, Granjas Navidad).*

*Empecé a usar el coche hace como 4 años por la necesidad de llevar a mis hijos a la escuela, a las actividades, pero si hubiera sido por mí, no lo hubiera usado (Mujer, 40 años, Santiago Zapotitlán).*

*Tuve a mi bebé y ya necesitaba trasladarme. Mi papá al principio era el que me traía para acá, para la casa, pero como tuvo problemas de la visión, ya se le dificultaba (...), entonces por la necesidad fue que tuve que manejar (Mujer, 36 años, Joyas de Cuautitlán).*

El uso del automóvil puede iniciar incluso antes de la llegada del bebé, durante el embarazo.

*Cuando empecé con el embarazo (...) si salía a ver a mi mamá, era en coche. Mi transporte principal es el coche porque se me hacen difíciles las caminatas largas por el embarazo (Mujer, 27 años, Polanco).*

Como lo vimos anteriormente, las madres suelen asumir más la responsabilidad de llevar o recoger a sus hijos e hijas de la escuela. Para muchas madres activas, esto suele representar un reto por tener que compaginar dos horarios diferentes, el de la entrada y salida de los hijos de la escuela y el de su propia entrada y salida del trabajo:

*Sí, tengo que respetar el horario de entrada de la escuela de mi hija. Si llega tarde, ya no la dejan entrar. También tengo que respetar mi horario de entrada del trabajo que es a las 9:00 (Mujer, 27 años, Joyas de Cuautitlán).*

La gran cantidad de tráfico vehicular en las mañanas agrega una complejidad adicional, puesto que resulta complicado calcular los tiempos de viaje y, por lo tanto, respetar la puntualidad. Por otra parte, las mujeres son también las que se suelen encargar de las actividades extra-escolares, por lo que su agenda personal está en gran parte determinada por las actividades de sus hijos.

*Casi siempre soy yo la que me encargo de todo. Para pago de factura y trámites se encarga mi esposo y para todo lo de los niños me encargo yo (...). Los niños también tienen actividad los sábados, están en los scouts, entonces el sábado no podemos movernos mucho porque ellos tienen actividades y hay que estar apegados (...). (Sus actividades están) en el centro de Santiago Zapotitlán y también los llevo en auto (Mujer, 40 años, Santiago Zapotitlán).*

Todos estos traslados pueden entenderse como “desplazamientos por motivos domésticos” que incluyen dejar y recoger a los niños de la escuela, acompañarlos a sus actividades extraescolares, llevarlos al médico, etcétera. Al tener que dedicarle parte importante del día a este tipo de desplazamientos, las mujeres encuentran

dificultades para conservar sus propias actividades extra-profesionales. Al convertirse en madres, el trabajo doméstico estructura la movilidad cotidiana de las mujeres (Buffet, 2002: 218). En el caso de los hombres, el hecho de convertirse en padres no suele modificar de forma significativa sus dinámicas de movilidad; éstas siguen permeadas por los viajes pendulares al trabajo. Por lo tanto, mientras que las mujeres tienen que realizar ajustes importantes en su vida cotidiana para poder responder a las necesidades de sus hijos, los hombres no suelen realizar cambios significativos en su día a día. Los padres sustituyen únicamente a las madres, cuando éstas tienen un contratiempo (Buffet, 2002:222), es decir de forma ocasional y sin asumir la misma responsabilidad que sus mujeres.

Al tener que asumir estos viajes mayoritariamente solas, las mujeres activas se ven obligadas a disminuir considerablemente sus propias actividades extra-profesionales o, incluso, a abandonarlas, para poder atender las actividades domésticas y de acompañamiento de los hijos. Así, una mujer activa de 58 años de Lomas Verdes comenta que fue únicamente al mudarse más cerca de la escuela de los hijos, cuando pudo volver a correr en las mañanas antes de ir al trabajo. La cantidad de viajes que las mujeres realizan por motivos profesionales, domésticos y de acompañamiento, hace que algunas se sientan completamente entregadas a la tarea de conducir el coche, lo que formulan con la expresión “soy chofer”, muy similar a la expresión “hacer de taxi” mencionada anteriormente en los estudios de Montulet y Hubert (2008) y Bachiri y Després (2008).

*Hay que ir por la niña a la escuela, la comida, darles de comer (a su hija y al esposo), la tarea y pues aquí en el negocio. Los días que tiene ballet pues llevarla al ballet. Básicamente soy chofer (...). Yo soy básicamente el chofer de todos. Entonces soy la que los llevo, los traigo, voy y regreso. Los llevo y los traigo a todos lados (Mujer, 30 años, Joyas de Cuautitlán).*

Frente a esta gran dificultad por parte de las mujeres de conciliar la vida familiar, con las actividades profesionales y extra-profesionales, una mujer divorciada de clase alta decidió contratar a un chofer para evitar tener que dedicarle demasiado tiempo al acompañamiento de sus hijos:

*(Contraté al chofer) hace siete años (...) porque quería crecer profesionalmente y entonces la vida no me daba (...). No podía con tres niños, una bebé y dos niños de 9 y 8 años, no podía. Entonces dije “chofer o me quedo yo de chofer (Mujer, 46 años, Polanco).*

El chofer, contratado a tiempo completo, no solamente lleva la madre a su trabajo, sino que también se encarga regularmente de llevar y recoger a sus hijos de la escuela, de hacer compras, de realizar trámites y pagos de servicios. A pesar de que este testimonio revela una medida excepcional a la cual únicamente los hogares de recursos más altos pueden tener acceso, nos parece interesante compartirlo puesto que pone en evidencia las dificultades a las que se enfrentan las mujeres en su día a día para articular actividades familiares y profesionales.

Frente a la complejidad de estos traslados cotidianos, el automóvil representa una herramienta que facilita la organización de los desplazamientos tanto de las mujeres activas, como de las amas de casa. El uso del automóvil ofrece mayor rapidez, comodidad y seguridad pero, sobre todo, flexibilidad: mejora la conectividad entre los viajes.

*El vehículo sí facilita muchas cosas, que voy al doctor, que voy a esto, es más fácil el trayecto, el traslado; que tengo que ir a las inscripciones, que tengo que ir a la escuela, que tengo que regresar al trabajo (Mujer, 36 años, Joyas de Cuautitlán).*

Cuando no hay acceso a un automóvil en el hogar o bien hay que compartirlo con otros integrantes, las mujeres recurren al taxi para poder desplazarse con sus hijos. En gran parte de los testimonios en donde se usa exclusivamente el automóvil, el transporte público parece ser incompatible con los desplazamientos de los niños: “No me veo con un bebé y una carriola parada en el transporte público” (Mujer, 27 años, Polanco).

Ahora bien, las mujeres parecen recuperar parte de su tiempo y de sus actividades cuando los hijos crecen y aprenden a desplazarse de forma autónoma. En esta etapa de vida, los desplazamientos domésticos se reducen y, por consecuencia, disminuye el uso del automóvil. Los datos de la encuesta que aplicamos a las personas que dejaron de usar el automóvil todos los días (n=2523) arrojan que 7.2% disminuyó el uso del coche a raíz de un cambio en sus necesidades de transporte o en las de su familia (tabla 3). Además, 24.6% de estos mencionaron que fue por no tener que llevar más a sus hijos a la escuela, motivo mencionado más por las mujeres que por los hombres (30.6% vs 18.1%).

Tabla 3: Motivo principal por el cual se dejó de usar el automóvil todos los días, por sexo

	Hombre	Mujer	Total
Por lo económico	55.2%	49.7%	52.9%
Mejoría en el transporte	9.4%	10.2%	9.8%
Mejoría del transporte público	8.5%	6.8%	7.8%
Las condiciones de accesibilidad en auto al lugar de su residencia	3.7%	3.6%	3.6%
Las condiciones de accesibilidad en auto al lugar de su trabajo	3.4%	4.1%	3.7%
Cambiaron sus necesidades de transporte o los de su familia	5.1%	10.0%	7.2%
Por salud y bienestar (estrés, falta de ejercicio, no le gusta)	6.5%	7.4%	6.9%
Para aprovechar mejor el tiempo de transporte o viaje	1.4%	2.1%	1.7%
Para contribuir a cuidar el medio ambiente	2.1%	3.1%	2.5%
Por incapacidad (motriz, vista, epilepsia, etc.)	4.1%	2.5%	3.4%
Otro	0.7%	0.5%	0.6%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta aplicada a 2523 personas que dejaron de usar el automóvil todos los días. UAM-Azcapotzalco.

Por último, nos parece interesante resaltar que el modelo y tamaño de los automóviles familiares van cambiando a lo largo de los años, adaptándose a las necesidades de los hijos y, en general, de la familia:

*Hemos pasado de la (camioneta) de cinco plazas a la de ocho plazas y de nuevo a la de cinco plazas. O sea, cuando los niños estaban más pequeños y se movían mucho más con los amiguitos (...) requerías el espacio de los amiguitos. Ahora*

*no es que no haya amiguitos pero más bien son más independientes y mi mujer ya no anda tanto rondando en casas de amiguitos (Hombre, 47 años, Polanco).*

Asimismo, en un hogar de Lomas Verdes, una pareja con una hija adolescente (16 años) y un hijo adulto (23 años) se planteó comprar una camioneta que permitiera no solamente transportar a los integrantes de la familia, sino también a “los novios” de sus hijos:

*Ya hay novios y somos más (...) para cargar con los novios necesitamos una camioneta (...), ya no cabemos. (...) y (también) por accesibilidad de los abuelos que ya tienen 89 y 88 años, entonces ellos tienen que ir más cómodos (Mujer, 50 años, Lomas Verdes).*

En este testimonio, se puede observar también la importancia que le dan al desplazamiento, en buenas condiciones, de los abuelos que están por cumplir 90 años. En la etapa de la vejez, la movilidad de las personas sufre varios cambios puesto que disminuye significativamente el uso del automóvil: 36% de adultos de más de 60 años que fueron encuestados, dejaron de usar el automóvil por motivos de salud (15.8%) e incapacidad (20.2%), frente a únicamente el 8.1% de la población de 18 a 60 años que dejaron de usar el automóvil por el mismo motivo. A partir de los 60 años, el uso del automóvil empieza a reducirse a la vez que incrementa el uso del taxi. Por otra parte, 29% de los mayores de 60 años no quieren volver a utilizar el automóvil debido a su condición física, 25% por cuestiones de salud y 4% “por la edad”. De Alba (2017), en un estudio realizado sobre la vida cotidiana de los ancianos en la Ciudad de México, muestra cómo en esta categoría poblacional se pide apoyo a los familiares para transportarse o se hace uso del taxi cuando su costo es accesible. También muestra cómo muchos de los entrevistados tuvieron que dejar de manejar, puesto que ya no se sentían cómodos ni seguros conduciendo un automóvil. Algo similar se puede observar en las entrevistas que aplicamos. En varias de ellas podemos observar que la movilidad de los adultos mayores depende de terceras personas. Por ejemplo, un hombre jubilado de la colonia Granjas Navidad explica cómo tuvo que dejar de manejar porque ya no veía bien por la edad. Al dejar de manejar, su movilidad empezó a depender de su hermano, pero también empezó a usar más el transporte colectivo y el taxi.

## Conclusiones

De esta contrastación de las relaciones entre movilidad cotidiana intra-urbana y dinámicas familiares en el contexto de Francia y otros países francófonos, surgen varias conclusiones. Primero, que las desigualdades de movilidad de género son más acentuadas en la Zona Metropolitana del Valle de México que en el contexto europeo. El patrón de las familias sigue siendo más tradicional que en Europa (más allá de las diferencias internas que existen en este continente) o en el resto de América del Norte, a pesar de incipientes cambios. La división sexual del trabajo es todavía aguda y esto repercute sobre la movilidad de las mujeres y de los hombres, generando desigualdades sociales entre ellas y ellos. También vemos que el coche es un recurso compartido por los miembros de la familia, al menos para las clases baja y media-baja, cuando tienen acceso a un vehículo, en un contexto de mucha escasez del recurso automovilístico. La movilidad, en particular la automovilidad,

es un recurso que se distribuye entre los integrantes de la familia. Sin embargo, se les da la prioridad a los que efectúan viajes pendulares, pero también a las madres de familia cuando el hombre tiene acceso a un buen transporte público y la esposa tiene una actividad laboral fuera del hogar que combina con las tareas domésticas, en particular en áreas periféricas. Al igual que en diferentes países francófonos, vemos que la familia es clave en la transmisión de la motilidad y automotilidad y pasa por los padres de familia quienes enseñan a sus hijos a manejar, a veces desde muy temprana edad (12 años), lo que tiende a reforzar las desigualdades de género. En un contexto de mucha inseguridad urbana, los padres de sectores medios y altos difícilmente dejan a sus hijos salir solos a la calle y prefieren que estén dentro de un coche que caminando por las aceras. De hecho, los niños y adolescentes, al menos de estos sectores sociales, tienen mucha menos autonomía en la ciudad que en Europa o en el resto de América del Norte.

Estas conclusiones tienen implicaciones para el diseño de políticas públicas que faciliten la movilidad, no tanto de los individuos sino de las familias, y ayuden a sincronizar mejor las distintas actividades que tienen que realizar las mujeres trabajadoras o dedicadas al hogar. Por ejemplo según experiencias analizadas por Kaufmann (2002), en Alemania se han desarrollado barrios sin coches que propician la movilidad a pie de los niños, ancianos y mujeres dentro del vecindario (para ir a la escuela, por ejemplo). El uso del coche compartido (*carsharing*) a un costo accesible también permitiría a las familias de bajos recursos tener acceso a un automóvil para realizar actividades de ocio o compras de fin de semana, o bien transportar a un adulto mayor al hospital. El compartir coches tal vez también podría ser una alternativa a la compra de un tercer o cuarto vehículo, en particular en el área central de la ciudad donde más coches hay y el automóvil tiende a tener un uso más individual, y habría que publicitarlo más y volverlo más accesible. Una política del tiempo, es decir, por ejemplo, el permitir dejar en custodia a los niños en las escuelas antes del horario de ingreso a la escuela, flexibilizaría los cronogramas de actividades de las mujeres. También se puede pensar en tarifas especiales del transporte para niños y jóvenes junto con una política de mejoramiento de la seguridad en el transporte público. Son un sin fin de medidas que podrían ayudar a la movilidad familiar y contribuir en hacer de la automovilidad un hecho menos individualizado. En particular, vislumbramos que, en un contexto de mucha automovilización (a pesar del bajo acceso de las clases baja y media-baja al vehículo automotor) se tiene que actuar sobre la automovilización de los adolescentes cuya edad es clave en la adquisición de la motilidad y desincentivarla.

### Bibliografía

BACHIRI, N. y Carole DESPRÉS (2008) "Mobilité quotidienne dans la communauté métropolitaine de Québec d'adolescents résidant en territoires rurbains" *Enfances, Familles, Générations*, No 8, s.p.

BERTRAND, Monique (2005) "Familles urbaines du Ghana : positions résidentielles des aînés, circulation des cadets". En: Kokou Vignikin y Patrice Vimard (comps.), *Familles au Nord, Familles au Sud*. Louvain-la-Neuve: Academia-Bruylant, pp. 91-

116.

BRAIS, Nicole (2000) *La dimension géographique de l'articulation vie professionnelle/vie familiale : stratégies spatiales familiales dans la région de Québec*. Tesis de doctorado, Université Laval.

BUFFET, Laurence (2002) "La famille dans la ville: mobilité quotidienne et espace-temps des parents de milieux aisés". En: Jean-Pierre Lévy y Françoise Dureau (comp.), *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en questions*. París: L'Harmattan, pp. 213-224.

CLÉMENT, Céline y Catherine BONVALET (2005) "Familles recomposées et ancrage résidentiel" *Espaces et Sociétés*, No 120-121, pp. 79-97.

CONNOLLY, Priscilla (2009) "La pérdida de movilidad" *Ciudades*, No 81, pp. 9-19.

COUSTRAS, Jacqueline (1993) "La mobilité des femmes au quotidien: Un enjeu des rapports sociaux de sexes?" *Les Annales de la recherche urbaine*, No 59, pp. 163-170.

COUSTRAS, Jacqueline (1997) "La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques" *Recherches féministes*, Vol. 10, No 2, pp. 77-90.

DAGUET, Fabienne (2017) "Des ménages toujours plus nombreux, toujours plus petits" *Insee Première*, No 1663, 4 p.

DE ALBA, Martha (2017) "Representaciones sociales y experiencias de vida cotidiana de los ancianos en la Ciudad de México" *Estudios demográficos y urbanos*, Vol. 32, No 1, pp. 9-36.

DEVAUX, Julian y Nicolas OPPENCHAIM (2012) "La mobilité des adolescents: une pratique socialisée et socialisante". *Métropolitiques*, 28 de noviembre (Disponible en: <http://metropolitiques.eu/La-mobilite-des-adolescents-une.html> Bajado el 21 de agosto de 2018).

DUPUY, Gabriel (1999) *La dépendance automobile: symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. París: Anthropos.

DOULET, Jean-François (2002) "La place de l'automobile dans l'évolution de la mobilité urbaine à Pékin" *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, Vol. 79, No 4, pp. 413-422.

DUREAU, Françoise y Christophe IMBERT (2014) "L'approche biographique des mobilités résidentielles". En: Christophe Imbert, Hadrien Dubucs, Françoise Dureau y Matthieu Giroud (comps.), *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*. París: A. Colin, pp. 33-80.



FORTIN, Andrée y Carole DESPRÉS (2008) Introduction : Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles ? *Enfances, Familles, Générations*, No 8, s.p.

GIGLIA, Angela (2012) *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. México: Anthropos y UAM Iztapalapa.

GOTMAN, Anne y Anne LAFERRÈRE (1998) "Logement et transmission". En: Marion SEGAUD, Catherine BONVALET y Jacques BRUN (comps.), *Logement et habitat. L'état des savoirs*. París: La Découverte, pp.355-364.

GUTIÉRREZ, Andrea y Malena REYES (2017) "Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires". *Transporte y territorio*, No 16, pp.147-166.

IMBERT, Christophe, LELIÈVRE, Eva y David LESSAULT (2018) *La famille à distance. Mobilités, territoires et liens familiaux*. París: Institut National d'Études Démographiques.

INEGI (2008). *Encuesta Origen - Destino, 2007*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INEGI (2015) *Principales resultados de la Encuesta Intercensal 2015*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INEGI (2016), *Encuesta Nacional de los Hogares, 2016*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INEGI (2018) *Encuesta Origen - Destino, 2017*. México: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

INSEE (2008) *Enquête nationale sur les transports et les déplacements*. París: Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques.

JIRÓN, Paola (2009) "Prácticas de movilidad cotidiana urbana. Un análisis para revelar desigualdades en la ciudad" En: PÉREZ OYARZUN, Fernando y Manuel TIRONI RODÓ (comps.), *SCL: espacios, prácticas y cultura urbana*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ, pp. 176-189

JIRÓN, Paola y Dhan ZUNINO SINGH (2017) "Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas" *Transporte y territorio*, No 16, pp. 1-8.

JOUFFE, Yves, CAUBEL, David, FOL, Sylvie & Benjamin MOTTE-BAUMVOL (2015) "Faire face aux inégalités de mobilité. Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne" *Cybergeogeo*, Documento 708 (Disponible en: <http://journals.openedition.org/cybergeogeo/26697>); Bajado el 31 de mayo de 2018)

KAUFMANN, Vincent (2002) *Famille, temps et mobilité. Etat de l'art et tour d'horizon des innovations*. Informe de investigación. París: CNAF, Institut de la Ville en Mouvement.

KAUFMANN, Vincent y Christophe JEMELIN (2004) "La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales". En: ponencia en el *Colloque de géographie sociale "Espaces et Sociétés aujourd'hui"*, Rennes, 21-22 de octubre 2004, 10 p.

KAUFMANN, Vincent, BERGMAN Manfred Max y Dominique JOYE (2004) "Motility: mobility as capital" *International Journal of urban and regional research*, Vol. 28, No 4, pp. 745-756.

KAUFMANN, Vincent y Eric WIDMER (2006) "Motility and family dynamics: Current issues and research agenda" *Zeitschrift fur Familienforschung*, Vol. 1, No 18, pp. 111-129.

KLÖCKNER, Dorothee (1998) "Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences" *Recherche-Transports-Sécurité*, Vol. 59, pp. 17-32

KOKOREFF, Michel (1993) "L'espace des jeunes. Territoires, identités et mobilité" *Les Annales de la recherche urbaine*, No. 59-60, pp. 171-179.

KREIMER, Roxana (2002) *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Buenos Aires: Anarres.

LACASCADE, Yves (2008) "Mis à pied...: Ethnographie du rapport à l'automobile, à l'espace et au déplacement chez les jeunes habitants d'une cité périphérique déshéritée d'une petite ville du nord de la France au milieu des années 90" *Enfances, Familles, Générations*, No 8, s.p.

MAISON, Daniel (1993) "Dimensions familiales de mobilité résidentielles". *Les Annales de la Recherche Urbaine*, No 59-60, pp. 45-50.

MASSOT, Marie-Hélène y Joël Zaffran (2007) "Auto-mobilité urbaine des adolescents franciliens" *Espace Populations Sociétés*, No 2-3, 19 p.

MONTES DE OCA, Verónica (2004) "Envejecimiento y protección familiar en México: límites y potencialidades del apoyo en el interior del hogar". En: Marina Ariza y Orlandina de Oliveira (comps.), *Imágenes de la familia en el cambio de siglo*. México: UNAM-IIS, pp. 519-564.

1)

2) MONTULET, Bertrand y Michel HUBERT (2008) "Travelling with children in Brussels? A sociological study of experiences of time and the use of modes of transport", *Brussels studies*, No 15, pp. 1-14

OPPENCHAIM, Nicolas (2016) *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*. Tours: Presses universitaires François Rabelais.

RAMOS Elsa y François DE SINGLY (2016) "La construction d'un espace "à nous": la mobilité spatiale à l'adolescence" *Les Annales de la recherche urbaine*, No 111, pp. 58-67

SALAZAR CRUZ, Clara (2002) "La mobilité des femmes actives dans la ville de Mexico". En: Jean-Pierre Lévy y Françoise Dureau, *L'accès à la ville: les mobilités spatiales en questions*. París: L'Harmattan, pp. 265-279.

SCHTEINGART, Martha, RUBALCAVA, Rosa y Diego FRANCO (2016) "La división social del espacio en la ZMCM según el Censo del 2010. Algunas comparaciones". En: Adrián Aguilar (comp.), *La Ciudad de México en el Siglo XXI. Realidades y retos*. México: Porrúa, pp. 277-285.

SOTO, Paula (2006) *Prácticas, significados e imágenes genéricas de la ciudad. Mujeres, lugares y espacios urbanos en la comuna de Concepción. Octava Región. Chile*. Tesis de doctorado en antropología, UAM Iztapalapa.

VANDERMISSEN, Marie-Hélène (2008) "Modes de transport et territoires pratiqués en solo par les adolescents de la région urbaine de Québec" *Enfances, Familles, Générations*, No 8, s.p.