



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

COORDINACIÓN GENERAL ACADÉMICA

Coordinación de Bibliotecas

Biblioteca Digital

La presente tesis es publicada a texto completo en virtud de que el autor ha dado su autorización por escrito para la incorporación del documento a la Biblioteca Digital y al Repositorio Institucional de la Universidad de Guadalajara, esto sin sufrir menoscabo sobre sus derechos como autor de la obra y los usos que posteriormente quiera darle a la misma.

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO DE TONALÁ

DEPARTAMENTO DE AGUA Y ENERGÍA

MAESTRÍA EN MOVILIDAD URBANA, TRANSPORTE Y TERRITORIO



Automovilidad y género:
Las identidades, sentimientos e imaginarios de las mujeres automovilistas
de Loma Dorada, Tonalá

TESIS
Que para obtener el título de
MAESTRA EN MOVILIDAD URBANA, TRANSPORTE Y TERRITORIO

PRESENTA
Paola Marcela Romero Gutiérrez

Director de Tesis
Dr. Rodolfo Aceves Arce
Tonalá, Jalisco, Diciembre, 2018

Mis agradecimientos son para:

El Programa Nacional de Posgrados de Calidad de Conacyt, por la beca otorgada para realizar esta tesis.

El Dr. Fernando Calonge Reillo, pues él me animó a entrar a este posgrado. Al Dr. Rodolfo Aceves Arce por dirigir esta tesis, por ser una excelente persona y por siempre confiar en mi criterio y decisiones. Gracias también a él por las reuniones con charlas tan interesantes.

Agradezco también la sapiencia del Dr. Mario Silva Rodríguez y sus valiosas técnicas didácticas y su experiencia en el ámbito público y al Dr. Eugenio Arriaga Cordero por compartirnos sus conocimientos y por creer en mis capacidades. Los comentarios sobre mi trabajo del Dr. Fernando Calonge Reillo, del Dr. Luis Felipe Cabrales Barajas, de la Dra. Carmen Barranco y de la Dra. Alejandra Hidalgo Rodríguez, ayudaron en gran medida a que la tesis se puliera y engrandeciera.

Sin la disponibilidad de las mujeres automovilistas de Loma Dorada y su buen ánimo para responder a mis preguntas, esto no hubiera sido posible. Mil gracias a ellas.

Agradezco a mi familia por estar siempre pendiente de mí como persona y de mi desempeño académico y profesional. A mi madre y padre y a mi hermano. Gracias infinitas. Los amo: Corderita, Pan y Maik.

Gracias a la bondad y cariño de Claudia y de Nayeli, por los incontables rídes y por los consejos de vida en las conversaciones dentro y fuera del carro. Las quiero mucho. Gracias a la inteligencia y tenacidad de Karol y Lupita, a la experiencia de Vic, al humor de Anabel y a la felicidad de Enrique.

Gracias a la vida por encontrarme con Orlando, mi compañero, mi amigo y mi pareja. Gracias por las risas dentro y fuera del aula, por los consejos, por la bibliografía, por los rídes, por el amor, por todo lo que haces por mí y por ser el mejor compañero en este camino. Te amo, Chesito.

Gracias a la vida por mantenerme fuerte, lúcida, sana y con ánimos de seguir desempeñándome en lo que más amo en la vida. Gracias a la vida y a mí misma.

Índice

Capítulo 1. Apartado Metodológico

- 1.1 Introducción 1
- 1.2 Planteamiento del Problema 2
- 1.3 Objetivos 4
- 1.4 Justificación 5
 - a) Loma Dorada como una colonia con desigualdad 6
 - b) Nueva luz sobre datos empíricos que sustenten la teoría 14
 - c) Políticas públicas y metodologías que profundicen 14
 - d) Movilidad sustentable y transversalización de género 15
- 1.5 Metodología 16
 - a) Encuesta y entrevistas a profundidad 16
 - b) Análisis de entrevistas mediante Atlas Ti 18
 - c) Enfoque en los valores agregados del automóvil para las mujeres 24

Capítulo 2. Estado de la Cuestión y Marco Teórico

- 2.1 Introducción 30
- 2.2 Los objetos de estudio de la antropología urbana 31
 - a) La antropología “en” la ciudad: La Escuela de Chicago 31
 - b) La antropología “de” la ciudad: Los procesos globales 32
 - c) La especificidad de la antropología urbana 32
- 2.3 La movilidad desde la antropología y la sociología 33
- 2.4 Los estudios de género y la movilidad 36
 - a) El género como definición dinámica 36
 - b) Los espacios influyen en el género 37
 - c) La interrelación de la movilidad y el género 38
- 2.5 La automovilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara 47
 - a) El sistema de la automovilidad 48
 - b) El uso del automóvil por parte de las mujeres del AMG 49
- 2.6 Marco Teórico 56

Capítulo 3. Las diferencias socioeconómicas dentro de Loma Dorada

- 3.1 Introducción 59
- 3.2 Mujeres migrantes en busca de un patrimonio 62
- 3.3 Inseguridad a causa de la desigualdad socioeconómica 64
- 3.4 Contaminación y espacio público descuidado 68
- 3.5 Mujeres con bajo nivel educativo 70
- 3.6 Conclusiones 72

Capítulo 4. Movilidades feminizadas y valores agregados del automóvil

- 4.1 Introducción 74
- 4.2 Las movilidades de las mujeres en Loma Dorada 75
- 4.3 Las identidades subjetivas y las feminidades 79
 - a) Madresposa 80
 - b) Trabajadora 86
 - c) Estudiante 89
- 4.4 Movilidad existencial 90
 - a) Movilidad existencial mermada por el deber cuidar 90
 - b) Traslados con fines espirituales 94
- 4.5 Inmovilidades 95
 - a) Malestar emocional y psicológico 95
 - b) Acoso sexual 96
 - c) Soledad 101
- 4.6 El automóvil sentido 102
 - a) La importancia de los espacios y momentos previos al viaje 102
 - b) Libertad y autonomía 106
 - c) La potencia del amor 111
 - d) La potencia de la música y el radio 114
- 4.7 Las automovilidades imaginadas 115
 - a) La habilidad femenina de conducir como imaginario emergente 115
 - b) La estética del carro como imaginario instituido 121
- 4.8 Conclusiones 121
 - a) Desigualdad social y de género según las identidades 121
 - b) Erradicar las violencias y defender las autonomías 122
 - c) La importancia de la metodología del modelo de interacción y de las técnicas 123
 - d) Límites de la investigación 126
 - e) Recomendaciones para una movilidad integral y sustentable 127

Conclusiones finales 129

Anexos

1. Guía de Entrevista 134
2. Formato de Sondeo 136
3. Check list de la agenda pública 144

Referencias y Bibliografía 151

Índice de figuras y tablas

- Gráfica 1. Ocupación de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada 62
- Gráfica 2. Problemas de inseguridad en la colonia según las mujeres entrevistadas de Loma Dorada 67
- Gráfica 3. Problemas ambientales en la colonia según las mujeres entrevistadas de Loma Dorada 68
- Gráfica 4. Percepción estética de la colonia por parte de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada 69
- Gráfica 5. Motivos del uso del carro para las mujeres casadas de Loma Dorada 75
- Gráfica 6. Movilidad de la familia de las mujeres de Loma Dorada 76
- Gráfica 7. Principal motivo del uso del automóvil para las mujeres casadas de Loma Dorada 77
- Gráfico 8. Diferencias de género en el manejo del automóvil 78
- Imagen 1. Proceso de Codificación y Frecuencias 20
- Mapa 1. Localización de la colonia Loma Dorada en Tonalá 9
- Mapa 2. Secciones de la colonia Loma Dorada 11
- Mapa Conceptual 1. Planteamiento del Problema 3
- Mapa Conceptual 2. Proceso de análisis con Atlas Ti 19
- Mapa Conceptual 3. Diagrama-Paradigma 22
- Mapa Conceptual 4. La libertad de trabajar y la opresión de la violencia emocional. El caso de Laura 88
- Mapa Conceptual no. 5. La buena madreposa y la inmovilidad física y mental. El caso de Carolina 93
- Mapa Conceptual 6. La opresión del acoso sexual y la libertad que ofrece el automóvil. El caso de Lucero 100
- Mapa Conceptual 7. Ansiedad y tristeza por imaginarios fallidos. El caso de Carolina y Elisa 103
- Mapa Conceptual 8. La tristeza antes del viaje y al manejar. El caso de Lucero 105
- Mapa Conceptual 9. La libertad del automóvil y la opresión por violencia económica. El caso de Elisa 110
- Mapa Conceptual 10. Amor por la humanidad por el amor mismo 113
- Mapa Conceptual 11. Imaginarios de mujeres y hombres automovilistas 118
- Mapa Conceptual 12. La Importancia del Modelo General de Interacción 125
- Tabla 1. Crecimiento de Automóviles en el AMG 47
- Tabla 2. Porcentaje de mujeres y hombres que van al trabajo en camión y taxi, en carro y caminando por cada municipio del AMG 50

Tabla 3. Porcentaje de mujeres y hombres que se trasladan en automóvil por cada municipio del AMG 51

Tabla 4. Porcentaje de personas que usan el camión, el auto o caminan para trasladarse a su trabajo, según su situación conyugal por cada municipio del AMG 52

Tabla 5. Porcentaje de mujeres y hombres que usan el camión, el automóvil o caminan para trasladarse a su trabajo según la situación de su trabajo por cada municipio del AMG 53

Tabla 6. Tabla de las características socioeconómicas de las mujeres encuestadas para esta tesis 60

Tabla 7. Tabla de las características socioeconómicas de las mujeres encuestadas para esta tesis 61

Tabla 8. Ocupación de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada por estado civil 62

Tabla 9. Población económicamente activa en Loma Dorada por sección 63

Tabla 10. Estado civil de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada por sección 63

Tabla 11. Lugar de procedencia de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada 63

Tabla 12. Diferencias socioeconómicas entre secciones de la colonia Loma Dorada 65

Tabla 13. Población económicamente activa en Loma Dorada por sección 71

Tabla 14. Síntesis de las diferencias socioeconómicas de la colonia Loma Dorada por sección 72

Capítulo 1. Apartado Metodológico

1.1 Introducción

“...Me remito al *Homo sapiens* como un animal caminante: es más lo que nos une que lo que nos distancia. Si estudia ciudades antiguas en Japón o América, todas tienen algo en común: fueron concebidas para el hombre. Si construimos acercándonos al cuerpo humano, la base será buena...” (Jan Gehl en El País Semanal, 11 de septiembre de 2016).

La movilidad urbana cotidiana se entiende como “la suma de los desplazamientos individuales... para realizar actividades cotidianas o puntuales (bienes, servicios, mercado de trabajo)... medios de producción, cultura y recreo..., a una velocidad determinada...” (Miralles-Guasch, 2002); así como los transportes y las infraestructuras que utilizan las personas, la accesibilidad que tienen a éstas y el derecho social necesario de gestionar, preservar y garantizar para todos y todas (sin importar el género, la condición física, la edad, etc.) (Mataix González, 2010). Existen diversos tipos de movilidad, como la peatonal, la ciclista, mediante el transporte público y en el automóvil particular.

Hablar de movilidad, no sólo implica hablar de la infraestructura y las maneras de regular el comportamiento de las personas a través de dicha espacialidad, sino que el ser móvil es un fenómeno amplio. A partir de los cambios ocurridos en el siglo XX, como los impactos ambientales y sociales entorno a los medios de transporte, los grupos académicos han replanteado la idea de la movilidad, ahora ya no sólo desde la perspectiva de los transportes como el auto, las cuestiones de tránsito y capacidad de la red viaria, sino desde las personas que se movilizan, el transporte público y los demás modos de transporte, así como desde la idea de las redes de transportes y la ampliación del concepto de tránsito (Miralles-Guasch, 2013).

Por lo tanto, dentro de los estudios sobre movilidad urbana, transporte y territorio, es imperante abordar las diferentes maneras de vivir y transitar la ciudad, entendiendo a ésta última como un espacio que forma sociedad y a la vez, formado por la sociedad, los

procesos históricos y políticos. Por lo tanto, se entiende al Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)¹, como una ciudad heterogénea y desigual, que ofrece o priva de servicios y recursos a sus habitantes dependiendo de donde residan y a qué género pertenezcan. Este estudio, desde la sociología y la antropología urbana, constituye una primera aproximación a las maneras peculiares y distintas que las mujeres tienen al experimentar sus traslados en automóvil, en una colonia del AMG.

En este estudio, mediante la realización de una etnografía de las prácticas y discursos de las mujeres automovilistas que viven en la colonia Loma Dorada, ubicada en Tonalá, Jalisco, se sostendrá la tesis de que existen diferentes experiencias, prácticas, problemáticas y discursos en torno al uso del automóvil privado en el AMG, que tienen que ver con el género y la clase social a la que se pertenezca. Estas diferencias son resultado a su vez, de la distinción que hace la sociedad entre mujeres y hombres y sus ideas, roles y hábitos, producto de un sistema capitalista, patriarcal y heteronormativo, el cual produce desigualdad y exclusión al no proveer de suficientes alternativas de movilidad a las mujeres. Este primer capítulo plantea el problema y los objetivos abordados en esta tesis, justifica la importancia de éstos y explica la metodología utilizada.

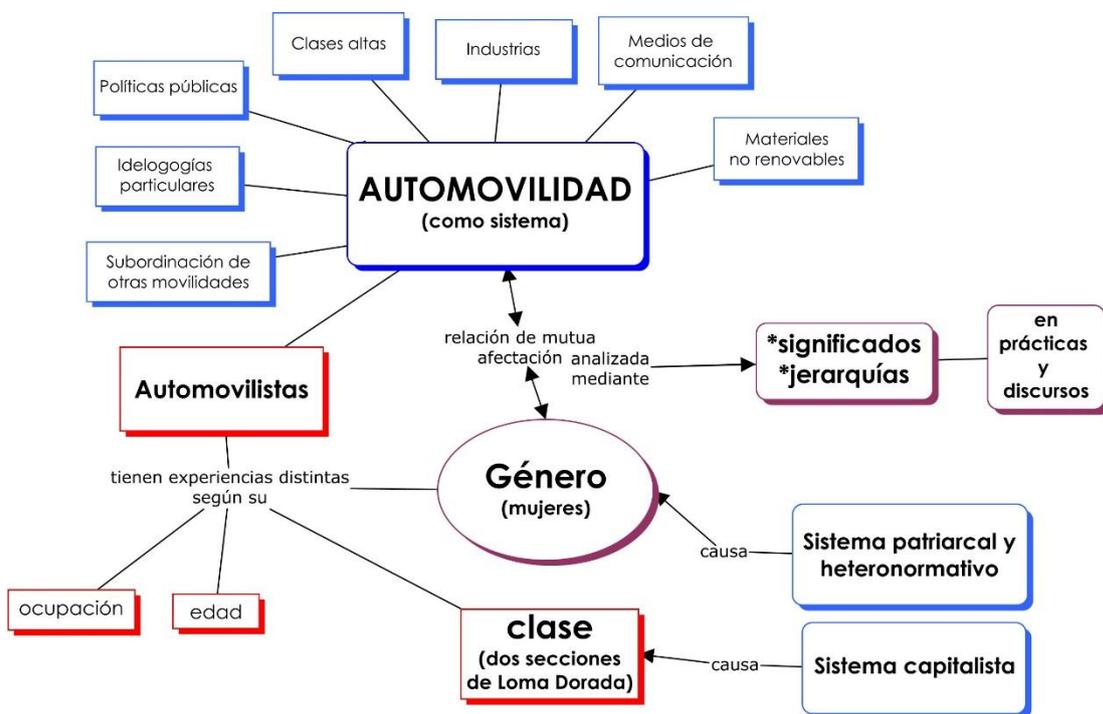
1.2 Planteamiento del Problema

El consumo masivo de autos en el mundo, o la también llamada *automovilidad*, es cada vez más habitual. Como lo ilustra el Mapa Conceptual 1, *Planteamiento del Problema*, que se encuentra en la siguiente página, la automovilidad se entenderá como el consumo masivo de automóviles visto como sistema, es decir, tomando en cuenta que dicho consumo es posible gracias al uso de materiales no renovables, su constante promoción en los medios masivos de comunicación, ideologías particulares, industrias en torno a su fabricación y uso, la subordinación de otras movilidades y el uso constante por parte de las clases altas (Urry J, 2005; Böhm, Jones, Land y Paterson, 2006). Sin embargo, este texto se construye mediante el análisis cualitativo de la sociología y la antropología urbana y se centra en las personas automovilistas, quienes experimentan el usar un

¹ El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) se integra con los municipios de Guadalajara, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos y Zapotlanejo.

automóvil de manera diferente, según sea su ocupación su edad, su clase socioeconómica y su género. Existen diferentes experiencias, prácticas, problemáticas y discursos en torno al uso del automóvil privado en el AMG que se relacionan con el género y la clase social a la que se pertenece. Diferencias en las que se puede profundizar más y comprender mejor mediante estudios etnográficos. Por lo tanto, la tesis central es que existe una relación estrecha de mutua afectación entre el género y la automovilidad. Es decir, las automovilidades influyen y modifican las experiencias de los hombres y las mujeres y viceversa.

Mapa Conceptual 1. Planteamiento del Problema



Fuente: Elaboración propia

Cuando se dice que el género influye en las experiencias de movilidad, por ejemplo, hablamos de que los y las transexuales² pueden ser agredidos física y verbalmente en el transporte público, por su condición de género. Por otro lado, las movilidades obstruyen o refuerzan las identidades y las experiencias de género. Como ejemplo: las camionetas refuerzan la idea de la “buena madre” que sirve de chofer de sus hijos e hijas.

² Se habla de transexualidad cuando la identidad de género de una persona no coincide con la identidad sexual que se le atribuye socialmente, debido a sus características biológicas. Por ejemplo, una persona que nació con características biológicas de hombre, pero su identidad la vive como una mujer.

Estas diversas experiencias son resultado a su vez, de la distinción que hace la sociedad entre mujeres y hombres y sus ideas, roles y hábitos, producto de un sistema capitalista, patriarcal³ y heteronormativo⁴, el cual produce desigualdad y exclusión al no proveer de suficientes alternativas de movilidad a las mujeres.

Como otros ejemplos: los limitados motivos que tienen la mayoría de las mujeres (cuidado de la casa y la familia; violencia sexual callejera) y opciones (mala calidad de los servicios y pocos recursos) al viajar en automóvil y en transporte público.

En este sentido, la colonia Loma Dorada, ubicada en Tonalá, un municipio del AMG, es un territorio en el que se pueden visualizar y comprender estas diferencias de género, pero sobre todo, las diferentes formas de utilizar un auto según la clase socioeconómica a la que pertenecen las mujeres. Esto, ya que la colonia está dividida en cinco secciones que tienen características socioeconómicas muy dispares, por lo que resulta interesante analizar dos de estas secciones y contrastarlas.

1.3 Objetivos

El objetivo general es conocer cómo la automovilidad se reproduce como sistema, cómo es que modifica las feminidades, o las maneras de ser mujer, y de qué manera es modificado por éstas, al analizar el discurso de las mujeres de dos secciones de estrato distinto, de la colonia Loma Dorada, Tonalá y estudiar sus identidades, sentimientos e imaginarios. Específicamente, los objetivos consisten en analizar las identidades de las mujeres automovilistas de Loma Dorada y sus sentimientos e imaginarios en torno al uso del automóvil, para conocer:

1. Los procesos en los que la automovilidad modifica, permite u obstruye las prácticas, movimientos y significados de las feminidades, mediante los valores agregados que

³ El patriarcado es un espacio histórico de poder masculino en el que se oprime, inferioriza y discrimina a las mujeres (entre otros actores) independientemente de su posición de clase, su lengua, su edad, su raza, su nacionalidad y su ocupación; los hombres son los opresores, dominantes y viriles, las mujeres compiten por los hombres, las mujeres les sirven porque dependen económica y emocionalmente de ellos (Lagarde, 1990).

⁴ La heteronormatividad es el régimen social, político y económico que impone el modelo de la pareja heterosexual reproductiva como obligatoria (es decir, el hombre y la mujer con hijos e hijas) y esencial para el funcionamiento de la sociedad, desde el siglo XIX (Francisco, 2013). La cual produce violencia a partir de la invisibilización de las prácticas no normativas (ibid).

les ofrece a las mujeres: ¿De qué manera la automovilidad contribuye a las identidades de género de las mujeres de Loma Dorada?

2. Comprender los procesos en los que el género produce, modifica o permite los movimientos en automóvil de las mujeres, mediante los valores agregados que el carro les ofrece. ¿El género modifica o determina las automovilidades de las mujeres?
3. Comprender si el factor socioeconómico, las ocupaciones y las edades de las mujeres diferencian estos ejes de análisis.
4. Conocer los efectos negativos y positivos de la automovilidad en la vida de las mujeres.
5. Conocer procesos de jerarquía como los de la movilidad y la inmovilidad dentro de la automovilidad. ¿Las automovilidades de las mujeres son posibles mediante la subordinación de otras personas?
 - a) Conocer si existen movilidades que se sacrifican para que las mujeres se puedan mover.
 - b) Saber si las mujeres sacrifican algunas movilidades para que alguien más sea móvil.
 - c) Conocer si existen procesos de violencia contra las mujeres antes, durante y después de sus viajes cotidianos en automóvil.

1.4 Justificación

“Sí hay algo nuevo en la antropología de la mujer: la propuesta de que la antropología se ocupe de las mujeres como sujetos protagónicos de la historia, de la cultura; de que las mujeres, en su diferencia, puedan observarse, explicarse y tal vez interpretarse a partir de enfoques antropológicos y desde perspectivas que contribuyan a erradicar su opresión” (Marcela Lagarde, 1990: 75).

Los problemas que el consumo masivo de automóviles ocasiona en las ciudades (de salud, contaminación, muertes, desigualdad) como ya se mencionó, no pasan solamente en el AMG, sino en todo el mundo. Una manera de poder pensar otro tipo de movilidad y de sistema, es conociendo a profundidad el sistema mismo para saber cómo poder minarlo o

cambiar aspectos negativos de éste. Por ello resultan importantes las vetas y las preguntas por resolver que se propone esta tesis, las cuales constituyen algunas de las dimensiones socioeconómicas de la movilidad urbana, lo que permitirá ahondar de manera más profunda en el tema para proponer soluciones, generar cambios y abrir esto al debate público, desde distintos niveles: el gubernamental, el ciudadano y el de los medios de comunicación.

a) Loma Dorada como una colonia con desigualdad

La violencia de género en el Área Metropolitana de Guadalajara

Se puede señalar que en México, sigue habiendo una brecha muy grande de género, en la vida de mujeres y hombres, lo cual permite afirmar que la investigación propuesta tiene lugar. Es importante estudiar cómo estas brechas se producen y se perpetúan.

En Jalisco, por ejemplo, la encuesta más reciente sobre violencia de género⁵ en el ámbito privado y público (ENDIREH, 2011), arroja que 86 de cada 100 mujeres casadas o unidas han sufrido por lo menos alguna vez violencia emocional por parte de su pareja varón, 60 de cada 100 sufren violencia económica, 1 de cada 4, violencia física y 13 de cada 100, sexual. La más alarmante es la violencia emocional, después le sigue la económica, luego la física y hasta el último, la sexual. La violencia degrada a las mujeres, las hace inestables, hace que su calidad de vida disminuya y en el peor de los casos, les siembra tendencias autodestructivas, depresivas y de suicidio. A pesar de esto, son sólo las mujeres solteras las que dijeron estar en desacuerdo con los roles de género tradicionales, mientras que las casadas los aceptaban.

En esta misma encuesta, se señalan las estadísticas de los procesos de violencia en el ámbito público⁶: El 89.7% de las mujeres de Jalisco ha experimentado este tipo de violencia, siendo Jalisco el tercer lugar en el país, cuando la mayor parte de las agresiones, infundidas por un varón desconocido. En datos más desmenuzados y específicos, 3 de cada 100 mujeres que asisten a la escuela, son violentadas sexualmente, en su mayoría por compañeros varones. En el ámbito laboral, a pesar de que las mujeres han conseguido

⁵ Violencia física, sexual, económica, psicológica, (ENDIREH, 2011).

⁶ La encuesta toma como violencia física, la: “violación, abuso sexual, intimidación, trata de personas, prostitución forzada, acoso sexual en el trabajo, así como en instituciones educativas, establecimientos de salud, centros de recreación, medios de transporte, vía pública, o cualquier otro lugar o espacio público o social” (ENDIREH, 2011: 45).

cada vez más, puestos de trabajo (de 19.7% en 1970 a 40.6 en 2010) (ENDIREH, 2011), de las mujeres de 15 años y más, el 22% son violentadas⁷, en su mayoría, en fábricas y empresas privadas o bancos, por parte de sus compañeros de trabajo. Estas violencias también pueden ser múltiples, es decir, que quienes laboran, también pueden estar padeciendo de violencia laboral, a la vez.

Las consecuencias de la violencia son: la pérdida de interacción social y daños severos a la salud, el riesgo de muerte, ansiedad, estrés, síndrome de la mujer maltratada, depresión y suicidio (o intento) (ENDIREH, 2011). Los datos son más alarmantes aún: para 2016, ya se estaba gestionando un protocolo de Alerta de Violencia Contra las Mujeres en el Estado, pues tan sólo en 2015, se registraron 150 feminicidios⁸ (Vanguardia, 29 de enero de 2016).

Las diferencias de género en Loma Dorada

El factor de diferenciación de género en la investigación, también es pertinente para el caso de la colonia Loma Dorada, pues también aquí existen diferencias de género muy marcadas, por ejemplo, la mayor parte de las amas de casa o mujeres que trabajan en las labores del hogar, se encuentra en ciertas secciones⁹, como la A, mientras que las que más trabajan de manera remunerada, se encuentran en la Sección C (Núñez Miranda, 2007). Esto está relacionado con sus ingresos: mientras que en la sección A, se tienen más ingresos, en la C, son menores (ibid).

Por otra parte, el nivel medio de escolaridad de las mujeres de toda la colonia y sus secciones, es de secundaria y bachillerato, mientras que el de los hombres incluye el nivel profesional (ibid). Es decir, con estas estadísticas podemos decir que las mujeres alcanzan menores niveles educativos, por lo que probablemente esto les impida tener un

⁷ La violencia laboral se manifiesta en menores pagos por ser mujer, menos oportunidad de ascender a un puesto, menos prestaciones, petición de prueba de embarazo, etc. (ENDIREH, 2011).

⁸ Los feminicidios son las muertes violentas de las mujeres por razones de género, cometidas por hombres, a causa de la relación inequitativa entre los géneros, para demostrar que en dicha jerarquía, es el hombre quien tiene una posición superior. Se considera así, cuando la víctima tenga signos de: violencia sexual, con lesiones degradantes o hechas por necrofilia, haya existido una relación afectiva con la víctima, el hecho de que hubo amenazas, la víctima haya sido incomunicada, o el cuerpo de la víctima haya sido exhibido públicamente.

⁹ La colonia Loma Dorada está dividida en 5 secciones: A, B, C, D y Ejidal, de las cuales se explicarán sus características particulares en los siguientes apartados.

buen empleo y por lo tanto, siguen dependiendo en su mayoría de sus esposos, dedicándose al hogar (sin tener una remuneración económica) y los hombres siguen manteniendo el rol histórico de proveedores económicos y sustento económico de la casa, sin pasar tanto tiempo con sus hijos e hijas y sin hacer quehaceres de familia o del hogar.

Siguiendo esta misma fuente, podemos decir que las familias con mayor número de hijos e hijas se encuentra en las secciones A y D, mientras que el mayor número de hogares con jefas de familia se encuentra en la sección C, en donde las mujeres tienen que salir a trabajar.

Para finales de 2016, Loma Dorada era considerada una de las 20 colonias del AMG, con mayor violencia hacia las mujeres (Gómez, 10 de octubre del 2016)¹⁰, territorio localizado en el cuarto municipio con más feminicidios registrados para 2016 (ibid).

Loma Dorada como colonia desigual socioeconómicamente

Loma Dorada, es una colonia ubicada en el municipio de Tonalá, como se puede apreciar en el Mapa 1. *Localización de la colonia Loma Dorada en Tonalá*, de la página siguiente. Podemos hacer un breve recuento de los hechos más contemporáneos del municipio y la colonia, siguiendo el estudio de Beatriz Núñez (2007). La importancia de hacer este estudio en Loma Dorada, radica en que las secciones que la dividen, constituyen territorios con diferencias socioeconómicas importantes.

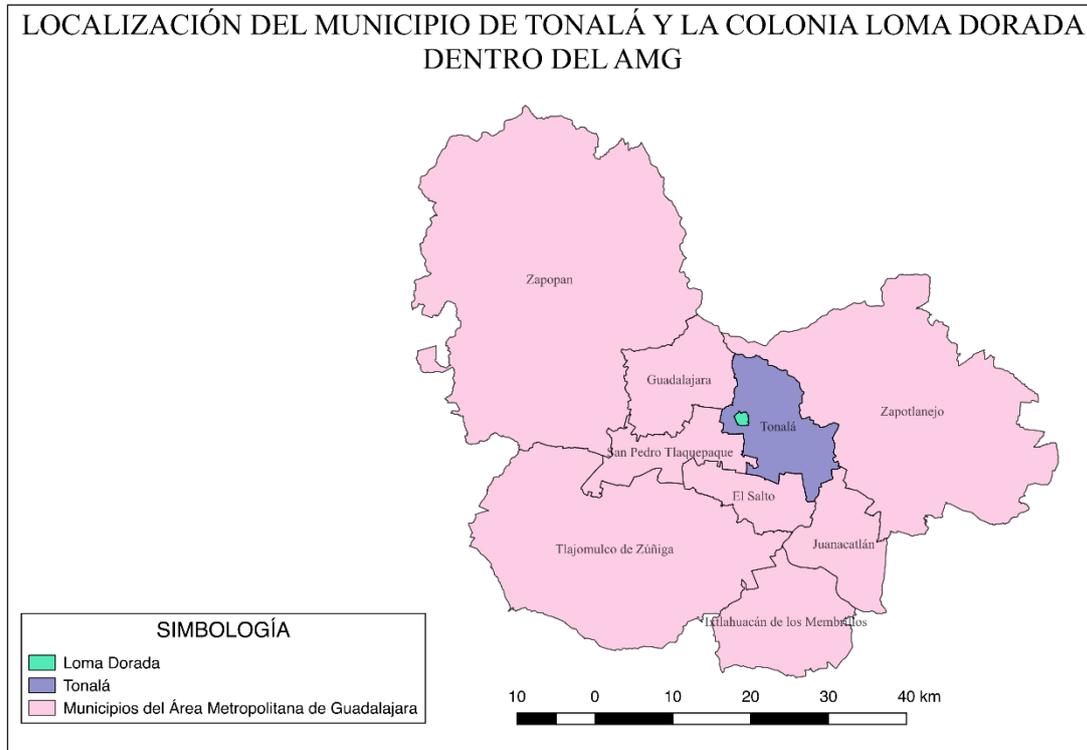
Las ciudades latinoamericanas y sobre todo las mexicanas, ya no son ciudades compactas y heterogéneas, sino difusas y expandidas en diversas localidades sin darle importancia a las fronteras municipales y formando zonas metropolitanas, producto de un sistema económico capitalista. Este ha sido el caso del AMG. Para el caso de Tonalá, el municipio que aquí nos concierne, el crecimiento de la población se quintuplicó a partir de 1980.

Hasta el siglo XX, Tonalá constituyó un municipio principalmente agrícola, que abastecía de víveres primarios a Guadalajara. Desde 1970, el municipio es mayoritariamente urbano-habitacional, puesto que las comunidades agrícolas no pudieron

¹⁰ Colonias a las que el Instituto Jalisciense de la Mujer había atendido el mayor número de quejas y casos (Gómez, 10 de octubre de 2016).

mantenerse de esto y se vieron obligadas a vender sus terrenos y depender de Guadalajara (Arias, 2006)¹¹.

Mapa 1. Localización de la colonia Loma Dorada en Tonalá



Fuente: Catastro municipal

El creciente poblamiento de Tonalá, también ha respondido a la acelerada expansión metropolitana causada por la falta de espacios habitacionales en Guadalajara y por la oferta barata de los ejidos o tierras comunales en las periferias de la ciudad, con potencial de ser suelo urbanizable (Arias, 2006). Siendo este último proceso, poco regulado por las autoridades y aprovechado por las inmobiliarias para generar plusvalía y especular con el suelo, en nombre de la modernidad y la funcionalidad. Mientras la primera expansión urbana de vivienda en Tonalá que se dio en el periodo de 1950 a 1980, se caracterizó por albergar a habitantes que migraron de zonas rurales a la ciudad a causa

¹¹ A partir de 1970, en México, el gobierno comenzó con políticas para regularizar la tenencia de la tierra, asesorar jurídicamente a los ejidatarios y ofrecer vivienda barata, mediante la Indeco (Instituto Nacional para el Desarrollo de la Comunidad y la Vivienda, la mayoría era suelo ejidal. Sin embargo estas acciones no han sido suficientes puesto que existe un exceso de regulación de los ejidos, los municipios no planifican bien sus territorios y se da mucho la especulación del suelo (Bojórquez-Luque Ra Ximhai, 2011).

de la creciente industrialización y el comercio, la de la década de 1970, atrajo a los habitantes de municipios urbanos como Guadalajara (Beatriz Núñez, 2007).

Las poblaciones que vivían en lo que antes eran ejidos comunales, fueron desplazadas poco a poco, puesto que ya no era tan costeable tener una economía basada en la agricultura. Desde 1990, Tonalá es el cuarto municipio más poblado de Jalisco (Ibid). Ciudad Loma Dorada fue el primer gran desarrollo de conjuntos habitacionales abiertos, en los años ochenta y es un ejemplo de que la manera de urbanizar ha cambiado de viviendas en conglomerados abiertos y heterogéneos, a espacios homogéneos, pequeños, horizontales y cerrados (Núñez Miranda, 2007).

Este municipio se sitúa cerca del Río Santiago y de la Barranca de Oblatos. Es por esta razón, que los asentamientos indígenas disponían de agua en abundancia, para la agricultura y para especializarse, por un largo periodo, en abastecer a Guadalajara, de legumbres y hortalizas. Sin embargo, los y las pobladoras de este municipio, no dependían de Guadalajara para laborar o abastecerse de lo básico. A partir del siglo XX, las personas comenzaron a vender sus terrenos a precios muy bajos y a trabajar en actividades secundarias (de obreros, obreras y empleados y empleadas) puesto que el trabajo de campesino no resultaba rentable. El municipio se comenzó a llenar de fraccionamientos y casas construidas por sus propietarios y propietarias.

Tonalá también es sede de terrenos que albergan residuos, como son los basureros, cuya contaminación constituye un peligro para sus habitantes. A causa de la desvalorización de las áreas rurales, es que se tiende a maltratarlas o a no darles importancia (Ibid). Este municipio, según fuentes oficiales, carece, en muchas áreas, de servicios básicos (agua, electricidad, drenaje, recolección de basura, transporte público), por lo que la gente tiene que gestionarlos con mucho esfuerzo (INEGI, 2010; Arias, 2006 y 2010). Una gran parte de su población, a la vez, no puede costear totalmente, su alimentación, salud, educación, transporte, vivienda y vestido (INEGI, 2005). Sin embargo, Tonalá cuenta con muchos espacios comerciales como mercados y tianguis, lo que lo hace a su vez, un municipio que atrae mucho turismo (INEGI, 2010).

En 1970, dos sociedades compran al dueño de la hacienda “La Chancharra” al poniente de Tonalá, cuatro predios de varias hectáreas para iniciar con el proyecto de Loma Dorada. En un principio, para el año de 1979, “Ciudad Loma Dorada” fue pensada para una población de clase media, la cual ofreciera a sus habitantes casas unifamiliares

con un estilo de vida moderno y suburbano, distintivo, con estatus y buenas vialidades y servicios, como tiendas departamentales, hoteles, guarderías, jardines, escuelas, restaurantes, cines, todos los servicios que idealmente puede ofrecer una ciudad. Se organiza en cuatro secciones: A, B, C y D, como se muestra en el Mapa 2. *Secciones de la colonia Loma Dorada*, de la siguiente página.

Mapa 2. Secciones de la colonia Loma Dorada



Fuente: Catastro municipal

Las vías principales son: de oriente a poniente calzada Río Nilo y de norte a sur avenida Loma Dorada, comunicándose con Guadalajara por avenida Revolución y Periférico. Estos conjuntos habitacionales se delimitan naturalmente por varios arroyos y por cerros o lomas pedregosas.

En 1982, la crisis económica que afectó a todo el país (baja en precios de petróleo y el endeudamiento con la banca internacional), hizo que se ofertaran viviendas diferentes a las pensadas al comienzo, para población de clase media, media baja, como dúplex y multifamiliares de cuatro niveles, ofertadas a dependencias públicas como FOVI, Foviste, Infonavit y SNTE. De igual manera, en 1985, la situación crítica de la ciudad de México, por el terremoto, provocó que muchos de sus habitantes salieran de la urbe a buscar vivienda en lugares como Loma Dorada. En 1990, en Loma Dorada vivían 16, 859

personas y para el 2000, 49, 855, lo que habla del acelerado crecimiento de la colonia (Núñez Miranda, 2007). Posterior a las explosiones de 1992, hubo muchos y muchas refugiados que se trasladaron a esta zona a vivir.

En general toda la población de Loma Dorada es de familias constituidas por adultos jóvenes, sin embargo, las estadísticas¹² nos hablan de que, según las secciones, viven personas de diferente estrato socioeconómico. Siendo los y las habitantes de la Sección A, la mayoría viviendo en casas unifamiliares, quienes tienen mayor grado de estudios, mayor tenencia de automóviles y más derechohabencia a servicios de salud. Mientras que las Secciones C y Ejidal, son las casas y departamentos de interés social, las más marginales y las que poseen menos automóviles.

Quizás estos datos estadísticos se ven reflejados al buscar hemerografía y ver que, a pesar de que la colonia cuenta con algunos espacios públicos como la Vía Recreativa¹³, un centro deportivo, parques de skateboarding, espacios en los que se ponen dos tianguis, iglesias y pequeños jardines, para 2014, era una de las colonias con más delitos denunciados (El Informador, 11 de noviembre de 2014). En esta colonia existen lugares en los que se distribuyen drogas como marihuana y cocaína, es un territorio en el que se dan secuestros, violencia intrafamiliar hacia niños y niñas, asesinatos, robos de automóviles y a bancos y problemas entre pandillas.

A mediados de 2012, el gobierno de Tonalá llevó a cabo el programa “Cero Tolerancia” y D.A.R.E., en el que se hacían detenciones a los pandilleros y a algunos se les ofrecían actividades de rehabilitación, deportivas y culturales (El Informador, 13 de marzo de 2013). Específicamente, en la colonia Loma Dorada, una de las pandillas importantes, que se dedica a robar a los y las transeúntes, son los llamados “Dikers”, de aproximadamente 30 integrantes (ibid).

Aunado al problema de la violencia y el pandillerismo, tanto en Miravalle, como en Loma Dorada, persiste el problema de la mala calidad del aire a causa de la

¹² Se realizaron análisis de correspondencia con los datos de la información sociodemográfica y el índice de marginación de Loma Dorada, proporcionada por el Instituto de Información Estadística y Geográfica (IIEG), para el 2010. De igual manera, se tomaron las conclusiones estadísticas de Núñez Miranda, 2007.

¹³ La Vía Recreativa son un conjunto de avenidas de algunos municipios del AMG, cerradas al paso de los automóviles, convertidas en vías ciclistas y peatonales durante todos los domingos por las mañanas, con el fin de crear un ambiente recreativo, saludable y de diversión. A lo largo de esta vía se colocan puestos de comida, de actividades recreativas y que incentivan el movimiento del cuerpo y de la mente.

contaminación por fogatas, uso del automóvil y quema de basura, problemas de inundaciones en el canal de aguas pluviales de la colonia. Por otra parte, *las cañadas o ríos a cielo abierto* (como el Río Azul¹⁴, el arroyo Loma Dorada) y *los escurrimientos contaminados* de desechos fecales, de talleres mecánicos y rastros, establecimientos a los que se han multado (El Informador, 21 de abril de 2014). Por otra parte, también existen arroyos que pueden inundar y hundir las viviendas (Núñez Miranda, 2007). Ese fenómeno se debe a la mala calidad de los hogares, como en 2011 y 2013, que el gobierno municipal tuvo que dar asilo y dinero del Fondo Estatal de Desastres Naturales (Foeden), para las fincas afectadas (El Informador, 11 de julio de 2011 y 23 de julio de 2013).

Han surgido diversas asociaciones vecinales (pero no suficientes) con el fin de mejorar las condiciones negativas del espacio y los servicios, así también y debido al fuerte catolicismo en la zona (89% de la población), la gente se une para realizar eventos importantes como el vía crucis y las fiestas patrias (Núñez Miranda, 2007). De igual manera, ha habido colectivos de vecinos, como Colectivo Tonalá, que ha pedido a las autoridades el saneamiento del Río Azul, parte de la Presa de Osorio y la repavimentación de las calles para evitar escurrimientos, sin haber tenido respuesta efectiva (El Informador, sin fecha).

Una vez que ya se conoce en general, el contexto de la colonia a analizar, es importante recordar que se delimitará el foco a vislumbrar las relaciones de poder y jerarquía que se mantienen dentro del fenómeno de consumo masivo de automóviles, como los procesos de desigualdad de género y exclusión a causa de la desigualdad socioeconómica, como es el caso de la desigualdad entre las secciones A y C y Ejidal. Por ejemplo, no tiene el mismo significado para una mujer, tener una camioneta de lujo, con la que lleva y trae a sus hijos e hijas a la escuela, con la que puede ir con sus amigas al café, que para la mujer que tiene una camioneta de carga vieja, con la que traslada sus mercancías diariamente, para venderlas en un tianguis y quien no puede darse el lujo de salir con sus amigas en automóvil, puesto que no tiene tiempo libre, ni dinero para costear la gasolina para esos fines. Existen relaciones de jerarquía y desigualdad que es preciso analizar, por la simple razón de que a menores movilidades o a movilidades más difíciles, menores servicios y oportunidades alcanzan las mujeres para tener una vida plena y de

¹⁴ En Loma Dorada nace el Río Azul, cerca de la Unidad Deportiva Revolución, el cual está sumamente contaminado porque recoge descargas de aguas negras. Se une con otro arroyo en la Cuenca de Osorio y desemboca en el Río Santiago.

calidad. Por lo tanto se necesita reducir las desigualdades económicas y aumentar los estudios de casos específicos y de colonias específicas nos permiten proponerlo.

b) Nueva luz sobre datos empíricos que sustenten la teoría

Existe literatura sobre estudios en movilidad y género, pero no se han hecho en la ciudad de Guadalajara, ni en su área metropolitana, la mayor parte de los textos son de países anglosajones. Por tanto, es importante analizar el fenómeno en contextos latinoamericanos, como el de esta ciudad, para dar cuenta de cómo las grandes teorías sobre cómo se da, a nivel local y empírico, la relación de afectación mutua entre las movibilidades y los géneros. Eso por un lado, mientras que por el otro, la literatura que versa sobre el automóvil ha descrito de amplia manera, las particularidades de la problemática del consumo masivo de automóviles, por lo que se busca abonar sobre la propuesta de soluciones que vengan de lo que para las personas encuestadas y entrevistadas, es importante.

La utilización masiva del auto pasa por las particularidades socio-económicas de cada localidad. Por lo que la sociología y la antropología urbana tienen mucho que decir acerca de las afectaciones locales que tiene el fenómeno global del consumo masivo de automóviles sobre las personas y su día a día, a falta de estudios, tanto cualitativos, como cuantitativos, sobre la relación entre la movilidad urbana, el género y la clase social, sobre todo en la ciudad de Guadalajara.

c) Políticas públicas y metodologías que profundicen

Metodológicamente hablando, en materia de movilidad y transporte, desde ramas como la geografía, la sociología y la antropología urbana, en países sobre todo anglosajones y nórdicos, se han llevado a cabo investigaciones que utilizan cuestionarios y entrevistas a profundidad, así como estadísticas (Naess, 2008), encuestas vía telefónica (Hjorthol, 2008), grupos focales y análisis de filmes (Jørgensen, 2008). Sin embargo, en el AMG, lo que es más habitual leer, son estudios de ingeniería de tránsito, encuestas origen y destino y estudios sobre la economía del transporte, que poco hacen por transversalizar y analizar los factores, como el género y la edad, de manera que se entiendan sus causas y consecuencias profundas.

Es decir, se tienen que analizar de manera profunda, la mayoría de las vetas para crear políticas públicas eficaces. De manera directa, esta tesis sirve para dar voz a las

mujeres de las colonias que se seleccionaron, con el fin de que sus opiniones, vivencias, problemáticas y propuestas de solución a estas problemáticas, sean escuchadas, valoradas y tomadas en cuenta y con esto crear debates en el espacio público, que tengan como objetivo promover una vida urbana de mayor calidad. Pues estos métodos permiten crear planes y proyectos más horizontales y no desde el escritorio de los agentes de gobierno, académicos y servidores públicos.

d) Movilidad sustentable y transversalización de género

Las diferencias de género en las movilidades deberían ser contempladas en la planeación de los transportes en las ciudades (Cresswell y Uteng, 2008), puesto que la movilidad es la habilidad de encontrarse, conectarse y sostener relación con otros objetos, agentes y lugares (Kronild, 2008: 23). En pocas palabras, ser móvil es un derecho a garantizar en las sociedades democráticas y un aspecto central del bienestar de mujeres y hombres, además de aspectos como la salud, la educación y la participación política (Hjorthol, 2008: 193; Kronild, 2008: 15).

Sin embargo, este derecho no es garantizado siempre, existen muchos procesos de poder y jerarquía que se mantienen dentro del fenómeno de consumo masivo de autos, que tienen que ver con el género y también con la exclusión a causa de la desigualdad socioeconómica (SEU, 2003; Kaufmann, Bergman y Joye, 2004: 750-752; Vivas i Elias, Mora Martínez, Martín, et al, 2005; Cass, Shove y Urry; 2005: 450; Kreimer, 2006).

Si se pretende hacer cambios urbanos basados en el paradigma de la movilidad sustentable, entendida ésta como la que disminuye los efectos de gases invernadero, la reducción del uso de recursos no renovables y la equidad en el acceso a ésta (Hanson, 2010) y la cual está compuesta de factores ambientales, económicos y sociales (Miralles-Guasch, Martínez Melo y Marquet, 2016), los análisis de género no deben de versar sólo en ver las diferencias de los patrones de movilidad de hombres y mujeres, sino en el conocimiento y prácticas de las mujeres (Miralles-Guasch, Martínez Melo y Marquet, 2016). A su vez, las políticas sobre movilidad sustentable deben estar unidas a los impulsos de usos mixtos de suelo y ciudades compactas que doten de servicios próximos a los lugares donde reside la gente (Miralles-Guasch, Martínez Melo y Marquet, 2016).

1.5 Metodología

Existen pocas y reducidas formas de ser mujer. La sociedad está definida de tal manera, que se encauza y estimula a las mujeres en torno a un número reducido de opciones culturales dominantes, que conforman modos de vida particulares (Marcela Lagarde, 1990: 61).

a) Encuesta y entrevistas a profundidad

La tesis se sitúa dentro de los *estudios fenomenológicos*, los cuales tienen por objetivo, hacer preguntas sobre cómo es que las personas experimentan un fenómeno particular, obteniendo datos de estas experiencias mediante la observación y entrevistas (discursos) y analizando de éstas las categorías y los significados del fenómeno (Hernández Sampieri, 2014). Para conocer las prácticas, ideas, creencias y significados de las personas, se utilizaron las metodologías de la sociología y la antropología urbana, las cuales estudian la organización, las relaciones y problemas sociales exclusivos de la ciudad y su comparación en diferentes culturas y momentos o procesos históricos (Engle Merry, 1997). Éste pues, es un estudio sobre las afectaciones locales que las personas experimentan y viven, a causa de los procesos macro o globales, como el de la automovilidad.

Por ello fue importante conocer la voz de las mujeres a través de estancias cortas en su colonia y la elaboración de entrevistas semiestructuradas a profundidad (charla prolongada a profundidad, con una *guía general*¹⁵), en las que ellas mostraron sus opiniones, sentimientos, conocimientos, algunos de los antecedentes en auto y respuestas a los temas hipotéticos que se plantearon. Sin embargo, este formato sólo sirvió de guía, pues se pretendió que por cada entrevista, se reformulen las preguntas o se generen nuevas (Guber, 1991)¹⁶, con el fin de acordar posteriores encuentros con las mujeres.

¹⁵ Según la técnica de Valles (2002), se muestra una tabla en la que se dividen las preguntas y objetivos de la tesis y a continuación, las preguntas teóricas, en lenguaje especializado, para finalizar con las preguntas, escritas en un lenguaje coloquial, las cuales se harán en la entrevista.

¹⁶ Los primeros encuentros y entrevistas sirven para “construir marcos de referencia de los actores a partir de la verbalización asociada libremente. Desde estos marcos se extraerán, en un segundo momento y tras una categorización diferida, las preguntas y temas significativos para la focalización y profundización” (Guber, 1991: 143).

Posterior a la realización de la entrevista a profundidad, la cual se transcribió literalmente, se utilizaron *datos secundarios* como mapas, estudios previos sobre movilidad y género, estadísticas y se hizo una *triangulación*¹⁷ de las mismas (Hernández Sampieri, 2014).

Para definir la muestra o las mujeres a las que se les harán las entrevistas a profundidad, se realizó una breve encuesta de 15 mujeres por cada sección: Sección A y C. Se eligió estas dos secciones de la colonia puesto que, como se dijo en el apartado de la justificación, resultan socioeconómicamente contrastantes, pues la Sección A es de una clase social más alta, que la C.

El método para elegir el número de personas que se encuestarán, está basado en el muestreo aleatorio estratificado (Levin y Levin, 1999: 95). Es decir, nuestras poblaciones dentro de las secciones son más o menos homogéneas, pero entre ellas varían, por lo tanto es el mejor método para poder definir, según las estadísticas, con qué tipo de mujeres nos encontraremos: si son amas de casa, si son empleadas de empresa, o trabajadoras del hogar, si son estudiantes, si son personas de la tercera edad trabajadoras, etc. A la vez que hallamos frecuencias y promedios de cuántos automóviles tienen las mujeres y de qué tipo son, si son más personas casadas las que tienen automóvil o no y para qué lo utilizan, entre otras constantes de los procesos que nos interesan saber. Después de la recogida de datos, se analizaron los datos cualitativos de las encuestas mediante tablas de contingencia, para saber si las variables son dependientes o independientes y poder realizar un análisis de correspondencia y ver la relación entre las variables. Y con esto poder dar algunos datos estadísticos.

Cuando se tuvo un panorama más o menos amplio del contexto de estas mujeres, se procedió con las entrevistas cualitativas. Es decir, las encuestas dieron la primera base de las tipologías de mujeres a las cuales entrevistar a profundidad. Lo cualitativo no tiene *representación estadística*, sino *tipológica* (Valles, 2002), dicha representación tipológica puede comprenderse mejor, una vez que se revisaron las estadísticas del fenómeno (Valles, 2002)¹⁸. Con representación tipológica nos referimos a la distinción

¹⁷ Justo esta triangulación, o comparación de información de distintas fuentes, es lo que aumenta la científicidad de los estudios basados en entrevistas cualitativas (Valles, 2002). En este caso, se triangulan las entrevistas, las encuestas, los estudios previos y las estadísticas.

¹⁸ Sin embargo, para el caso que atañe aquí, no existen estadísticas tan específicas, por esta razón es importante generarlas, aunque no sean tan representativas.

entre mujeres que trabajan remuneradamente, de aquéllas que trabajan en casa, así como de quienes estudian y de sus distintas edades, si son jóvenes, adultas o adultas mayores. Por lo que a la hora de realizar las encuestas, se tuvo que mantener el contacto con las mujeres, para posteriores citas. Estas mujeres fungieron como porteras a otras más mujeres (técnica de bola de nieve¹⁹).

b) Análisis de entrevistas mediante Atlas Ti

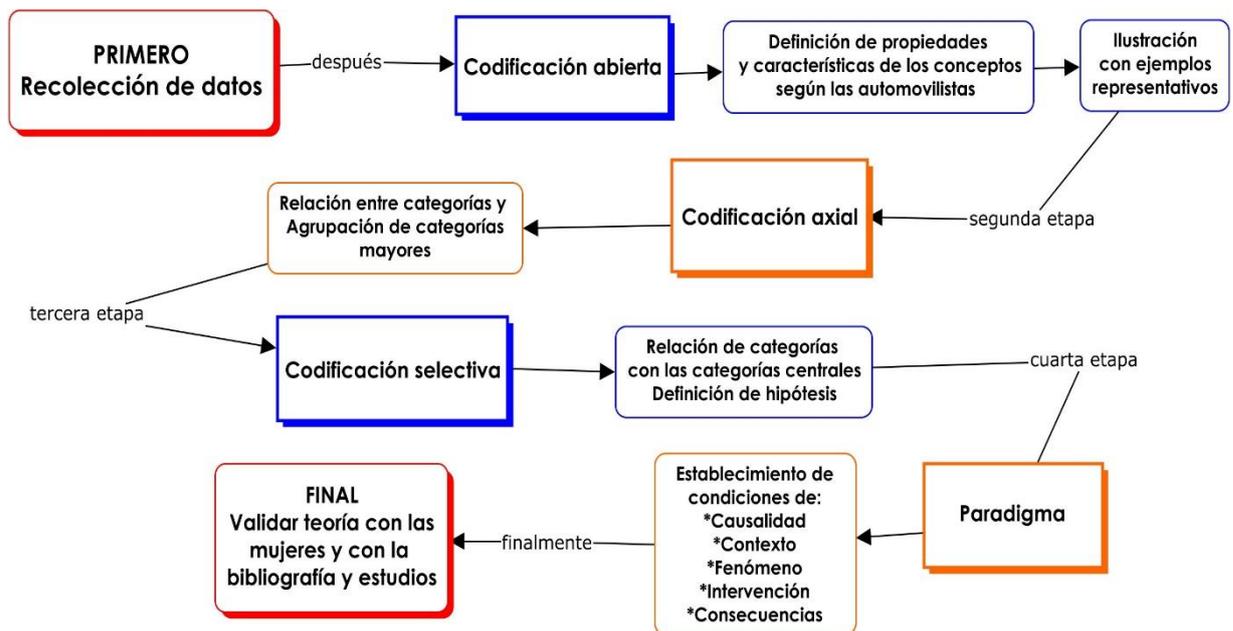
Para hacer el análisis de las entrevistas semiestructuradas a profundidad, se hizo uso de los principios de la Teoría Fundamentada, mediante el programa computacional de análisis cualitativo, Atlas Ti, versión 7. La Teoría Fundamentada (TF) o *Grounded Theory*, sirve para desarrollar teoría basada en datos empíricos y se aplica a áreas específicas (Hernández Sampieri, 2014). El diseño sistemático es el que construye teoría con base en los datos, en vez de tratar de comprobarla, desde un principio (Soneira, 2006). Por lo tanto, esta premisa dirigirá el análisis. Existen diversos términos empleados por la TF, como (Soneira, 2006; Hernández Sampieri, 2014):

- **Categoría** (conceptos)
 - **En vivo** (pasajes, frases o palabras exactas de las personas, no las interpretadas por la investigadora)
 - **Central** (aparece con frecuencia, es lo bastante abstracta y se conecta con otras categorías de manera lógica)
 - **Saturada** (cuando la nueva información no agrega nuevo conocimiento)
- **Codificación** (análisis de los datos)
 - **Abierta** (genera categorías, propiedades y subcategorías)
 - **Axial** (después de la codificación abierta, se basa en un paradigma y resalta las propiedades de los conceptos)
 - **Selectiva** (categorías que se conectan con la categoría central; es un conjunto de proposiciones o hipótesis que pueden construir teoría)

¹⁹ “Consiste en solicitar a cada entrevistado su colaboración para facilitarnos el contacto con otros entrevistados potenciales, entre las personas de sus círculos conocidos” (Valles, 2002: 71).

- **Memos** (ideas y relaciones que surgen)
- **Proposición** (enunciado que expresa una relación entre conceptos)
- **Paradigma** (esquema o diagrama conceptual y lógico que se utiliza para organizar las conexiones emergentes)
 - **Causalidad** (categorías que afectan a la categoría central)
 - **Interacciones** (categorías que resultan de la central, de las condiciones contextuales e intervinientes y de las estrategias)
 - **Contexto** (categorías que forman parte del ambiente o situación y que enmarcan la categoría central)
 - **Intervención** (categorías que influyen en otras y que mediatizan la relación entre las condiciones causales, la categoría central, las interacciones y las consecuencias)
 - **Consecuencias** (categorías resultantes de las acciones e interacciones)

Mapa Conceptual 2. Proceso de análisis con Atlas Ti



Fuente: Elaboración propia.

El tipo de categorías puede ser de: ambientes, perspectivas de las mujeres, su desempeño, actividades, estrategias y relaciones (Hernández Sampieri, 2014), que se detecten en las fuentes de información, en este caso, de las entrevistas semiestructuradas a profundidad.

El proceso de análisis con este programa, como se ve en el Mapa Conceptual 2, comienza recolectando los datos, en este caso, transcribiendo la entrevista, subiéndola al programa y comenzando a codificar manualmente, las palabras, ideas o frases completas, según las diferentes categorías y sus relaciones, que se han descrito con anterioridad. Se sugiere seguir un orden por cada entrevista: abierta, axial y por último selectiva.

En este paso, se deben codificar las ideas de la mujer, al integrar el documento de la transcripción, al programa. A manera que se vayan repitiendo los códigos, la máquina contará sus frecuencias, coloreando de manera diferente las más frecuentes y las menos comunes. La Imagen1. *Proceso de Codificación y Frecuencias*, de la siguiente página, ilustra los códigos con mayor número de frecuencias en un ejemplo de entrevista a una mujer. En cada cuadro de código aparecerán dos números, el primero indica la frecuencia en la que dicho código se repitió, mientras que el segundo, muestra el número de veces que el código está siendo relacionado con otros códigos. Lo que indicará cuáles son las palabras y los temas más importantes para las entrevistadas, sin que la investigadora los imponga de ante mano.

En el proceso de análisis se pueden ir descubriendo nuevos fenómenos, por lo tanto la lectura de nueva literatura puede ser útil (Soneira, 2006). Así hasta llegar a realizar una gran matriz para ver dichas vinculaciones mediante el proceso de saturación, es decir cuando ya no aparecen más categorías (Hernández Sampieri, 2014).

Imagen 1. Proceso de Codificación y Frecuencias

Administrador de códigos [UH: Análisis Atlas Ti Entrevista 1. Bueno]

Códigos Edición Miscelánea Imprimir Visualizar

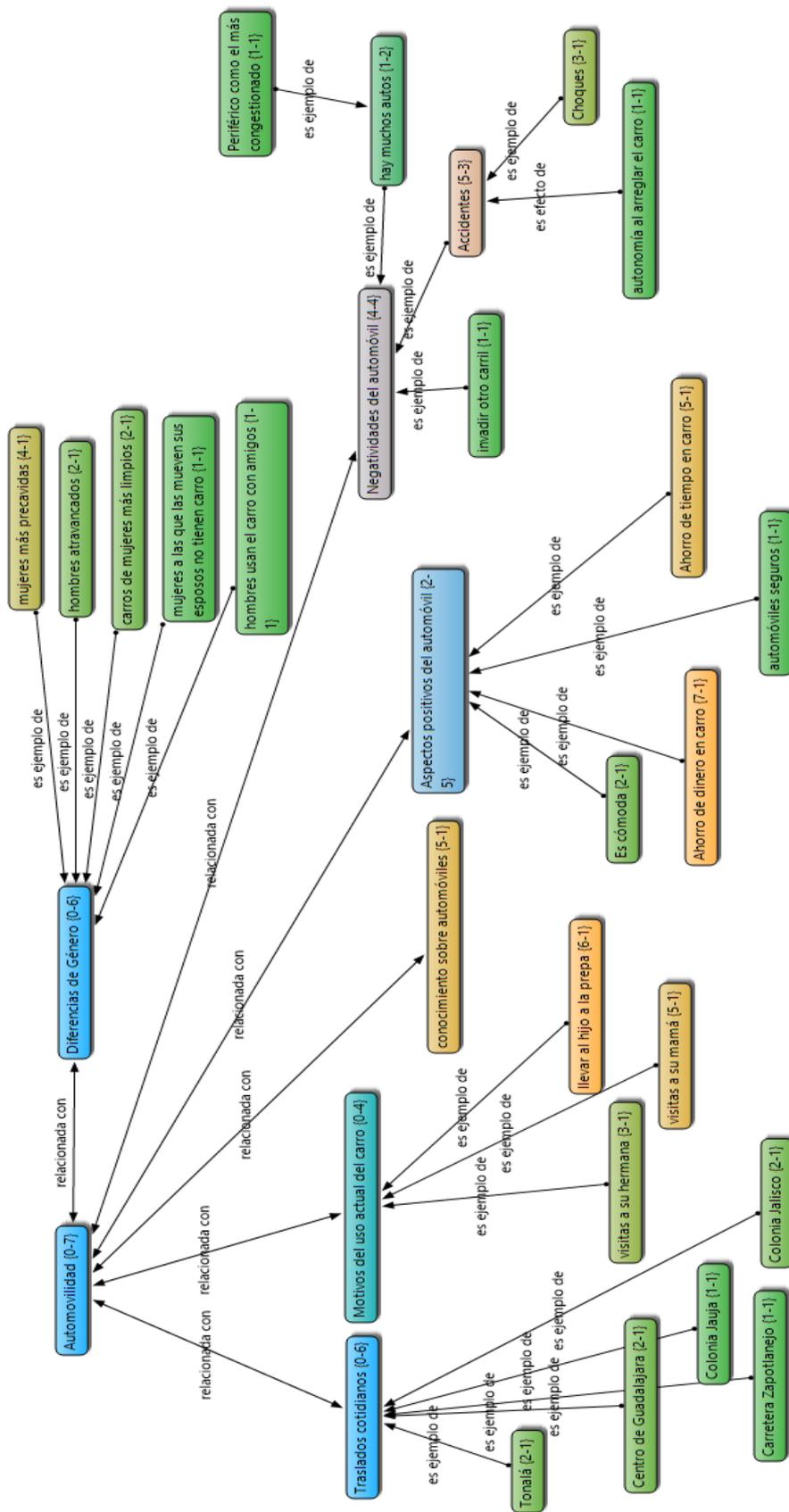
Buscar

Familias	Nombre	Fundamentado	Densidad	Autor	Creado	Modifica...	Familias
	Accidentes	5	3	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	Ahorro de dinero en carro	7	1	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	Ahorro de tiempo en carro	5	1	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	asaltos	2	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	asaltos en el camión	1	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	Aspectos positivos del auto...	2	5	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	Automovilidad	0	7	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	automovilistas que no sabe...	1	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	automóviles seguros	1	1	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	autonomía al aprender a co...	1	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	autonomía al arreglar el carro	1	1	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	camiones buenos	1	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	camioneta	3	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	Carretera Zapotlanejo	1	1	Super	21/05/20...	21/05/20...	
	carro para emergencia médi...	1	0	Super	21/05/20...	21/05/20...	

Fuente: Elaboración mediante el software AtlasTi.

Como el proceso de análisis lo indica, después se tienen que establecer las relaciones entre códigos a manera de crear un gran organigrama que facilite visualmente el entendimiento del microcosmos que constituyen los pensamientos, ideas, creencias y sentimientos que con las que viven diariamente las mujeres automovilistas. En este último punto, lo que se podrá generar es un diagrama-paradigma a manera de mapa conceptual (Ver cuadro de *Diagrama-Paradigma*). Finalmente, varios autores sugieren que se analicen casos en los que se contradiga la teoría para darle más realismo a la investigación (ibid).

Mapa Conceptual 3. Diagrama-Paradigma



Fuente: Elaboración mediante el software AtlasTi

A continuación y para ilustrar este proceso, se presenta sólo una parte de las relaciones entre códigos que emergieron de la entrevista piloto²⁰ que se le hizo a Jimena, una mujer automovilista residente de Loma Dorada. Se podrá ver que las ideas de las que más habló Jimena, fueron las referentes a los traslados cotidianos que realiza hacia la casa de su mamá. También fue importante para ella, el platicar a la investigadora, que el motivo principal del uso del auto en la actualidad, es el llevar y traer a su hijo a la preparatoria, gastando menos dinero, que si se fuera en camión. Los accidentes viales en auto fueron un tópico que imperó en la conversación, así como la idea de que las mujeres son más precavidas al manejar, que los hombres.

Por otro lado, el cuadro también muestra los códigos que están más relacionados entre sí. En ese punto, los códigos más comunes de interrelación son los que la investigadora escribe con sus propias ideas, las cuales describen el fenómeno y los otros muchos códigos. Por ejemplo, los temas en torno a la automovilidad, lo cual es obvio, puesto que toda la entrevista giró a este tema. De igual manera, las positivities del auto, sus negatividades y las diferencias de género al usarlo, fueron relevantes. En otros cuadros, se podrá ver que unos conceptos se encuentran más bien aislados de los demás, por lo que se puede prescindir de ellos para el análisis.

En el ejemplo del diagrama-paradigma, vemos cómo existen relaciones básicas y de ejemplos. Sin embargo, como gráficamente ya es fácil visualizar las ideas, se puede argumentar que las razones por las que Jimena se anima a utilizar el auto son por falta de dinero y con motivo de trasladar a su hijo a la escuela y visitar a su madre. Por lo tanto, Jimena cumple con el rol tradicional de ser madre y de utilizar el auto para llevar y traer a los hijos e hijas, idea que muchas investigaciones sostienen y que explican desde la división sexual del trabajo, en la que las sociedades occidentales asignan roles tradicionales a las mujeres (Law, 1999; Cresswell y Uteng, 2008; Kronild, 2008).

Jimena se mueve más dentro de Tonalá, en la Colonia Jalisco y al Centro de Guadalajara, sin embargo, será importante ahondar en las siguientes entrevistas a profundidad, con preguntas como: ¿Cuáles son los traslados de su esposo y en qué modo de transporte los realiza? La teoría asegura que las mujeres se mueven mucho más en

²⁰ Se le llama entrevista piloto porque fue de las primeras que se realizó en la colonia, con una guía de entrevista que contenía algunas de las cosas que interesaban a la tesis y no todas. Esta entrevista no se tomó en cuenta para el análisis posterior, simplemente queda para ilustrar el proceso de AtlasTi.

transporte público, que en automóvil (Cresswell y Uteng, 2008). ¿Esto será cierto para el caso de Jimena?

De igual manera, este primer acercamiento y el primer cuadro, dan pie a nuevas interrogantes. Por ejemplo, ya se ha dicho que Jimena habló mucho de los accidentes que ha tenido al conducir su camioneta, pero por otra parte, dice que las mujeres son más precavidas, que los hombres, al manejar. ¿Se podría hablar de una contradicción en su discurso? De ser así ¿qué es lo que estaría encubriendo dicha contradicción? ¿Un estereotipo de género o una realidad? ¿Podríamos comparar los datos estadísticos sobre accidentes en el AMG, con la respuesta que dio Jimena? ¿Pesaría más la realidad? ¿Sería más fuerte el estereotipo? Como se señaló en el apartado de metodología, independientemente de que la fuente principal o primaria, sean los discursos de las mujeres automovilistas, fue preciso triangular la información que nos brindan las entrevistadas, para generar teoría realmente basada en objetividades.

Finalmente y para terminar de señalar algunas de las bondades del programa, en ese primer acercamiento, se mostraron igual de frecuentes los aspectos positivos y las negatividades del automóvil. Con una segunda entrevista a profundidad y puliendo la guía, el análisis se puede enfocar a una pregunta como la siguiente: ¿Cuáles son los aspectos positivos más importantes al usar un automóvil? ¿Qué es lo que realmente se está priorizando?

c) Enfoque en los valores agregados del automóvil para las mujeres

Para cumplir con los objetivos mencionados con anterioridad, el enfoque de las entrevistas semiestructuradas a profundidad está centrado en abordar de manera separada, la identificación de las identidades, los imaginarios y los sentimientos y en el medio de estos apartados, se colocaron mapas conceptuales y mentales para conocer cómo interactúan los tres enfoques en un mismo proceso psicológico-social.

Se les pidió a las mujeres que relataran los tres momentos más importantes en sus vidas, así como un día común. Metodológicamente esto resultó importante, puesto que mediante sus rutinas y rituales, conocemos sus identidades (Lagarde, 1990: 69), también se conocen los procesos de obediencia y de transgresión, los cuales dicen mucho de las normas sociales que las mujeres siguen y las que no, además de que permiten ver en qué esferas y qué tanto son autónomas (Lagarde, 1990: 70).

Las identidades y los imaginarios se entendieron a partir del análisis de los valores, es decir, las maneras de ser ideales a los que deben aspirar las personas (Rocher, 2006: 70). Los valores inspiran y dan coherencia (o incoherencia) a las conductas y juicios de valor y son relativos a las sociedades, los contextos, las situaciones y los tiempos históricos (ibid: 74 y 81). Los valores son producidos por una mezcla de raciocinio, afectividad e intuición, siendo la segunda, la que más hace que perduren y se arraiguen en la sociedad (ibid: 74).

Tradicional e históricamente se ha visto a las mujeres mediante los lentes de ciertos estereotipos de madres, por ejemplo, y la tarea fue ver qué tanto sus identidades se basan en dichos estereotipos, es decir, contrastar el estereotipo con la realidad empírica (Lagarde, 1990: 70).

¿Qué se entenderá por identidades?

El feminismo ha tenido que defender la identidad de las mujeres para poder luchar por sus derechos, sin embargo, la idea de las mujeres y su identidad, nace en un mundo y una estructura social que las oprime, por lo tanto, según algunas autoras, habría que deconstruir la idea de las mujeres (Butler, 1990). Es decir, su construcción es reflejo de un sistema heteropatriarcal y masculinista, en el que el sexo refleja el género y viceversa y que representa a ciertos tipos de mujeres y no todos (Butler, 1990). Sin embargo el sexo biológico, es también una construcción cultural, pues existen estudios que comprueban que hay una variedad de hormonas y que no están tan polarizadas en hombres y mujeres. *“Como un fenómeno variable y contextual, el género no designa a un ser sustantivo, sino a un punto de unión relativo entre conjuntos de relaciones culturales e históricas específicas”* (Butler, 1990: 61).

El feminismo debe de criticar las opresiones de las mujeres, pero también tiene como obligación debatir, cuestionar y autocriticarse en torno a la idea totalizadora de la mujer (Butler, 1990). No existe una sola idea de feminidad y masculinidad, sino que éstas dependen de elementos como la clase social, la edad, la raza, la sexualidad, el contexto social y la etnia; el patriarcado, entonces, así como las opresiones, variarán dependiendo de estos factores (Butler, 1990; Bustos Torres Navarro Becerra, 2015).

En este caso, se trabajó con mujeres y se identifican como tales, aunque esto signifique una gran variedad de cosas. Sin embargo, la intención aquí es señalar y dar a conocer los procesos de jerarquía y opresión y emancipación de las identidades de mujer a las que pertenecen. Esta investigación se centró en cómo estas mujeres experimentan estas identidades, en un mundo heteropatriarcal, que las nombra y las significa con su discurso.

Esta tesis se centró en las mujeres madresposas, estudiantes y trabajadoras, cuyas identidades son nombradas y señaladas por los parámetros heteropatriarcales. Se analizaron las maneras en las que son oprimidas y violentadas por estas estructuras. Sin embargo, lo interesante fue ver cómo desde la misma estructura heteropatriarcal, las mujeres salen de estos marcos y paradigmas (aunque sea sólo por algunos momentos y en ciertas situaciones), para encontrar formas de emancipación y autonomía que las hagan ser felices y menos oprimidas.

¿Cómo analizar los sentimientos?

La sociología de las emociones y los sentimientos se encarga de señalar los significados, interacciones y arreglos sociales, la lingüística empleada, las metáforas, la historia y las diferencias culturales, en torno a emociones particulares (Enríquez, 2008: 205-206), así como los arreglos morales subyacentes a los sentimientos (Ortiz Nario, 2015: 27). Este enfoque sociológico ayudó a comprender cómo es que la cultura de la automovilidad está basada en relaciones afectivas entre las personas y el automóvil (Sheller, 2005: 221).

Las emociones son reacciones fisiológicas que tienen las personas a estímulos externos, del medio ambiente (Ortiz Nario, 2015: 25), por ejemplo, el ritmo cardiaco acelerado, el sentido de alerta y la adrenalina que subyacen al sentimiento del miedo (ibid: 38). Es decir, existen lenguajes corporales que ayudan a expresar y descifrar las emociones (Ortiz Nario, 2005: 39). Por otra parte, los sentimientos son conocimientos que se gestan a partir de las emociones, la razón, la moralidad y la identidad (ibid). Ejemplo de estos últimos son: la alegría, euforia, felicidad, hartazgo, rencor, envidia.

Las emociones y los sentimientos, por un lado, son procesos individuales y psicológicos. Por ejemplo, un episodio emocional puede crear disposiciones y una tendencia a responder de cierta manera a situaciones similares (Domarchi, Tudela y

González, 2008). Y por otro lado, tienen mucho de culturales, pues también son actos convencionales socialmente, que al final, crean geografías emocionales en donde grupos grandes de gente actúan igual en ciertas circunstancias (Ibid, 20015: 223).

Las industrias automotrices, junto con los medios de comunicación, juegan con las emociones de ira, dolor, frustración y alegría de los consumidores (Sheller, 2005: 224). Por ejemplo, con el sentirse libre, al alcanzar grandes velocidades arriba de un automóvil deportivo y el sentir la sensualidad de sus interiores de lujo. Así también, las industrias sexualizan los automóviles, ya sea de manera masculina, o ya de forma femenina (Sheller, 2005: 225).

Al engancharnos mediante ciertos sentimientos, también valoramos ciertas prácticas éticas (Sheller, 2005: 229). Por ejemplo, valoramos el llegar temprano a una cita con la persona que amamos, por encima de cuidar el ambiente y utilizar transportes más amables ambientalmente hablando.

En este apartado interesó conocer cuáles son los sentimientos que subyacen en el discurso de las mujeres automovilistas, es decir, cuáles son los conocimientos gestados a partir de las emociones sentidas al recordar o evocar sus experiencias viajando en automóvil. ¿Cuáles prácticas éticas y morales son las que priorizan ellas? ¿En cuáles circunstancias se presentan estas decisiones éticas basadas en sentimientos?

Las emociones y los sentimientos son poderosas influencias a la hora de decidir utilizar un carro. En este sentido, si se desea disminuir su uso, es también importante analizar cómo es que las personas se enganchan sentimentalmente con estas tecnologías y entonces, buscar que las movilidades no motorizadas también enganchen a la gente emocionalmente (Sheller, 2005:222).

¿Qué son los imaginarios?

El imaginario es “un conjunto de creencias, valoraciones, sentimientos y significaciones socialmente compartidas que condicionan nuestro actuar y le dan sentido a nuestra vida...” (Preciado 2011: 7), usualmente están objetivizados por las instituciones sociales y se puede clasificar en varios tipos (ibid: 32):

- El “imaginario instituido” o todo lo que está establecido y sancionado socialmente de forma explícita o implícita, el cual influye en los:

- “Imaginarios individuales” o “imaginarios radicales”, los cuales son creativos, novedosos, transformadores y priorizan la autonomía de los individuos, que tienen como fin volverse
- “Imaginarios instituyentes”, o con potencial de ser instituidos.
- De los “imaginarios emergentes” no se sabe si serán o no instituyentes, alteran la sociedad sin necesariamente constituir un nuevo imaginario.
- Los “imaginarios residuales”, son los imaginarios que están perdiendo fuerza y mueren poco a poco.

¿Cómo imagina la sociedad mexicana a las mujeres automovilistas? ¿Estas ideas y valores difieren de las que tienen las mujeres automovilistas sobre sí mismas y sobre otras como ellas? ¿Cómo se imaginan a quienes se mueven en la ciudad mediante la bicicleta o el transporte público? En este apartado se respondieron estas preguntas, de igual manera, poniendo atención al discurso, a partir del análisis de los valores.

Modelo general de interacción y profundización

El objetivo de analizar de manera separada, los imaginarios, sentimientos e identidades, es profundizar en cada uno de ellos como procesos separados, para resaltar la importancia que tiene cada uno dentro de un proceso mayor y unificado, en el que interactúan estos y muchos más factores. Por lo tanto, después del análisis a profundidad, se muestra cómo es que interactúan entre sí, los procesos que se están tomando en cuenta, con el propósito final de generar un modelo general, que facilite el entendimiento y que pueda dar luz sobre los valores agregados que tienen los automóviles para las mujeres y con esto, generar políticas públicas que puedan enfocarse en aspectos más profundos y estructurales.

Antes del análisis de los imaginarios-sentimientos-identidades como un modelo general, es preciso dar cuenta de la literatura en torno a la movilidad y las ciencias sociales para poder situar este estudio dentro de la antropología urbana. Además de esto, el Capítulo 2, revisó lo que se ha escrito en torno a la movilidad y el género y el consumo masivo de automóviles, con el fin de construir un marco teórico coherente. Fue importante ver las características del uso del carro por parte de las mujeres desde las estadísticas.

En el Capítulo 3 se presentan los resultados del sondeo que se hizo con las habitantes de las secciones A y C de Loma Dorada, para conocer cómo es que viven la

colonia y sus problemáticas, con el fin de contextualizar al lector sobre la caracterización del espacio en el que se trabajó. Espacio que, además de desigualdad socioeconómica, alberga mujeres migrantes, con bajo nivel de escolaridad y preocupadas por la inseguridad, los robos, los asaltos, la contaminación y el espacio público descuidado. Interesó conocer si además de la desigualdad socioeconómica, las mujeres viven violencia de género.

El capítulo medular de esta tesis es el Capítulo 4, en donde se analizan las entrevistas a profundidad mediante el programa AtlasTi y se habla específicamente de las movilidades de las mujeres de esta colonia, sus creencias, hábitos, motivos al utilizar sus carros o el de la familia. Lo medular radica en ver cómo las identidades, los sentimientos y los imaginarios, funcionando juntos y analizándolos de manera separada y a la vez, como proceso, pueden decir mucho sobre cómo se experimentan las maneras de ser mujer y de andar en automóvil.

En el capítulo final, las conclusiones retoman la importancia de estudiar la movilidad a través de las ciencias sociales, puesto que se da cuenta de libertades, empoderamientos²¹, opresiones y violencias al usar un automóvil y de cómo se gestan y cambian los espacios geográficos vistos desde un punto de vista antropológico. Se concluye también en algunos límites de la investigación y las futuras líneas de investigación.

Después de las conclusiones finales, se ofrece un apartado de documentos anexos: la guía de entrevista, el formato de sondeo y un *check list* de la agenda pública con los problemas a tratar en materia de movilidad y género, los cuales pretenden ayudar al lector a comprender de mejor manera el texto.

²¹ El empoderamiento se entendió como el proceso en el que las mujeres controlan sus recursos económicos y en contra de la opresión patriarcal (sumisión, sacrificio, etc.), al tomar decisiones propias (Batliwala, 1997; Casique, 2010;).

Capítulo 2. Estado de la Cuestión y Marco Teórico

“La antropología de la mujer enriquece a la disciplina y al conocimiento histórico, porque... no se limita a indios ni a primitivos... Aún en el análisis de las mujeres indias, su realidad rebasa al grupo que el reduccionismo de la antropología mexicana ha privilegiado. Las indias tienen mucho que ver con los indios, pero su situación se fundamenta tanto en su condición de mujeres, como en su condición étnica y de clase” (Marcela Lagarde, 1990:77).

2.1 Introducción

Este capítulo tiene como finalidad, mostrar el estado de la cuestión de la antropología urbana, que es la disciplina con la que se trabajará este estudio de movilidad urbana. Posteriormente se dará cuenta de cómo los estudios sobre movilidad urbana han pasado de ser meramente técnicos a ser objeto de estudio de las ciencias sociales. Desde las ciencias sociales es donde se comienza a cuestionar la relación entre movilidad y género, comenzando por los debates sobre la interrelación entre el espacio y las personas, según su género. Por lo tanto, en este texto se partirá de la idea de que las movilidades influyen en cómo las mujeres experimentan el ser mujer y viceversa: que el hecho de tener una identidad de género influye en los movimientos cotidianos que se realizan dentro de la ciudad. Posteriormente, se hace una revisión de la agenda pública o los problemas públicos que los gobiernos e instancias internacionales han señalado como tales en torno al género en relación a la movilidad, para concluir que en México y en el AMG solamente se ha visto como problema grave, el acoso sexual en el transporte público.

Por último, mediante una encuesta intercensal, se dará cuenta de los medios de transporte en los que se mueven las mujeres en el AMG, sobre todo en los viajes al trabajo remunerado, para concluir que es desigual el uso del coche por parte de mujeres y hombres en todos los municipios del AMG. El uso también está distinguido por edad, por estado civil y por nivel socioeconómico, siendo las mujeres jóvenes y adultas, casadas o divorciadas y empleadoras y patronas, las que más utilizan el carro.

2.2 Los objetos de estudio de la antropología urbana

a) La antropología “en” la ciudad: La Escuela de Chicago

Desde 1960 y 1970, en antropología, se comenzó a estudiar la alteridad en las propias ciudades donde vivían los y las investigadoras, en sus propias ciudades y no ya en culturas lejanas y exóticas. Fue así como nació la antropología urbana, disciplina encargada del estudio de la organización, las relaciones y problemas sociales exclusivos de la ciudad y su comparación en diferentes culturas y momentos o procesos históricos (Engle Merry, 1997). Existen dos paradigmas importantes dentro de los estudios en antropología urbana, los cuales se presentarán a continuación.

La perspectiva más clásica, la de hacer antropología “en” la ciudad, aborda grupos distinguibles dentro de la ciudad, como bandas, etnias, guetos, grupos de clase social baja, entre otros. Dicha perspectiva se desarrolló en la Escuela de Chicago, en los siglos XIX y principios del XX, cuando dicha ciudad crecía exponencialmente, a causa de la migración europea (Hanerz, 1980).

Los primeros antropólogos urbanos, eran también sociólogos que se interesaban en los rasgos sociales indeseables y las minorías de la sociedad industrial en desarrollo (ibid). Las instituciones como la familia, la iglesia, el orden moral, la superficialidad de las relaciones en la urbe, también fueron temáticas importantes. Siguiendo con el recuento que hace Hanerz (1980), se pueden señalar a algunos de sus representantes: Robert Ezra Park fue un periodista e investigador que, desde una “ecología urbana” o una “sociología del espacio”, es decir, un darwinismo social por la competencia por el espacio y una simbiosis (los habitantes se benefician mutuamente de la coexistencia en un medio), analiza cómo las diversas actividades humanas se distribuían según los valores del terreno y habla del diagrama ideal de los círculos concéntricos en donde los círculos centrales eran de comercio de residencias poco valoradas, mientras que las periferias eran para la gente acomodada. Lo que permitió investigaciones de corte cuantitativo de mapas de distribución de los fenómenos. Para él era importante el método antropológico cualitativo en estudios de la ciudad, como la observación de creencias, costumbres, prácticas, concepciones de la vida, en su escenario natural, así como entrevistas informales, encuestas y análisis de documentos personales.

Por otra parte, Nels Anderson, analiza a los *hobos*, quienes eran los trabajadores migratorios de trabajos temporales en ferrocarriles y trenes de carga, hacia

construcciones, granjas y bosques. Ellos vivían en asentamientos ilegales, llamadas selvas y en pensiones baratas. Anderson abandonó la escuela para convertirse en hobo y después se volvió sociólogo y describió los diferentes tipos de personas sin techo, por ejemplo: el *tramp* (vagabundo que vivía del robo), *home guard* (trabajadores no migratorios), entre otros.

b) La antropología “de” la ciudad: Los procesos globales

Existe también, otra vertiente de la antropología urbana, encargada de comprender el crecimiento mismo de la ciudad y las afectaciones hacia la ciudadanía, así como las transformaciones y deterioro del espacio en donde viven. Esta antropología estudia la afectación local de los procesos globales. Entre estos procesos globales, están por ejemplo, las políticas nacionales, la planeación urbana y los consumos masivos. (Kaplan y A. Manners, 1972; Kottak, 1994; Engle Merry, 1997; Cucó, 2004; Ember, Ember y Peregrine, 2004).

Para ilustrar esta línea, se puede mencionar la importancia, según Sassatelli (2004), de los “contextos de consumo”, es decir, estudiar los procesos en los que se reflejen las lógicas locales, institucionales, históricas, cotidianas y globales. Pocas mercancías son realmente globales, pues para hacerlo se tienen que adaptar a las diferentes localidades en las que se insertan y los diferentes modos de consumir que tiene la gente (por edad, género, étnica, etc.) (Sassatelli, 2004).

c) La especificidad de la antropología urbana

La ciudad es entonces, un proceso, en el que se da la vida social mediante la influencia del espacio y los lugares (Jaffe, Rivke and Anouk De Koning, 2016). Estos pues, constituyen los objetos de estudio de la antropología urbana. Sin embargo, esta disciplina también se distingue de otras, como la sociología y la geografía urbana, al utilizar métodos particulares como la etnografía y la observación participante, dotando de información que no proviene de la verbalización y no resulta tan obvia (ibid).

Las experiencias y los horizontes de la gente ya no están circunscritas a un lugar muy delimitado geográficamente, sino que abarcan redes mucho más amplias, en donde el internet y los medios sociales son una buena herramienta (ibid). De igual manera, los

métodos móviles son importantes, por ejemplo, el caminar, viajar en auto con las personas, o que ellas hagan un diario de sus viajes, para comprender los significados y motivos que las personas le dan a sus experiencias. También existen los mapas mentales que se les pide a la gente con el fin de saber cómo estructuran lo que es importante para ellos y ellas (ibid). Cada vez más se utilizan fuentes de información diversa como las autoetnografías, los datos estadísticos, los debates políticos, los teléfonos móviles las redes sociales virtuales, la música, la danza, los murales comunitarios, los olores, los sabores, entre otros (ibid).

2.3 La movilidad desde la antropología y la sociología

Cuando se quiere comprender el significado de la movilidad, es preciso revisar la Ley de Movilidad del Estado de Jalisco (2013), la cual tiene por objetivo regular el transporte público y de carga, señalar los derechos y obligaciones de ciclistas, peatones, automovilistas en la vía pública. Sobre todo en lo que concierne a la organización y administración de infraestructura en coordinación los tres niveles de gobierno.

Esto es bien cierto cuando hablamos de la esfera legal de la movilidad y en cuanto a la cultura vial y las infraestructuras, pero la planeación urbana también nos da luces sobre cómo estudiar y administrar la movilidad en las ciudades. Por ejemplo, existen varios manuales que hablan de que las ciudades mejoran su movilidad si se implementa más infraestructura ciclista, espacios peatonales desarrollo orientado al tránsito o desarrollo sostenible (World Resources Institute, 2015), plataformas logísticas (conjunto de instalaciones, recursos y sistemas de información y gestión para el transporte de carga y logística) (BID), barrios compactos, densos y mixturizados alrededor del transporte público masivo (ITDP, 2016).

Para comienzos del siglo XXI, las ciencias sociales hacen parte de los estudios sobre movilidad, priorizando a las personas, sus contextos históricos y socioeconómicos, viendo a los transportes como un medio, incluyendo como medios a la bicicleta y el caminar, reconceptualizando los desplazamientos teniendo en cuenta el territorio y las tecnologías, dejando de lado la priorización de la tecnología y los costes (ibid).

Como se dijo en la introducción de este texto, desde 1970, la movilidad no es sólo sinónimo de transporte y cuestiones ingenieriles de tránsito, sino que también significa personas movilizándose. Por ejemplo, los estudios políticos han tomado en cuenta a

representantes y funcionarios que estén en puestos importantes con respecto a los proyectos de transporte público (Fundación William y Flora Hewlett, 2007).

Desde el enfoque sociológico, se han estudiado las inequidades, las jerarquías y los poderes (Sheller, 2014: 50). Por ejemplo, los encuentros entre clases sociales que se manifiestan de manera palpable en la inmovilidad del tráfico vehicular pesado (Yacizi, Berna, 2013). Otro ejemplo, la relación entre movilidad sustentable y racismo, al poner ciclovías gentrificando barrios negros (Sheller, Mimi, 2015). Es decir, que las movilidades son posibles, sólo mediante la subordinación y la inmovilidad de otros objetos y personas (Sheller, 2014: 48), según el género, estilo de vida, edad, etnicidad y clase (Salazar, 2014: 60).

De igual manera, se ha conceptualizado como *motilidad* a las capacidades y potencialidades de la movilidad de las personas, según sus competencias y posibilidades; lo que obliga a hablar de derechos, ética y justicia (Sheller, 2014: 49). Por otro lado, la *movilidad como capital* también ha sido estudiada, pues ésta permite el acceso a capitales y recursos diversos: psíquicos, sociales y políticos (ibid). La movilidad es vista aquí, como la habilidad de encontrarse, conectarse y sostener relación con otros objetos, agentes y lugares (Kronild, 2008: 23).

Los estudios fenomenológicos de las movilidades se enfocan en las prácticas encarnadas de las movilidades, mediante los sentidos, objetos y la quinestésica (Sheller, 2014: 49) y en la corporalidad y la sociabilidad al ser móviles (Aguilar Díaz, 2016). También ha habido antropólogos que se concentran en el movimiento como un evento, que puede implicar alguna tradición cultural, un acto cotidiano, una manera de vivir, una terapia de salud mental, o un medio de resistencia masiva (Lorimer, Hayden, 2011). El movimiento o la infraestructura para el movimiento, puede ser un símbolo importante para la sociedad (Yacizi, 2013), por ejemplo una carretera que simbolice el posicionamiento de una ciudad, dentro del mundo global (ibid).

Algunos estudios que han sabido innovar en metodologías, utilizando, por ejemplo, la observación participante móvil o la video etnografía (ibid). La etnografía (sobre todo la multisituada) y el trabajo de campo observacional y participativo resultan excelentes para captar aspectos importantes de los movimientos humanos, de manera sensorial, experiencial, social y ambiental (Salazar, 2014: 57).

Lo importante de la perspectiva sociológica de la movilidad, es ver cómo el movimiento potencial, bloqueado, la inmovilidad, el movimiento físico en sí mismo, los significados dados a dichos movimientos (narrativas, discursos y representaciones) y la experiencia de realizarlos (experiencias encarnadas), crean realidades materiales, ideológicas, sociales, políticas y económicas, y a la vez, son creadas por éstas (Cresswell y Uteng, 2008: 2; Salazar, 2014: 60; Sheller, 2014: 52). Estas realidades tienen que ser problematizadas empíricamente, más que darlas por sentado (Salazar, 2014: 60).

Por otra parte, en un principio la antropología clásica se enfocaba esencialmente en las culturas y sociedades delimitadas territorialmente, suponiendo que eran estáticas, ahora los estudios versan sobre las movilidades, los flujos y conectividades, las cuales se ven como característica implícita de un mundo globalizado, transnacionalizado, que desterritorializa las identidades (Salazar, 2014: 56-58). No sólo ocurren cosas importantes en los lugares donde reside la gente, si no en los caminos que toma para llegar a estos lugares (ibid: 58), así como los discursos que utilizan para representar la movilidad²² (Sheller, 2014: 50).

Ha habido estudios sobre las funciones de la movilidad en la sociedad, las responsabilidades morales de los diversos agentes, medios o instituciones implicados en la exclusión hacia las mujeres; estudios sobre las independencias que ofrece la movilidad y dependencias que implica en los agentes inmóviles; de igual manera, estudios sobre exclusión social, sobre desarrollo y medio ambiente, con las eco feministas y los ecólogos sociales y estudios sobre las resistencias al desarrollo y las movilidades alternativas (Kronild, 2008: 27-29).

La investigación de maestría se enfoca en explicar los procesos globales a partir de su relación con lo local, en el entendido de que se hará antropología de la ciudad. En este sentido, la automovilidad implica pensar en varios agentes y factores poderosos interconectándose, sin embargo, este texto se enfoca en las maneras de vivir estos viajes, las representaciones, experiencias, las apropiaciones e ideologías en torno al viajar, pues la movilidad es una práctica diaria significativa que encarna prácticas en los cuerpos y mentes de las personas en movimiento (Zunino Sing, Dhan, 2014). Los transportes y los

²² Con ayuda de la teoría de Foucault sobre el poder, se analizan los significados, discursos y representaciones de la lentitud, la rapidez y la producción de sujetos móviles normalizados. Lo que tiene que ver con los movimientos bloqueados, las relaciones de poder, el poder disciplinario y las tácticas de control y resistencia (Sheller, 2014: 50).

movimientos de la gente no son simplemente alienantes, sino que están cargados de significados y experiencias sociales importantes.

2.4 Los estudios de género y la movilidad

“Los marxistas de 1960 solían condenar a las primeras feministas de burguesas y triviales por sus demandas de igualdad... Me pregunto: ¿Quién les hacía las compras? ¿Quién les lavaba? ¿Quién cuidaba a sus hijos? (Seguramente sus madres, novias, o esposas)...” (Greed, 2008: 246).

a) El género como definición dinámica

El género es el conjunto de diferencias entre hombres y mujeres, basadas en diferencias histórico- culturales, las cuales se reflejan en valores, símbolos, significados, identidades subjetivas, actitudes y expectativas que son etiquetadas como formas masculinas o femeninas de ser (Lamas, 1986; Ember, Ember y Peregrine, 2004). Sin embargo, el género no opera solamente de manera binaria, sino que es un constructo histórico, geográfico y cultural (Cresswell y Uteng, 2008: 1), lo que ha resultado en diversidad de formas de ser, a pesar de que éstas no estén bien vistas por la sociedad. Es decir, existen muchos otros géneros más, como el de las y los transgénero, o el de las comunidades bisexuales o lesbianas²³, es por eso importante traer a colación la *teoría queer* y decir que, por género, no sólo nos referiremos a las personas masculinizadas o feminizadas, sino aquellas que transgreden estas oposiciones binarias producto de un sistema heteropatriarcal (Clarsen, 2014; Oswin, 2014).

El desarrollo de los estudios de género ha sido influenciado en gran medida, por los movimientos sociales de las mujeres, por los múltiples cambios en su situación social

²³ El concepto de género es fácilmente intercambiable: unas veces hace referencia a las mujeres, otras a la diferencia sexual y otras tantas, a las mujeres y los hombres; sin embargo, dicho intercambio se debe a que ha sido usado por diversas feministas occidentales, en momentos estratégicos de activismo social, en contextos geográficos específicos (Clarsen, 2014). Por ejemplo, en 1960, las feministas exigían justicia basada en la diferencia biológica natural de los hombres y las mujeres; después otras feministas aseguraban que el género era un simple producto socio-cultural; y posteriormente, se cuestionaron los roles heteronormativos a los que hacía referencia el género (ibid).

y por la inserción de ellas a espacios como el académico y laboral. A partir de 1970, las geógrafas feministas, critican el positivismo que había caracterizado a la geografía clásica, renuevan su epistemología y hacen de la situación femenina y los espacios de la mujer, un objeto de análisis (Ortega Varcárcel, 2000).

b) Los espacios influyen en el género

Los valores, identidades y actitudes de género son espacialmente producidos mediante las prácticas en el espacio público y privado (Cresswell y Uteng, 2008). Las líneas de estudio han versado sobre el protagonismo de la mujer en contextos de pobreza, en las esferas de la producción (discriminación laboral, salarios más bajos, empleos menos cualificados, menor probabilidad de ascenso, entre otros), en la esfera industrial multinacional (trabajo asalariado femenino flexible y mal pagado), en la esfera privada doméstica (reproducción, labores domésticas, cuidado de los niños y niñas), entre otras, con el fin de conocer cómo se construyen y diseñan estos espacios, para qué están hechos, cuáles son sus normas y sus símbolos (Ortega Varcárcel, 2000).

El espacio se ha entendido como dual: el espacio dominante, el masculino, de producción, economía, poder, política, trabajo, el espacio activo; y por otra parte, el espacio dominado, el femenino, de reproducción, inactivo, doméstico, vecinal (Ortega Varcárcel, 2000). Estos espacios femeninos, son usualmente discriminados (ibid). Para sustentar este postulado, la geografía feminista se basa en el materialismo histórico, para decir que casi todas las culturas tienen sistemas sociales patriarcales, en las que dominan la masculinidad (ibid). También es preciso reconocer que la dominación de los espacios ha sido heterosexual y ha dejado en espacios marginales a sexualidades no heteronormadas (Oswin, 2014).

La integración de la mujer en la ciudad y las relaciones que hay entre la forma y planeación urbana y la condición femenina, también han constituido temas interesantes para la geografía feminista (Ortega Varcárcel, 2000). Desde esta perspectiva, mucho del diseño y la producción del espacio físico urbano (servicios, vivienda, etc.), está construido por hombres, para hombres, dominando, poniendo en riesgo y subordinando a las mujeres (ibid). Por lo tanto, esta perspectiva resulta fructífera a la hora de pensar en ciudades latinoamericanas como Guadalajara y su área metropolitana.

Hay numerosos ejemplos empíricos que sustentan la idea de que las espacialidades influyen mucho en las ideas y las prácticas de género. El de un grupo de mujeres chilenas que se ven forzadas a omitir sus trayectos (inmovilidad) a causa del mal diseño urbano del espacio público, del último proyecto de vivienda que el gobierno realizó en el barrio (Figueroa Martínez y Forray Claps, 2015).

Por otra parte, en EUA, el diseño comunitario o ambiente edificado (densidad de empleo, usos mixtos, redes de calles, mejor servicio de transporte) es visto como una forma de reducir la dependencia al automóvil, de movilizar los cuerpos de las personas con fines de salud. Sin embargo, afecta a las mujeres de manera particular (Handy, 2006). Las mujeres adultas y adultas mayores son cada vez más obesas y más enfermas (cáncer, diabetes, infertilidad, entre otras), puesto que no realizan actividades físicas. Las mujeres en los suburbios caminan menos, que las mujeres en los barrios tradicionales, aunque aquí, las que tienen hijos caminan menos. Puesto que los suburbios son percibidos como más seguros para niños y niñas (ibid). Las mujeres se preocupan más por su seguridad, que los hombres, sobre todo en los espacios públicos y el transporte. Por lo tanto, el auto es para ellas, el medio más seguro y tienden a ver sus barrios como inseguros, porque no los caminan (sobre todo en los suburbios).

c) La interrelación de la movilidad y el género

La movilidad contribuye a las experiencias de género

La movilidad está conformada por cierta espacialidad, por lo que la primera también es un proceso que permite, obstruye y modifica las prácticas (los aspectos encarnados y experienciales de la movilidad), los movimientos y los significados (narrativas y discursos que hacen que la movilidad tenga sentido culturalmente) de género y sus jerarquías, así como la producción de subjetividades (Cresswell y Uteng, 2008: 2).

Existen algunos estudios que dotan datos empíricos que sustentan esta tesis. Por ejemplo, la maternidad es cada vez más construida por las *hipermovilidades* (Murray, 2008: 47), al evitar que sus hijos e hijas estén en riesgo, las madres de clase media se empeñan por ser “buenas madres”, perdiendo su movilidad independiente y escoltándoles a todos los lugares que sean necesarios (ibid: 48-49). Por un momento, sus movimientos se pueden percibir como autónomos y facilitadores del tiempo en familia, puesto que son

tan diversos, que modos de transportes público no pueden proporcionarlos y los automóviles sí. Sin embargo, lo que hacen es evitar la culpa de ser malas madres (rol tradicional) y estar siempre flexibles y disponibles para los niños y niñas, esto a pesar de trabajar turnos completos (ibid: 52-58).

El movimiento resulta empoderante para las mujeres cuando por ejemplo, ellas son comerciantes que viajan y tienen más ganancias al estar en constante movimiento; o en algunas comunidades estudiadas, en donde para ellas es mal visto salir y rondar la calle sin propósito, por lo tanto, encontrar propósitos políticos para salir, resultan ser un alivio (Hanson, 2010). Sin embargo, como se vio anteriormente, algunas veces el movimiento resulta opresivo, para las mujeres que tienen que viajar largas distancias hacia empleos mal pagados o las mujeres que la hacen de choferes de sus hijos e hijas todo el día (ibid).

Por lo tanto, las investigaciones en torno a la movilidad y el género, siempre se tienen que contextualizar tomando en cuenta: la vivienda, familia, comunidad, ambiente construido, infraestructura de transporte, instituciones, acceso a internet y otras formas de tecnología de la información y normas culturales. Hay que mantener un equilibrio entre las generalizaciones que hagamos, basándonos en las particularidades de cada caso (Hanson, 2010). Es importante ver la información sobre las relaciones dentro de la vivienda (la manera en la que se toman decisiones dentro de la casa, el número de hijos e hijas), el barrio (servicios), la región y la ciudad más grande, así como la cultura, la religión (puede prohibirles salir), las identidades para afuera (cómo me ven los demás, es decir, si puedo ser empresaria y andar en bici) y para dentro (cómo me siento yo al hacerlo) (ibid).

También existen prácticas encarnadas en los cuerpos, dependiendo del género²⁴. Por ejemplo, los cuerpos de las mujeres embarazadas, cargando niños y niñas, deshabilitados, o los cuerpos feminizados expuestos a la violencia y a dejar de moverse en ciertos espacios, la habilidad para ir en cierto tipo de transportes como la bicicleta, el andar y moverse como mujeres y el que andar en moto se vea mejor en hombres (Law, 1999).

²⁴ Otros estudios empíricos apoyan la tesis de que las movilidades también cambian a las personas, como el del surgimiento de nuevos patrones feminizados de migración hacia Europa, proceso transnacional, policéntrico y reticular, con el que las geógrafas feministas y materialistas también redefinen los conceptos clásicos en geografía (Cattan, 2008: 86-94).

El género como productor de distintas experiencias de movilidad

Si bien, las espacialidades y las movilidades influyen en la manera en la que las mujeres viven su feminidad, las feminidades, de igual manera, producen espacialidades y experiencias de lo espacial muy particulares (Ortega Varcárcel, 2000), por lo tanto, el género modifica y produce movilidades distintas (Cresswell y Uteng, 2008).

A partir de 1970, las geógrafas feministas han estudiado los patrones diferenciados de las movilidades entre mujeres y hombres, argumentando que no sólo los propósitos del viaje son distintos, sino el modo de transporte, los tiempos de viaje y las distancias, a causa de los roles diferenciados que se le asignan socialmente a cada uno de los géneros, la división del trabajo, la separación de la producción/reproducción, la dicotomía entre lo público/privado, el acceso a los recursos, los códigos y los ambientes edificados; todos estos permeados por el género (ibid; Kronild, 2008; Law, 1999). Por ejemplo: son las mujeres quienes usan más el transporte público y son mujeres quienes a lo largo de la historia, han tenido más dificultad en apropiarse del auto; por otro lado, son los hombres quienes más usan el automóvil privado para sus conquistas sexuales (Cresswell y Uteng, 2008) y es el sujeto varón, blanco y trabajador, siendo “libre y autónomo” al desplazarse en auto, quien más utiliza el auto y a quien más se dirigen los anuncios comerciales de automóviles (Seller, 2008; Cresswell, 2006; Preciado, 2011). Y a pesar de que poco a poco, las mujeres fueron ganándose el derecho a viajar en auto, la manera de movilizarse en él, de significar estos movimientos y vivirlos, no es la misma que la de un hombre y ha cambiado en el curso de la historia (Clarsen, 2014).

De igual manera, la tradición del feminismo radical señaló los mecanismos de opresión, como la violación, al rescatar las experiencias personales de las mujeres; y las feministas marxistas se enfocaron en las relaciones entre la casa y los espacios de trabajo, como mecanismos opresivos de igual manera (Law, 1999).

Las geografías de los miedos de las mujeres, señalaban estrategias de autoprotección, viajes con acompañantes y la evasión de ciertos espacios. Sin embargo, estos últimos estudios, sólo reforzaban la exclusión de las mujeres a ciertos espacios (Law, 1999). La perspectiva geográfica de los viajes al trabajo, concluyó, mediante métodos cuantitativos, que las mujeres hacen más traslados cortos al trabajo, señalando la importancia de los efectos del matrimonio, la presencia de los hijos e hijas y la

segmentación del mercado de trabajo. También se ha hablado de los viajes potenciales que no se hacen (Law, 1999).

Se pueden citar algunos estudios específicos, en los que las ideas, expectativas y prácticas femeninas y masculinas determinan los traslados de las mujeres. En países en desarrollo, como Uganda, las mujeres urbanas gastan el 50% de sus ingresos en transporte público, puesto que a los hombres se les dota de dicho servicio en sus lugares de trabajo; de igual manera, las mujeres son acosadas sexualmente por parte de los choferes de estos transportes, sus esposos controlan sus viajes para hacer compras y no tienen tiempo libre para recrearse, puesto que se encargan de las labores del hogar (Tanzarn, 2008: 159).

Estas diferentes movilidades a causa del género, no son exclusivas de las ciudades en desarrollo. En ciudades como Copenhague, Dinamarca se ha visto que las mujeres escogen trabajos más cercanos a sus hogares, puesto que ocupan su tiempo en el cuidado de los niños y niñas y la casa (Naess, 2008: 178-182). Ellas son quienes viajan menos con motivos recreacionales (ibid). En este país, también la cultura vial de los y las automovilistas difiere, puesto que las mujeres son mucho más tolerantes, tienen más consideración por los niños y niñas, respetan más las leyes y tienden a pensar mucho más en los riesgos (inmovilidad, llegar tarde, accidentes, entre otros) (Jørgensen, 2008: 103-105). Por otra parte, las mujeres se comunican menos con otros y otras conductoras y por esto, establecen menos vínculos morales con los que puedan evadir la ley a su conveniencia (ibid: 108-109). Por ejemplo, ellas respetan mucho más, los límites de velocidad y es por ello que se les ve como agentes inmóviles, mientras que a los hombres se les ve como móviles y dominantes de la automovilidad (ibid: 109).

Analizar dichas movilidades nos ayuda a medir qué tan equitativa es la posición de los hombres y las mujeres en sociedad (Kronild, 2008). La marcada división de género se sigue dando incluso también en lugares como Noruega, en donde, por una parte más mujeres tienen trabajos remunerados y los hombres se responsabilizan de las labores del hogar y sus hijos e hijas, pero por otro lado, ellas no se desplazan tanto a lugares de recreación y con fines de satisfacción personal, como sí lo hacen los hombres (ibid: 206).

Se ha hablado de la importancia de la teoría queer en el estudio de las movilidades internacionales y sociales²⁵ (Oswin, 2014), pero poco se ha hablado de las movilidades

²⁵ Por ejemplo, de cómo se ha dado la globalización de las culturas gay y lesbianas, desde Occidente a países no occidentales; la resistencia que han tenido los grupos sociales y lésbicos, a

urbanas de personas lesbianas, homosexuales, transgénero y transexuales. ¿Estas personas sufren de discriminación o algún tipo de violencia al andar en transporte público, al caminar o andar en bicicleta? ¿Pueden hacer público su género o preferencia sexual en la vía pública y en los medios de transporte? ¿Enfrentan alguna problemática al caminar por las calles?

El género le da forma a las maneras de moverse y al acceso de hombres y mujeres a los transportes y servicios y los transportes y servicios, con su infraestructura, crean y mantienen exclusiones hacia las mujeres (Tanzarn, 2008: 159). Si las mujeres son devaluadas socialmente, el transporte mantendrá esta exclusión (ibid: 164). Las identidades se constituyen mediante los lugares y las movilidades y refuerzan ciertos poderes, creencias y prácticas (Law, 1999).

¿Cómo es que se da esta generización de los espacios y las movilidades? Existen discursos de opresión, en los medios de comunicación y el hablar cotidiano, que generizan los espacios y lugares (Subramanian, 2008: 36-37). Por ejemplo, la prensa canadiense pre-imaginó que ciertas personas, como las mujeres aborígenes de Canadá, pertenecen a espacios muy particulares y no a otros; si se salen de ese espacio, entonces está casi justificado que las asesinen o dañen sus cuerpos (Subramanian, 2008: 37). Pero en realidad, los cuerpos no son intrínsecamente libres en unos lugares y en otros no, sino que las representaciones y los discursos los hacen móviles o inmóviles según su sexo (ibid: 39). En este caso, las mujeres no pueden transitar ciertos espacios, como resultado de una heterosexualidad compulsiva y un anti mestizaje colonizador sistémico, que marca como válido, únicamente el cuerpo blanco (ibid: 40-43).

la heteronormatividad, la migración de grupos de homosexuales y lesbianas, entre otros (Oswin, 2014).

Agenda pública sobre género y movilidad

Las recomendaciones más importantes en materia de género y políticas públicas²⁶ en torno a la movilidad y el transporte, que han hecho las instancias nacionales e internacionales, han tenido que ver con:

1. Los viajes de cuidado infravalorados (de madres, enfermeras y personal de hospitales) y vistos como de ocio y recreación, cuando hay pruebas de que incrementan la productividad de los países (Turner y Giéco, 2006; Greed, 2008; Duchéne, 2011).
2. La falta de servicios de guarderías para los niños y niñas y los espacios públicos para ellos y para la convivencia de las mujeres (Uteng, 2011; UDP, 2013).
3. La violencia sexual contra las mujeres en el transporte público de parte de los hombres²⁷ (Tanzarn, 2008; EMBARQ India, 2016).
4. La falta de infraestructura y servicios como: el transporte público nocturno (Peters, 2013); los baños públicos para mujeres y hombres con cambiadores para bebés y con facilidades para las personas discapacitadas (Greed, 2008 Peters, 2013; UDP, 2013); los espacios amplios en el transporte público para bultos y carriolas (Hasson y Polevoy, 2011; Lubitow, 2018); servicios no centralizados (Duchéne, 2011); y paradas flexibles de autobuses para garantizar la seguridad de las mujeres (WACSDUD, 2011).
5. Los problemas económicos como la segregación laboral o la infrarrepresentación de las mujeres de manera profesional en el sector transporte, en la planeación de la ciudad y en cuestiones de movilidad²⁸ (Turner y Giéco, 2006; Duchéne, 2011; Hasson y Polevoy, 2011; Peters, 2013; IDB, 2016). La inaccesibilidad económica de las mujeres

²⁶ Se entenderá como política pública, a la acción dirigida a resolver un problema público específico, definido desde el ideal diálogo entre la ciudadanía y el gobierno (Crispín Martínez, 2015).

²⁷ En la Ciudad de México y en el AMG, solamente se han priorizado algunas efímeras políticas y programas en contra del acoso sexual dentro del transporte público.

²⁸ En algunos países se han creado políticas para que las mujeres trabajen en los puestos y áreas de movilidad (de manera formal). Ejemplos de esto son: Croacia, España y Hungría, con el sistema ferroviario; Francia y Reino Unido, con la movilidad aérea; Italia, con el transporte subterráneo; Perú, con la policía de tránsito; Colombia, con las choferes y profesionales del mantenimiento de los trenes; y Países Bajos, con los ferrocarriles de pasajeros, con los camiones de carga y la movilidad aérea (Peters, 2013; IDB, 2016). En Francia, específicamente el 25% de los puestos de decisión en las compañías de operación y manufactura de transporte, son ocupados por mujeres, gracias al movimiento “Mujeres en movimiento, los transportes en asociación femenina”, que realizó campañas comunicacionales, junto con la secretaria de los derechos de las mujeres (Duchéne, 2011). Suecia, por su parte, es el único país que cuenta con la misma representación de mujeres y de hombres (en número), en el Comité Nacional de Transporte, gracias a que desde 1990, se ha declarado el género como uno de los ejes principales de las políticas públicas sobre transporte (Hasson y Polevoy, 2011).

al transporte público por falta de recursos causa de falta de empleo o empleos precarios y mal pagados²⁹ (Peters, 2013). Y finalmente la nula asignación de recursos económicos del gobierno y las instancias encargadas de los problemas de género en la movilidad (Peters, 2013).

6. Los usos de suelo zonificados y no mixtos, los cuales entorpecen la movilidad multipropósito y local de las mujeres³⁰ (Greed, 2008; Peters, 2013; UDP, 2013).
7. El desaprovechamiento de las tecnologías de la información para que las mujeres retroalimenten con información actual, las bases de datos sobre sus experiencias y dificultades al transportarse (Turner y Gieco, 2006); también para que se reduzcan las responsabilidades de las mujeres y los viajes físicos, se podrían generar viajes virtuales (Handy, 2002; Downs, 2004; Uteng, 2011); y conectando los servicios y las rutas de transporte de manera inteligente, las mujeres, quienes son las que más utilizan el transporte público, podrían acceder a información sobre rutas, horarios, frecuencias de paso y conexiones del transporte público, así como de las tiendas, hospitales, librerías, entre otras (Hasson y Polevoy, 2011; Peters, 2013).
8. La priorización de los problemas sobre sustentabilidad y el enfoque en el medio ambiente, sobre las problemáticas de género (Greed, 2008).
9. Nula participación de las mujeres como ciudadanas (Greed, 2008; Banco Mundial, 2010; Duchéne, 2011).
10. Nulo enfoque en la diversidad de grupos sociales diferenciados por la raza, la etnia, el género, la sexualidad, la religión, la edad, la nacionalidad, etc. (Lubitow, 2018).
11. Investigaciones poco holísticas, interinstitucionales e interdisciplinarias: pocas estadísticas desagregadas por género y por temáticas y problemas importantes para las

²⁹Aquí resulta importante que el transporte público sea subsidiado con descuentos para trabajadores, personas con ingresos bajos, niños, niñas y adultos mayores (Hasson y Polevoy, 2011).

³⁰ Las políticas de uso de suelo mixto y el incremento de la densidad habitacional (Jones, 2011), particularmente alrededor de estaciones de transporte masivo (Desarrollo Orientado al Transporte) también constituyen una solución profunda al problema y tienen como fin, que los destinos sean cercanos y que la bicicleta y las caminatas sean más viables. El gobierno puede comprar un número considerable de tierras alrededor de las estaciones de tren o metro, las cuales puede vender después a los desarrolladores de vivienda (Handy, 2002). Las personas que tienen el deseo de manejar menos y se mudan a lugares accesibles, de hecho, manejan menos que las personas que viven en lugares poco accesibles (Handy, 2002). El uso de suelo mixto, también ayuda a que las personas mayores y ancianos puedan tener una mejor movilidad (Rosenbloom, 2009). Hay autores que recomiendan que se transverzalice el género en reglamentos, leyes y normas urbanísticas o criterios para la asignación de viviendas públicas (Levy, 2003).

mujeres y los grupos de género no conforme y de la diversidad sexual³¹ (Uteng, 2011; Peters, 2013; IDB, 2016); carencia de evaluaciones periódicas a los programas sociales (Peters, 2013 Rozas Balbontín y Sánchez Arredondo, 2015); instituciones y académicos trabajando de manera aislada (Banco Mundial, 2010; Peters, 2013).

12. Falta de acciones en situaciones de desastre y conflicto, como guerras, desastres naturales (Uteng, 2011).

En México el problema del acoso sexual en el transporte público ha sido el único tema en el que se ha puesto énfasis a la hora de hablar de los problemas de género en la movilidad. En la Ciudad de México se han llevado a cabo programas de segregación en el metro y en los autobuses, así como campañas de educación enfocada en las responsabilidades de los hombres (Rozas Balbontín y Sánchez Arredondo, 2015). En esta ciudad se pusieron módulos de atención y denuncia en las instalaciones de este transporte para facilitar que las víctimas accedan a la justicia (Crispín Martínez, 2015) y trabajan en conjunto las instituciones de las mujeres, las de transporte, las de seguridad y las de localización telefónica de personas (ibid).

De las fallas e inconvenientes con las que se ha topado dicho programa, son: que las víctimas no consideran las acciones como acoso sexual y lo minimizan y buscan la conciliación con el agresor, que muchas de las acciones no son consideradas como delitos graves en la procuración de justicia y por lo tanto las denuncian no proceden, el personal del transporte público no está capacitado, no hay políticas, campañas y educación para los hombres de ningún tipo (agresores o no agresores) y que las mujeres desertan a mitad del proceso por vergüenza o porque ven la falta de interés de las instituciones de justicia (ibid). De las soluciones profundas y holísticas de este programa, se rescatan los cambios jurídicos a la legislación desde la perspectiva de género y la participación de las mujeres en las políticas urbanas, el transporte y los servicios públicos (ibid).

³¹ Se necesita generar datos desagregados por sexo, pero también consultar a los hogares, a todos los y las miembros de la familia y a las usuarias de transporte, mediante herramientas y técnicas para planear la ciudad a nivel local, como lo son: entrevistas, grupos focales, talleres participativos, mapas cognitivos, sistemas de información geográfica, entre otros (Peters, 2013). Desagregar la información por sectores socioeconómicos, se ha visto como una práctica importante a la hora de querer lanzar políticas públicas específicas (IDB, 2016). Las encuestas también pueden ser enfocadas en temas y problemáticas específicas, como las que se mencionan a lo largo de los incisos de este capítulo.

En Guadalajara más del 50% de las mujeres en el transporte público son víctimas de miradas morbosas, el 44% de ellas sufre de recargues con intenciones sexuales y cerca del 50% del total recibe constantes piropos ofensivos (Encuesta IJM en Navarro, marzo, 2010). Aquí solamente se han llevado a cabo campañas de segregación en el tren eléctrico y en los autobuses, una efímera campaña de educación para los hombres en los autobuses y capacitaciones de algunos choferes. Sin embargo, se han sugerido campañas de educación en los niveles básico, medio y medio superior, cuadros informativos preventivos que digan en qué consiste el acoso callejero y qué hacer cuando suceda, capacitación a choferes para prevenir y manejar el acoso sexual, más vigilancia, iluminación y protección, con el fin de prevenir este problema; así como sanciones efectivas para los hombres acosadores e instalación de módulos del ministerio público para poder denunciar fácilmente.

En cambio, entre las recomendaciones emitidas por estas instituciones y organizaciones internacionales, versan: La segregación de las mujeres de los hombres en autobuses, taxis y vagones y asientos exclusivos para mujeres, los cuales son señalizados de distinto color, en ciudades como Moscú, El Cairo, Manchester, Bogotá, Lima, entre otras. De igual manera, se han creado estacionamientos exclusivos para las mujeres, en Alemania, para que puedan comprar sin tener que ser violadas o molestadas sexualmente. Se ha dicho que las paradas de autobús iluminadas ayudan a prevenir este problema. La información es igualmente importante, a través de campañas de educación, capacitación de choferes, unificación de los protocolos, encuestas anuales a las mujeres pasajeras, campañas en los transportes públicos, pegando calcomanías en contra del acoso sexual, en la radio y en los transportes públicos, haciendo canciones en contra del acoso sexual, mediante volantes y folletos y comerciales de televisión, entre otras. Las campañas de educación a los acosadores recurrentes, como lo son el grupo de trabajadores de la construcción en lugares como Bangladesh.

La organización y participación ciudadana también se han visto como esenciales, al crear un comité de transporte y seguridad en el que las mujeres pasajeras, los miembros de las ONGs y las mujeres con autoridad en el transporte tengan representación e injerencia. La creación de programas especiales, como la policía de seguridad y patrullas especiales para la seguridad de la mujer con protocolos específicos, son maneras de estar pendientes de este problema en materia de seguridad. La policía también se ha vestido de civil para poder interceptar a los hombres acosadores, con mayor facilidad. Se han creado

descuentos para las mujeres en el pasaje y se han contratado más chicas en los puestos de base del sector transporte.

2.5 La automovilidad de las mujeres en el Área Metropolitana de Guadalajara

Para 2011, en el AMG había 2.5 personas transportadas en un solo vehículo (El Informador, 25 de enero de 2012) y de 2010 a 2015, hubo un aumento del 25% en los automóviles circulando en todo el AMG. Lo que quiere decir, que de 1995 al 2015, el parque vehicular creció un 148.9% (Ver Tabla 1. *Crecimiento de Automóviles en algunos municipios del AMG*). Para enero de 2016, en el AMG, se contabilizaron 3 millones 216 mil 258 automóviles (Rubio, 01 de enero de 2017).

Tabla 1. *Crecimiento de Automóviles en algunos municipios del AMG.*

MUNICIPIO	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Guadalajara	323,210	459,536	320,807	465,619	569,816	600,601
Tlaquepaque	0	0	47,033	78,473	137,600	174,543
Tonalá	2,721	0	21,471	44,858	71,006	90,839
Zapopan	0	0	163,898	299,476	394,367	475,081
Tlajomulco	1,008	3,592	5,868	9,340	20,686	34,302
El Salto	1,648	4,348	6,577	8,944	9,679	7,643
Juanacatlán	0	935	1,006	1,582	2,574	2,838
Ixtlahuacán de los Membrillos	0	1,630	1,438	2,227	3,490	5,961
TOTAL	328,587	470,041	568,098	910,519	1,179,218	1,391,808
% Crecimiento		13%	9%	3%	25%	19%

*Tabla hecha en base a los datos del INEGI "Automóviles registrados en circulación".

El constante uso del automóvil en esta ciudad y dentro de su área metropolitana, ha tenido consecuencias graves en la salud de las personas, a causa de la mala calidad del aire y la contaminación auditiva³² (Iteso, 2002: 58; Juárez Núñez, 2005: 62; Kreimer,

³² La contaminación auditiva ha provocado la pérdida de la capacidad auditiva, enfermedades psicológicas y fisiológicas y bajo rendimiento laboral (Iteso, 2002: 58). Por otro lado, los contaminantes emitidos por la gasolina y el diésel causan irritación nasal, bronquitis crónica, edema pulmonar, depresión del sistema inmunológico y tumores cancerígenos (Iteso, 2002: 57).

2006; Cabrales, 2010: 78). Los “accidentes” viales y los problemas sociales que desencadena el inmoderado uso del auto, reflejan cada vez más, la inviabilidad de dicho sistema (Featherstone, 2005: 15)³³. Esto, a pesar de que el auto sigue siendo la primera opción de transporte en la mayoría de las ciudades.

a) El sistema de la automovilidad

Para poder comprender este proceso de consumo masivo de automóviles, es pertinente una perspectiva sistémica de la automovilidad (Urry J, 2005; Böhm, Jones, Land y Paterson, 2006) es decir, un sistema socio-cultural, en donde varios agentes se interconectan. Agentes como las empresas alrededor de la industria automotriz (petróleo y plástico), las clases altas o dominantes que mediante la publicidad y con ayuda de los medios de comunicación usan y manipulan “significaciones” y “valores de estatus”, políticas públicas en donde los servicios, como el transporte público adecuado y los medios para caminar o andar en bicicleta, no son ofertados; ideologías en particular, que justifican el sistema capitalista: individualismo, progreso, libertad, privacidad, movimiento y autonomía; la subordinación de otras movilidades como la ciclista y la peatonal; la utilización de materiales y recursos ambientales no renovables (plástico, petróleo) para perpetuarse y generar consecuencias ambientales particulares; y la ciudadanía que adquiere estos autos.

Sobre la automovilidad como sistema, se han estudiado las formas culturales y de acción social que implica el automóvil, como el ver a los y las conductores como *cyborgs* que funcionan como *ensamblaje, encarnándose*, junto al automóvil como máquina (Dant, 2005). Es decir, los y las automovilistas tienen que manejar junto al auto, amoldándolo a sus cuerpos y no autónomamente, con el fin de anticipar obstáculos y conducir adecuadamente (ibid). Aquí la diferencia entre humano y máquina es difícil de percibir y estas nociones son encarnadas, mediante las experiencias sentidas de los y las

³³ Los accidentes de tráfico muchas veces terminan lesionando e hiriendo gravemente a la gente, o en otros casos, terminan en muertes; la Organización Mundial de la Salud, para 2002, aseguró que 1, 200, 000 personas habían muerto por esta causa, sin embargo, esto no se ve como un problema de salud grave (Iteso, 2002; Featherstone, 2005: 15).

automovilistas, en los momentos en los que el cuerpo memoriza el cómo actuar y cuando el automóvil se convierte en una extensión del cuerpo humano (ibid).

Otros estudios, basados en los aspectos socioculturales del automóvil, han señalado que los accidentes de tráfico son causados por agentes *híbridos-motiles*, es decir, el automóvil-máquina (Beckmann, 2005). Es decir, los y las automovilistas son móviles e inmóviles a la vez, trasladándose a donde quiera, sin siquiera pararse (ibid). El concepto de híbrido-motil, implica ver a los accidentes, no como responsabilidad sólo del o la conductora, sino de este híbrido (ibid).

El sistema de consumo masivo de automóviles, permite habitar el automóvil mediante socialidades, como la vida placentera en familia (Urry, 2006). Por esta razón, es importante, no sólo estudiar cómo es que el auto suple otras formas de transporte, sino cómo penetra en otros sistemas culturales, como las conversaciones, el hogar, la amistad, etc. (Latimer y Munro, 2006).

Por otra parte, el sistema de la automovilidad también ha presentado resistencias (Bonhan, 2006). Por ejemplo, el caso de Australia, en donde durante el siglo XVIII y XIX, al comienzo del uso del automóvil, las personas se manifestaron en contra del automóvil, puesto que implicaba una amenaza para la convivencia en las calles (ibid).

b) El uso del automóvil por parte de las mujeres del AMG

En el Área Metropolitana de Guadalajara, la mayor parte de las personas, mujeres y hombres, se mueven en primer lugar, en camión; en segundo, en carro y en tercero caminando (INEGI, 2015). Según el censo citado, Guadalajara es el municipio donde más personas se mueven en camión a los sitios donde laboran (48% mujeres y 39% hombres), quizá porque ahí se encuentra la mayor oferta de transporte público. Mientras que Zapopan es el lugar en el que más gente utiliza el automóvil privado para sus traslados al trabajo (32.2% mujeres y 40.4% hombres), puesto que es de los municipios en los que vive más gente de niveles socioeconómicos altos (Ver *Tabla 2. Porcentaje de mujeres y hombres que van al trabajo en camión y taxi, en carro y caminando por cada municipio del AMG*).

Tabla 2. Porcentaje de mujeres y hombres que van al trabajo en camión y taxi, en carro y caminando por cada municipio del AMG

MUNICIPIO	EN CAMIÓN Y TAXI	EN AUTOMÓVIL	CAMINANDO
GUADALAJARA			
mujeres	48%	24.6%	17.8%
hombres	39.7%	33.8%	11.9%
TLAQUEPAQUE			
mujeres	50%	22.6%	18%
hombres	44.9%	29.8%	12%
TONALÁ			
mujeres	54%	17.8%	20.9%
hombres	48%	26.7%	14%
ZAPOPAN			
mujeres	46.8%	32.2%	13.3%
hombres	37.5%	40.4%	9%
TLAJOMULCO			
mujeres	45.6%	23.8%	16%
hombres	41.7%	31.8%	8.7%
EL SALTO			
mujeres	43.8%	13.3%	20.41%
hombres	42.5%	21.4%	13.7%
JUANACATLÁN			
mujeres	34.2%	20.6%	25.9%
hombres	26%	29.6%	14.8%
IXTLAHUACÁN DE LOS MENBRILLOS			
mujeres	42%	13%	18.3%
hombres	39%	19.2%	13.6%
ZAPOTLANEJO			
mujeres	14.1%	25%	52%
hombres	7.7%	48%	27%

***En colores, las cifras destacadas. En rojo: Los porcentajes de Tonalá por ser el municipio en cuestión, Guadalajara es donde más se utiliza el transporte público y Zapopan el municipio donde más gente usa el automóvil.**

*Tabla hecha en base a los datos del INEGI, 2015, "Medio de transporte y Sexo", de la Encuesta Intercensal.

En Jalisco y para el 2005, el 51.4% de la población eran mujeres, mientras que el 48.6%, eran hombres (Arias y Núñez Miranda, 2011). Para el año 2000, la gran mayoría de las mujeres que trabajaban era empleada u obrera y otra gran porción, en segundo lugar, trabajaba por su cuenta (ibid). En su mayoría, trabajando en comercio y servicios (ibid).

Los modos de transporte de los municipios no son las únicas diferencias encontradas según INEGI. Existen desigualdades en la utilización del automóvil para los traslados al trabajo, por género. En Guadalajara por ejemplo, el 67.9% de los hombres utiliza el auto para ir a su trabajo, mientras que el 32%, es decir, la mitad, son mujeres

que se trasladan en este medio (Ver *Tabla 3. Porcentaje de mujeres y hombres que se trasladan en automóvil por cada municipio del AMG*). Las mujeres utilizan más el transporte público para estos movimientos. Sin embargo, a excepción de Guadalajara y Zapopan (municipios en los que más mujeres usan el auto para el trabajo), todos los municipios tienen un porcentaje alto de desigualdad de uso del carro por género. Esto es resultado de la profunda brecha económica entre estos dos municipios y los demás. Si atendemos a la última tabla citada, podremos ver que en casi todos los municipios las mujeres no tienen las mismas oportunidades que los hombres, de viajar en carro.

Tabla 3. Porcentaje de mujeres y hombres que se trasladan en automóvil por cada municipio del AMG

MUNICIPIO	HOMBRES	MUJERES
Guadalajara	67.9%	32%
Tlaquepaque	70%	29%
Tonalá	73%	26%
Zapopan	68%	31.8%
Tlajomulco	73%	26.9%
El Salto	77.7%	22.2%
Juanacatlán	78.5%	21.4%
Ixtlahuacán de los Membrillos	76%	23.9%
Zapotlanejo	80%	20%

***En colores, las cifras destacadas. En rojo: Guadalajara y Zapopan como los municipios en los que menos brecha de género existe al utilizar un automóvil.**

*Tabla hecha en base a los datos del INEGI, 2015, “Medio de transporte y Sexo”, de la Encuesta Intercensal.

Las personas que son más móviles en el AMG, son las mujeres y hombres jóvenes y adultos. Sin embargo, según la *Tabla no. 4 (Porcentaje de personas que usan el camión, el auto o caminan para trasladarse a su trabajo, según su situación conyugal por cada municipio del AMG.)* y la *Tabla no. 5 (Porcentaje de personas que usan el camión, el automóvil o caminan para trasladarse a su trabajo según la situación de su trabajo por cada municipio del AMG)*, que se encuentran en las dos siguientes páginas, quienes más utilizan el carro en general, son los hombres jóvenes y adultos, casados y divorciados, que viven en Zapopan y que son patrones o empleadores. Las mujeres que más utilizan el carro en toda la metrópoli, son jóvenes y adultas, casadas o divorciadas, que viven en Zapopan y que también son empleadoras y patronas.

En general, en el AMG, las mujeres y los hombres que utilizan más el automóvil para sus traslados al trabajo, están casados o divorciados (Ver tabla). Las mujeres utilizan más el transporte público para sus traslados al trabajo. Esto es así incluso en municipios como El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos, en los que casi no se utiliza el automóvil particular.

Tabla 4. Porcentaje de personas que usan el camión, el auto o caminan para trasladarse a su trabajo, según su situación conyugal por cada municipio del AMG

MUNICIPIO	UNIÓN LIBRE	SEPARADA/SEPARADO	DIVORCIADA/DIVORCIADO	VIUDA/VIUDO	CASADA/CASADO	SOLTERA/SOLTERO
GUADALAJARA						
en camión o taxi	45%	51%	39%	47%	36%	49%
en automóvil	24%	19%	37%	20%	38%	23%
caminando	15%	18%	13%	24%	12%	14%
TLAQUEPAQUE						
en camión o taxi	50%	55%	43%	48%	40%	52%
en automóvil	22%	16%	33%	18%	36%	17%
caminando	14%	17%	12%	26%	11%	17%
TONALÁ						
en camión o taxi	51%	60%	53%	56%	46%	53%
en automóvil	23%	13%	26%	13%	30%	14%
caminando	16%	18%	11%	22%	13%	20%
ZAPOPAN						
en camión o taxi	48%	54%	34%	48%	33%	46%
en automóvil	25%	23%	48%	27%	47%	29%
caminando	12%	12%	8%	15%	8%	12%
TLAJOMULCO						
en camión o taxi	50%	53%	41%	52%	38%	44%
en automóvil	21%	15%	40%	19%	37%	20%
caminando	10%	14%	7%	15%	8%	18%
EL SALTO						
en camión o taxi	47%	54%	39%	48%	40%	41%
en automóvil	16%	5%	13%	6%	24%	14%
caminando	15%	18%	18%	26%	13%	19%
JUANACATLÁN						
en camión o taxi	38%	34%	26%	28%	24%	26%
en automóvil	26%	5%	26%	16%	30%	22%
caminando	15%	7%	7%	28%	15%	22%
IXTLAHUACÁN DE LOS MEMBRILLOS						
en camión o taxi	53%	43%	37%	43%	34%	39%
en automóvil	12%	12%	14%	10%	24%	9%
caminando	11%	19%	8%	29%	14%	19%
ZAPOTLANEJO						
en camión o taxi	10%	15%	12%	14%	8%	12%
en automóvil	46%	22%	35%	17%	49%	36%
caminando	31%	56%	45%	67%	30%	43%

* En colores, las cifras destacadas. En verde: los porcentajes más grandes. En rojo: los porcentajes más grandes al utilizar el automóvil. En azul: los porcentajes al utilizar el automóvil para el municipio en cuestión, Tonalá. *Tabla hecha en base a los datos del INEGI, 2015, "Situación Conyugal y Medio de Transporte", de la Encuesta Intercensal.

Tabla 5. Porcentaje de mujeres y hombres que usan el camión, el automóvil o caminan para trasladarse a su trabajo según la situación de su trabajo por cada municipio del AMG

MUNICIPIO	EMPLEADO	JORNALERO	AYUDANTE	PATRÓN	POR CUENTA PROPIA	SIN PAGO
GUADALAJARA						
en camión o taxi	57%	62%	41%	10%	25%	34%
en automóvil	26%	18%	21%	63%	43%	34%
caminando	12%	4%	23%	12%	21%	22%
TLAQUEPAQUE						
en camión o taxi	51%	52%	42%	14%	26%	17%
en automóvil	6%	13%	16%	59%	41%	34%
caminando	11%	12%	29%	19%	21%	35%
TONALÁ						
en camión o taxi	56%	55%	47%	18%	29%	21%
en automóvil	20%	9%	12%	42%	37%	36%
caminando	12%	24%	31%	30%	24%	37%
ZAPOPAN						
en camión o taxi	45%	53%	50%	7%	24%	10%
en automóvil	33%	10%	18%	74%	50%	48%
caminando	9%	13%	18%	8%	14%	23%
TLAJOMULCO						
en camión o taxi	47%	35%	42%	13%	22%	24%
en automóvil	26%	13%	13%	67%	46%	35%
caminando	8%	23%	26%	12%	19%	23%
EL SALTO						
en camión o taxi	46%	35%	43%	16%	22%	22%
en automóvil	16%	6%	14%	41%	42%	22%
caminando	13%	26%	31%	26%	24%	50%
JUANACATLÁN						
en camión o taxi	32%	8%	18%	11%	12%	16%
en automóvil	24%	26%	25%	45%	45%	38%
caminando	12%	47%	45%	26%	30%	22%
IXTLAHUACÁN DE LOS MENBRILLOS						
en camión o taxi	45%	21%	31%	9%	28%	9%
en automóvil	16%	7%	19%	55%	30%	6%
caminando	12%	41%	40%	19%	27%	9%
ZAPOTLANEJO						
en camión o taxi	12%	5%	9%	2%	27%	3%
en automóvil	38%	46%	34%	64%	47%	2%
caminando	35%	25%	44%	29%	36%	40%

* En colores, las cifras destacadas. En verde: los porcentajes más grandes. En rojo: los porcentajes más grandes al utilizar el automóvil.

*Tabla hecha en base a los datos del INEGI, 2015, "Situación del trabajo y Medio de Transporte", de la Encuesta Intercensal.

Es decir, el acceso al carro por parte de las mujeres y los hombres del AMG, está determinado por su situación conyugal. Es más probable que se maneje un automóvil cuando se pasa de soltero a casado o de soltera a casada. En el caso específico que atañe a esta tesis, el de las mujeres, se puede crear el supuesto de que ellas manejan un carro a partir de que se casan, con el fin de poder llevar a los hijos e hijas a los lugares

significativos. Sin embargo, esta encuesta no dice nada sobre las mujeres que tienen hijos e hijas, por lo tanto, esta idea se queda tan sólo en un supuesto.

Por otro lado, las mujeres solteras, en su mayoría se mueven en transporte público. Si se siguiera el supuesto anterior, la explicación de esto sería que las mujeres solteras no han visto necesario ver por la seguridad y comodidad del traslado de alguien más y por eso se mueven en transporte público. Ellas aún no tienen la obligación de ser chofer de alguien y se mueven solas.

De este supuesto se hablará en lo que resta de la tesis, en específico en el Capítulo 4. Entonces las mujeres no sólo estarían accediendo al carro a través de los varones, sino también a través de los hijos e hijas, es decir, a partir de su función de madres. El supuesto es aplicable para todos los municipios del AMG, incluyendo el que concierne a esta tesis, es decir, Tonalá. De este municipio y los detalles sobre el significado, los sentimientos y vivencias a cerca de ser mujer madre y automovilista, serán tratados en el Capítulo 4.

Siguiendo la Tabla no. 5 (*Porcentaje de personas que usan el camión, el automóvil o caminan para trasladarse a su trabajo según la situación de su trabajo por cada municipio del AMG*), mostrada en la página anterior, en el AMG, los y las empleadas y obreras son las que viajan más en transporte público, mientras que las patronas, empleadoras y que trabajan por su cuenta, se movilizan en carro. Para el caso de Tlaquepaque, Tonalá y El Salto, caminar es igual de viable para quienes no obtienen remuneración económica por su trabajo.

Por lo tanto, en el AMG, es inevitable hablar de desigualdad socioeconómica. Lo que quiere decir varias cosas. La primera es que las mujeres en algunos casos, acceden a una mejor situación económica a través de sus esposos, puesto que anterior a esto, las mujeres solteras ganan menos, por lo que no les es posible adquirir un automóvil para sus viajes cotidianos al trabajo. Cuando se casan, esto cambia y comienzan a moverse en coche porque necesitan hacerlo para llevar y traer niños y niñas y porque les es viable económicamente. Además, un dato que nos da este censo, es el del oficio de las mujeres que tienen carro, quienes en su mayoría tienen sus propios negocios, lo que remarca la brecha socioeconómica de la que se habla.

En lo que concierne a Tonalá, específicamente, es el segundo municipio con menos ingresos per cápita mensuales, después de El Salto y uno de los tres con menos

acceso al automóvil, junto con El Salto y Tlajomulco, es decir, menos de la mitad de sus habitantes poseen un coche (Calonge Reillo, 2016).

Las mujeres en Tonalá se mueven en primer lugar en camión (54%), en segundo, caminando (20.9%) y en tercero, en automóvil (17.8%) (Ver *Tabla 2. Porcentaje de mujeres y hombres que van al trabajo en camión y taxi, en carro y caminando por cada municipio del AMG*). Tonalá es uno de los municipios en los que más diferencia de género hay en torno a la utilización del automóvil: Muy pocas mujeres tonaltecas usan coche para trasladarse a sus lugares de trabajo (Ver *Tabla 3. Porcentaje de mujeres y hombres que se trasladan en automóvil por cada municipio del AMG*).

Las mujeres casadas, como en el AMG, son las que más usan el auto y en segundo lugar, están las mujeres divorciadas y que viven en unión libre. Lo que quiere decir que en este municipio, casi no se encuentran mujeres solteras, separadas y viudas, trasladándose en automóvil, ya que la mayoría viaja en camión (*Tabla 4. Porcentaje de personas que usan el camión, el auto o caminan para trasladarse a su trabajo, según su situación conyugal por cada municipio del AMG*). Esta situación es similar para el caso de la colonia Loma Dorada, pues la mayor parte de las mujeres a las que se encuestó en esta investigación, fueron mujeres casadas que también accedieron al carro a través del cambio de estado civil y con el proceso del matrimonio y de trasladar a los y las hijas. Los resultados de la encuesta para el caso de esta colonia, así como sus implicaciones antropológicas y sociológicas, serán tratados en el Capítulo 4, más adelante explicado.

Analizando la *Tabla 5. Porcentaje de personas que usan el camión, el automóvil o caminan para trasladarse a su trabajo según la situación de su trabajo por cada municipio del AMG*), en Tonalá, tanto hombres, como mujeres que trabajan sin remuneración económica, también son automovilistas. Otra buena parte de quienes no ganan dinero por trabajar, caminan para ir a trabajar.

Los y las automovilistas en los municipios periféricos del AMG, como Tonalá, destinan el 31.47% de sus ingresos totales a mantener y hacer funcionar sus automóviles (Calonge Reillo, 2016). Sin embargo, no constituyen el grupo que más gasta en transporte, en este lugar se encuentra la gente que gasta el 44.04% de sus ingresos en transporte masivo y microbús (Calonge Reillo, 2016).

2.6 Marco Teórico

Desde la antropología urbana y de género, la sociología y la geografía feminista, interesa conocer si en los espacios y las infraestructuras del AMG y en específico, de Loma Dorada, existen procesos heteropatriarcales de desigualdad, en los que las mujeres sean excluidas y en los que se reflejen las actividades y posiciones sociales desiguales, producto de la división del trabajo, el trabajo remunerado, los ambientes construidos según el género y el acceso desigual a recursos, con el fin de medir la equidad de género (Hjorthol, 2008: 194; Kronild, 2008: 18). Con la teoría de que los espacios producen y mantienen maneras de ser femeninas y masculinas (Cresswell y Uteng, 2008; Tanzarn, 2008: 159), se podrá conocer si la infraestructura y el ambiente edificado en Loma Dorada son factores que impulsan el uso masivo del automóvil.

Con el fin de conocer los efectos negativos y positivos de la automovilidad en la vida de las mujeres y saber cómo significan y experimentan sus viajes en automóvil, se hará el énfasis en algunas investigaciones empíricas sobre los efectos negativos de la automovilidad, como los problemas de salud y positivos, como la obtención de autonomía (Handy, 2006; Murray, 2008: 47; Hanson, 2010).

En esta misma línea, la teoría de que las movilidades modifican las feminidades, las masculinidades³⁴ y las distintas sexualidades (Cresswell y Uteng, 2008: 2; Murray, 2008: 47), nos ayudará a saber cuándo, el usar el automóvil permite u obstruye el rol de ser madre, empleada, esposa, estudiante, etc., dependiendo del estrato socioeconómico al que se pertenezca. O bien, cuando se mantienen narrativas y discursos heteronormados, es decir, que son impuestos por el sistema. Y a la inversa, es preciso saber, los procesos en los que las ideas, prácticas y experiencias de femineidad son productoras de distintas movilidades (Cresswell y Uteng, 2008; Law, 1999; Kronild, 2008; Clarsen, 2014; Jørgensen, 2008: 103-105). Esto a causa de la histórica separación de los procesos de producción/reproducción en Occidente y la dicotomía entre lo público/privado (Law, 1999). Sin embargo, es preciso conocer qué agentes producen estas divisiones, a qué nivel se encuentran y cómo afectan a las automovilistas de Loma Dorada.

De igual manera, se partirá de la idea de que, mientras los hombres son móviles en demasía, las mujeres pueden pasar por procesos de inmovilidad a costa de ellos, o

³⁴ Es decir, que las movilidades modifican las maneras de ser mujer y las maneras de ser hombre.

viceversa; y que, igualmente los recorridos de estas mujeres, impliquen la inmovilidad de otras personas (Sheller, 2014: 48 y 260).

Al finalizar, en esta investigación se hará un buen análisis y balance de las respuestas que dan las mujeres de las dos secciones de Loma Dorada, trianguladas con datos de las demás fuentes, para comprender si la teoría de algunas autoras sobre la necesidad de construir una ciudad femenina sustentable (Naess, 2008: 173; Hanson, 2010; Miralles-Guasch, Martínez Melo y Marquet, 2016) es posible. O si bien, es mejor sugerir soluciones y propuestas basadas en la idea de que las mujeres tengan movilidades similares a las de los hombres.

Las mujeres que residen en la colonia Loma Dorada producen distintas movilidades, reflejadas al estudiar sus experiencias en el automóvil y en el espacio público, los discursos y los significados que le dan a viajar en este medio de transporte. Pero de igual manera, las identidades y las expectativas de las mujeres están producidas y modificadas por estas movilidades. Por lo que entender este tipo de movilidades diferenciadas, ayudará a percibir los problemas que experimentan estas mujeres y las soluciones que ellas proponen o las que se podrían proponer a partir del análisis científico de sus vivencias, con el fin último de minar el sistema de la automovilidad por uno más sustentable o para aminorar sus efectos negativos mediante políticas públicas y programas específicos en materia de transporte.

Con las respuestas y resultados obtenidos, se pretende agrandar la agenda pública en materia a los problemas de género en la ciudad, pero también de los problemas que tienen las mujeres para moverse en ésta, debido a desigualdades previas que se refuerzan con los precarios sistemas de transporte con los que cuenta el país y la ciudad. La situación es más grave cuando se ve que en la agenda pública del AMG, sólo se habla del tema del acoso sexual en el transporte público. Tema al que todavía no se le han asignado políticas públicas y soluciones efectivas para controlarlo.

Sin embargo, el acoso sexual no es el único problema de la movilidad de las mujeres y de las personas de género no conforme³⁵ y el enfoque no sólo debería estar ahí. La agenda pública de muchos países en el mundo y las nuevas investigaciones han

³⁵ Por personas de género no conforme nos referimos a las personas que no se identifican con lo masculino o lo femenino, ni con la *cisnormatividad*. El término *cisnormatividad* hace referencia a aquellas personas cuya identidad de género coincide con el sexo que les fue asignado al nacer.

señalado que la problemática del género en materia de movilidad es muy variada y que tiene que ver con las esferas de las violencias, la infraestructura, la economía, el uso de suelo y la planeación de la ciudad, las tecnologías de la información, los debates sobre sustentabilidad, la institucionalidad, la investigación académica, las situaciones de conflicto y desastres, la educación y los medios de comunicación. Es decir, las problemáticas son transversales y requieren soluciones transversales.

Con el análisis de la encuesta intercensal, se habló de la marcada diferencia socioeconómica entre los municipios del AMG, la cual se ve claramente plasmada en el pequeño porcentaje de personas que tienen acceso al automóvil privado para los traslados al trabajo, como el caso de las personas de Tonalá. Sin embargo y como veremos en el Capítulo 3, estas diferencias no se quedan solamente a nivel metropolitano, sino que se ven reflejadas a nivel de colonias. Por lo que el automóvil claramente es un elemento diferenciador de clase dentro de los municipios, como dentro de las secciones de colonias dispares económicamente, como Loma Dorada.

En segundo lugar, el automóvil funge como diferenciador de género, pues vemos que quienes son más móviles en este modo de transporte, son los varones de cierto estrato socioeconómico y edad, en detrimento de las mujeres. Esta tesis se refuerza al conocer que quienes son más móviles son mujeres casadas o divorciadas, es decir el estatus civil que adquieren las mujeres en el matrimonio y en la maternidad, son procesos que permiten el uso del carro en los traslados al trabajo.

Sin embargo, un sesgo que tienen los datos de la encuesta intercensal aquí consultada, es el no tomar en cuenta los traslados diarios que no son al trabajo remunerado económicamente. En comparación a los hombres, son pocas las mujeres en el AMG que trabajan remuneradamente, por lo tanto surgen algunas preguntas: ¿Los patrones de movilidad de las mujeres amas de casa quedan fuera del análisis de INEGI? ¿Qué es lo que INEGI entiende por traslados no remunerados? Si bien no se realizó en esta tesis, una encuesta exclusiva sobre traslados cotidianos que no son al trabajo remunerado económicamente, se pueden contestar parte de estas preguntas, al analizar las entrevistas a profundidad realizadas a mujeres que son amas de casa o estudiantes, quienes no laboran a cambio de una remuneración económica. La profundidad y las implicaciones del uso que estas mujeres le dan al automóvil, como ya se mencionó, se tocarán en el Capítulo 4.

Capítulo 3. Las diferencias socioeconómicas dentro de Loma Dorada

3.1 Introducción

El objetivo de este capítulo es contextualizar, mediante estadísticas de primera y segunda mano, así como con entrevistas a profundidad, la situación general de las mujeres en la colonia Loma Dorada, su manera de vivir la colonia y los problemas a los que se enfrentan. Interesó también, la situación de estas mujeres en el trabajo, las jefaturas femeninas, la población económicamente activa, la población ocupada, la población femenina con más y menos: derechohabencia de servicios de salud, estudios, edades y discapacidades físicas. Finalmente, se presenta en este apartado, mediante el análisis del discurso, cómo fue que llegaron a la colonia y cómo sobrellevan las ventajas y desventajas de vivir allí.

Para alcanzar dichos objetivos, se analizaron las estadísticas de segunda mano, de algunos censos y encuestas y de estadísticas de primera mano, provenientes de las encuestas que se realizaron a 27 mujeres que viven en las secciones A y C (socioeconómicamente dispares) de Loma Dorada. Una parte de las entrevistas a profundidad, nos dio a conocer cómo fue que llegaron a la colonia, cómo es que las mujeres lidian con las negatividades de este lugar, cuáles son las diferencias entre secciones de la colonia y cuáles son los problemas que enfrentan al vivir allí.

Todas estas respuestas ayudaron a comprender con mayor profundidad, que la colonia elegida es parte de un municipio con grandes carencias socioeconómicas y que dentro de la misma existen disparidades grandes en cuestión a los ingresos. Estas disparidades ayudarán, en el capítulo posterior, a comprender las diferentes maneras en las que las mujeres utilizan sus automóviles y cómo es que viven su feminidad a partir de pertenecer a un estrato socioeconómico distinto.

Para este estudio se encuestaron de manera aleatoria a 27 mujeres de la colonia³⁶. A continuación, en la siguiente página, se muestra una tabla en la que se caracteriza a las 27 mujeres encuestadas.

³⁶ Para ver el formato del Sondeo, ver Anexos.

Tabla 6. Tabla de las características socioeconómicas de las mujeres encuestadas para esta tesis

Número de la encuesta	Sección en la que vive	Tipo de propiedad	Años viviendo en la colonia	Nombre	Edad	Ocupación	Lugar de procedencia	Estado civil	Número de hijos o hijas	Nivel educativo
1	A	casa	26	Esmeralda	26	empleada	Guadalajara	soltera	0	posgrado
2	A	casa	35	Georgina	57	comerciante	Colima	casada	3	secundaria
3	A	departamento	20	Claudia	35	ama de casa	Tonalá	casada	2	bachillerato
4	A	casa	32	Liliana	53	jubilada	Guadalajara	soltera	1	bachillerato
5	A	casa	26	Carmen	48	ama de casa	Guadalajara	casada	3	bachillerato
6	A	casa	20	Gabriela	20	comerciante	Guadalajara	soltera	1	bachillerato
7	A	casa	21	Lucero	21	estudiante	Guadalajara	soltera	0	licenciatura
8	A	casa	1	Georgina	39	comerciante	Guadalajara	casada	4	bachillerato
9	A	casa	20	Claudia	40	ama de casa	Guadalajara	divorciada	2	licenciatura
10	A	casa	32	Adriana	35	comerciante	Guadalajara	casada	1	licenciatura
11	A	casa	1	Alejandra	41	ama de casa	Tonalá	casada	6	licenciatura
12	A	casa	26	Sandra	50	comerciante	Hidalgo	casada	2	bachillerato
13	A	casa	10	Kathia	27	empleada	Tonalá	soltera	0	licenciatura
14	A	casa	10	Karla	20	empleada	Tonalá	soltera	0	bachillerato
15	C	casa	24	Soledad	34	ama de casa	Zapopan	casada	3	licenciatura
16	C	casa	11	Catalina	33	ama de casa	León	casada	3	licenciatura
17	C	casa	9	Karla	30	empleada	Tepatitlán	soltera	1	licenciatura
18	C	casa	29	Carolina	50	ama de casa	Guadalajara	casada	3	secundaria
19	C	casa	25	Leticia	45	ama de casa	Guadalajara	casada	4	licenciatura
20	C	departamento	27	Silvia	43	empleada	Guadalajara	soltera	2	licenciatura
21	C	departamento	21	Eugenia	59	empleada	Guadalajara	casada	0	bachillerato
22	C	casa	16	María	54	empleada	Guadalajara	casada	4	primaria
23	C	departamento	10	María	56	comerciante	Ocotlán	casada	3	secundaria
24	C	departamento	7	Lourdes	29	comerciante	Guanajuato	casada	2	bachillerato
25	C	departamento	2	Perla	34	empleada	Guanajuato	casada	4	bachillerato
26	C	casa	18	Carmen	45	ama de casa	Tepatitlán	casada	1	secundaria
27	C	casa	24	Yamilé	24	empleada	Guadalajara	soltera	0	bachillerato

*Tabla hecha a partir de las respuestas de las mujeres encuestadas.

Por otra parte, se muestra la tabla con las características socioeconómicas de las mujeres que fueron entrevistadas a profundidad:

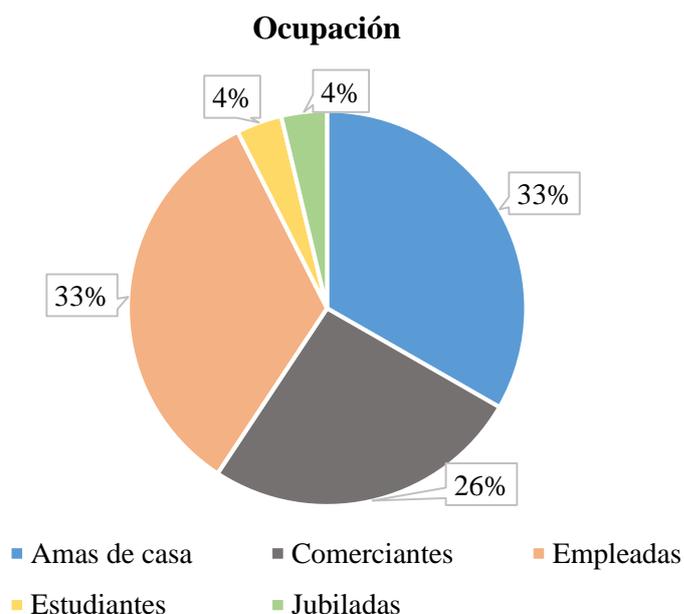
Tabla 7. Tabla de las características socioeconómicas de las mujeres encuestadas para esta tesis

Número de la entrevistada	Sección en la que vive	Tipo de propiedad	Años viviendo en la colonia	Nombre	Edad	Ocupación	Lugar de procedencia	Estado civil	Número de hijos o hijas	Nivel educativo
1	A	departamento	20	Laura	54	empleada	Guadalajara	casada	4	bachillerato
2	A	casa	21	Lucero	21	estudiante	Guadalajara	soltera	0	licenciatura
3	A	casa	23	Yadira	23	estudiante	Guadalajara	soltera	0	licenciatura
4	A	casa	27	Yamila	27	empleada	Guadalajara	soltera	0	bachillerato
5	C	casa	29	Carolina	50	ama de casa	Guadalajara	casada	3	secundaria
6	C	casa	30	Elisa	48	ama de casa	Veracruz	casada	2	secundaria
7	C	casa	25	Leticia	45	ama de casa	Guadalajara	casada	4	licenciatura

3.2 Mujeres migrantes en busca de un patrimonio

De las 27 mujeres encuestadas, resultaron ser en su mayoría, amas de casa y empleadas, en primer lugar, comerciantes, en segundo, estudiantes y jubiladas, en tercero. La siguiente gráfica muestra los porcentajes de las ocupaciones de las mujeres.

Gráfica 1. Ocupación de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada



*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

La Tabla no. 8 que se muestra a continuación, señala que las mujeres amas de casa están casi todas casadas, las estudiantes son solteras, las comerciantes están casadas y las empleadas son todas solteras.

Tabla 8. Ocupación de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada por estado civil

Ocupación	Casadas	Divorciadas	Solteras	Total
Amas de casa	88%	11%	0%	100%
Estudiantes	0%	0%	100%	100%
Comerciantes	83%	0%	17%	100%
Jubiladas	0%	0%	100%	100%
Empleadas	44%	0%	56%	100%

*Tabla realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

La mayor parte de los hogares en Loma Dorada, se caracteriza por hombres jefes de familia, que trabajan con remuneración económica y en muy pocos hogares, las jefas son las mujeres, como se muestra en la Tabla 9 (*Población económicamente activa en Loma Dorada por sección*) de la siguiente página.

Tabla 9. Población económicamente activa en Loma Dorada por sección

SECCIÓN	HOGARES CENSALES CON JEFATURA FEMENINA	HOGARES CENSALES CON JEFATURA MASCULINA
A	28,1%	71,3%
C	22,9%	73,1%

Fuente: Elaborado por el IIEG con base en Colonias IFE 2010, INEGI, Censo de Población y Vivienda, 2010.

Según el sondeo lanzado, la mayoría de las mujeres casadas se encontraron en la Sección A, mientras que las mujeres solteras se encontraron en la Sección C, como lo muestra la Tabla 10 a continuación:

Tabla 10. Estado civil de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada por sección

Sección	Casadas	Divorciadas	Solteras	Total
A	50%	7%	43%	100%
C	77%	0%	23%	100%

*Tabla realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

Como lo muestra la Tabla 11, la mayoría de las entrevistadas llegaron del municipio de Guadalajara y Tonalá (en la Sección A), pero una buena cantidad migró de otros municipios, como Tepatlán y Ocotlán y otros estados, como Guanajuato y Pachuca (en la Sección C). Se podría hablar de que existe mucha migración a esta colonia, sin embargo, las estadísticas hablan de que sólo un 14% de la población nació en otra entidad (INEGI, 2010).

Tabla 11. Lugar de procedencia de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada

Sección	Lugar de Procedencia de las mujeres entrevistadas				Total
	Guadalajara	Tonalá	Otros municipios	Otros Estados	
A	8	4	0	2	14
C	6	0	4	3	13
Total	14	4	4	5	

*Tabla realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

Como ya se mencionó en el capítulo metodológico, Loma Dorada estaba pensada para estratos socioeconómicos más altos que la clase media baja. Pero al final, tuvieron que ofrecer los departamentos y casas a este grupo poblacional. En la entrevista a profundidad aplicada a Laura, una de las mujeres residentes de Loma Dorada, ella asegura que al comienzo la colonia tenía cierto prestigio y ahora sólo da vergüenza.

De cualquier manera, el tener fácilmente un patrimonio, fue uno de los motivos principales de estas mujeres, para vivir en esta colonia. El no tener que pagar rentas caras en otras partes de la ciudad, fue lo que las motivó a llegar a Loma Dorada.

Pues yo creo que por la economía, a la gente le convenía venirse para acá para Loma Dorada, había opción para comprar más fácilmente un departamento y una casa nos salía más económico, era más económico y a parte que se vino mucha gente de las explosiones, cuando hubo una explosión, el gobierno les dio departamentos a esas personas (*Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017*).

Muchos se casan porque están embarazados, pero nosotros nos casamos porque queríamos comprar un departamento. Ese fue el motivo principal, entonces nos casamos, compramos el departamento y nos venimos a vivir para acá (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

La opción de residir en Loma Dorada, aparte de ser una decisión buena económicamente hablando, también resultaba y resulta una opción céntrica para vivir, pues según las mujeres, ellas disfrutaban las bondades de tener suficientes vías de comunicación con los otros municipios y colonias y suficientes líneas de camiones de transporte público. Los servicios comerciales, de bancos, de instituciones médicas y sitios para hacer deporte, también abastecen a la colonia.

3.3 Inseguridad a causa de la desigualdad socioeconómica

Dentro de la colonia existen desigualdades socioeconómicas importantes. Las secciones con mayor nivel de marginación son la C y la Ejidal. Como lo muestra la Tabla 12 (*Diferencias socioeconómicas entre secciones de la colonia Loma Dorada*), ubicada en la siguiente página, la sección Ejidal es la que cuenta con menor tenencia de automóviles y viviendas habitadas con dos dormitorios y más, junto con la sección C. La sección C es la que menos derechohabencia a servicios de salud tiene y cuyos habitantes son unos de

los que menor grado de escolaridad poseen, mientras que la sección A, es la que se encuentra mejor posicionada socioeconómicamente. Es decir, esta última sección es la que más cuenta con automóviles, la que posee mayor derechohabencia a servicios de salud, mayor número de viviendas habitadas con dos dormitorios y más, mayor grado de escolaridad y un índice de marginalidad muy bajo³⁷.

Tabla 12. Diferencias socioeconómicas entre secciones de la colonia Loma Dorada

Sección	Tenencia de automóvil	Población sin derechohabencia a servicios de salud	Viviendas particulares habitadas con dos dormitorios y más	Grado promedio de escolaridad	Índice de marginalidad
A	61%	39%	74%	10.3	muy bajo
B	43%	32%	70%	9.3	muy bajo
C	38%	32%	67%	9.5	bajo
D	48%	28%	71%	10.0	muy bajo
Ejidal	32%	38%	62%	9.9	bajo

*Tabla realizada mediante la Información Sociodemográfica por colonias, 2010, del Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco.

Los problemas de seguridad se sufren por igual en todas las secciones. El 96% de las mujeres aseguró que existen problemas de inseguridad en la colonia, sobre todo robos, distribución y consumo de drogas, asaltos y violencia intrafamiliar y violencia entre pandillas. Para ellas, la responsabilidad reside en el gobierno y en la ciudadanía. Mientras que la mitad de las mujeres dijeron nunca haber sido víctima de un robo o asalto, la otra mitad dijo que sí, todas coincidieron en que los parques, los centros deportivos y las calles de la colonia son inseguras y los únicos espacios públicos en los que se sienten seguras son las plazas comerciales. Quienes más enfrentan problemas de inseguridad, son las mujeres comerciantes, quienes dijeron haber enfrentado por lo menos un robo en la colonia.

El parque de aquí abajo. No me acuerdo cómo se llama la calle... Loma Mezcala y para acá arriba, donde está Infonavit, pero hay un parquecito también de canchas de fútbol y están dos escuelas, pero hay un pasadizo, que pasas al parquecito, pero está solo. Pasa la gente pero muy esporádica. Ahí ya le asaltaron a mi hijo un día, a mí hijo y a su

³⁷ Dentro de esta investigación se analiza la vida de las mujeres de las secciones A y C, mientras que la sección Ejidal se deja de lado puesto que no se pudieron recolectar suficientes testimonios de mujeres con automóvil o que manejaran debido a lo reducida en extensión que es esta sección.

amigo, chantajeándolos, con una pistola y todo. –A ver, dame tu celular y a ver qué más traes-. Estaban más chiquillos y sí lo espantaron. De hecho también aquí en mi casa, saliendo mi hijo. Pero también ¿cómo se les ocurre? Salen con una laptop, vino de visita mi sobrina y sale con su laptop, porque como no teníamos internet, salen con el amigo a 3 puertas y ahí pasaron dos fulanos y les arrebataron la computadora. Y sí, le hablamos a la patrulla pero no pasó nada porque se alcanzaron a ir ellos pronto. Esa parte de allá está insegura, acá de este lado también (*Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017*).

Una explicación que dan las mujeres entrevistadas, es que la colonia está rodeada de barrios en donde se gestan ladrones y asaltantes, como lo son la colonia El Rosario, la colonia Santa Cruz y la colonia Jalisco.

Pero aquí se encontró una contradicción, pues mujeres como Leticia, aseguran que los delincuentes residen en la misma colonia y que dentro de ésta existen zonas donde asesinan y roban. La explicación a esto puede ser la tremenda desigualdad entre las secciones de la colonia, como se mencionó desde el comienzo. Las secciones de la colonia que las mujeres más conocen, son la A y la B, siendo la sección A, la mejor para vivir, según su criterio. Las peores zonas para vivir, según su percepción, son la B y la D. Dicha percepción y dicha inseguridad, puede tener que ver con la desigualdad entre secciones.

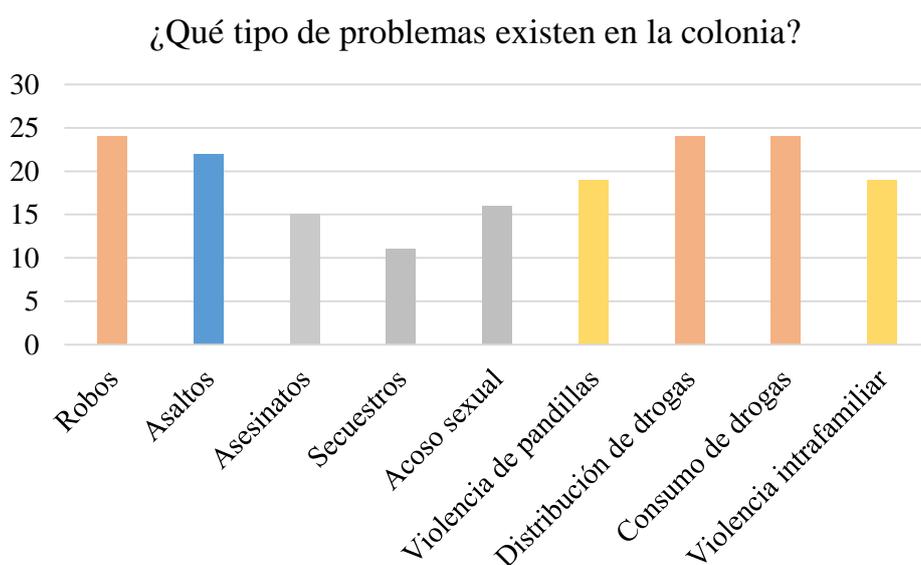
Hace como 2 semanas, yo iba para entrar a mi casa, e iba introduciéndose una persona que yo desconocí. Son departamentos. Iba entrando al departamento, el perro estaba ladrando y no es usual su ladrido y me percaté que era una persona desconocida. Le hablé a mis vecinos y la vecina del otro edificio y ella empezó a gritar: -¡Ahí anda un fulano, una persona!- Yo lo veo, me enfrento con él: -¿Qué buscas hijo? ¿Te puedo ayudar?-.Él iba a meterse a alguna parte, no sé a qué departamento. Él iba con la intención. Yo iba como a las 12.30, como a las 12 de la noche, de cenar y fue cuando me di cuenta que estaba alguien que no era conocido. Le hablamos a la seguridad, le hablaron a la seguridad pública. Le hablaron, le hablaron, le hablaron, hasta las 3 de la mañana, que no apareció. Nunca apareció la patrulla y debajo de la calle se juntó con un carro. Estaba un carro con otras dos personas esperándolo (*Laura, 54 años, servidora pública, Sección A, Entrevista: Octubre 2016*).

Según la pequeña encuesta que se realizó para esta investigación, quienes más habitan la calle por el día, son estudiantes, amas de casa, niños y niñas. Mientras que por la noche, los empleados, los hombres y las pandillas son quienes más se pasean en el espacio público. Por lo que a pesar de que la mayoría tiene relación con sus vecinos, de amistad y cordialidad y los espacios en los que se dan estas relaciones, son en las calles,

es decir, en los espacios públicos, la gente sigue viviendo un ambiente de inseguridad cotidiana.

La siguiente gráfica muestra los problemas más cotidianos que existen en Loma Dorada, según la encuesta que se lanzó para esta investigación:

Gráfica 2. Problemas de inseguridad en la colonia según las mujeres entrevistadas de Loma Dorada



*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

Carolina ha tenido vecinos que estuvieron en la cárcel por haber allanado alguna casa o departamento y haberse quedado a vivir allí durante años o algunos meses. Por eso es que las mujeres coinciden en que la colonia está tan descuidada, sobre todo las secciones C y D, en donde hay más multifamiliares y departamentos. Los y las llamados “paracaidistas” vienen y se apropian de las casas ajenas cuando ven que están desocupadas. La fiscalía a veces los saca y castiga y otras veces se hace de la vista gorda.

Acá la mayoría son edificios. Hay mucha rotación de personas, desde los primeros dueños, que o ya murieron, o se cambiaron, o siguen habitando y no habitan el departamento más que para dormir. O llegan personas de otros Estados y ven los departamentos desocupados y se meten. Lo que les llaman paracaidistas. Es muy difícil, incluso para los mismos inquilinos, que rentan o que son dueños, sacar a esas personas. Nosotros tenemos en ese domicilio 3 años, viviendo en esa casa y antes vivíamos en un departamento y había un muchacho, hijo de una señora

que era dueña, que todo el tiempo ahí vivió. Tenía fácil 5 años y nosotros pensábamos que era de él, porque siempre: -Buenos días, buenas tardes. Y resulta que al muchacho lo sacaron, un día a las 5am llegó la policía y lo sacó. Dices tú -Guau, si vivió aquí muchos años-. El departamento lo vieron solo y se metieron (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección A, Entrevista: Octubre 2017*).

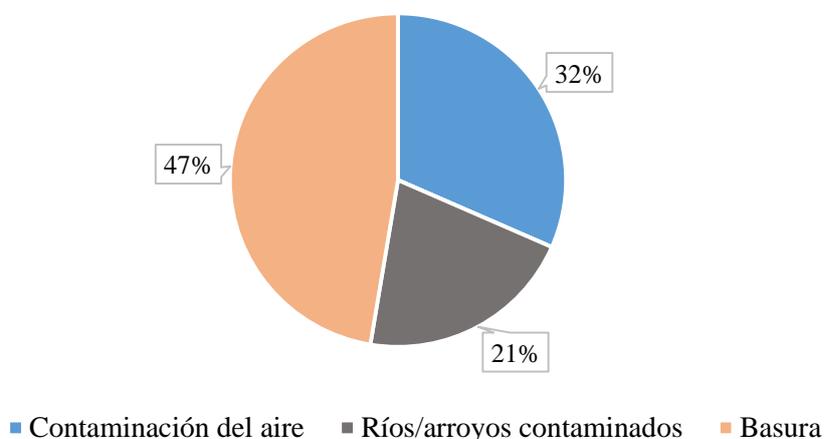
Las mujeres aseguran que ya existen ciertas zonas de paracaidistas en las que es mejor no pasar o acercarse, puesto que asaltan y roban al transeúnte. Por otro lado, los y las personas paracaidistas, corren peligro de ser atrapadas y corridas de las casas y departamentos a los que llegan, por eso su constante movilidad residencial. Ellos y ellas crean zonas peligrosas, también se roban el mobiliario que hay en las casas que allanan. Piezas de baño, cancelas y barandales, son algunas de las cosas que se llevan a su paso. Leticia, una mujer entrevistada, asegura que es por esto que la colonia se deteriora y se ve descuidada.

3.4 Contaminación y espacio público descuidado

Según el sondeo realizado, los problemas ambientales que más sufren las mujeres son el de la contaminación del aire y de los ríos y arroyos y la contaminación por basura. El Gráfico no.3 mostrado a continuación, refleja lo antes dicho. A este problema le adjudican la responsabilidad, a la ciudadanía y al gobierno.

Gráfica 3. Problemas ambientales en la colonia según las mujeres entrevistadas de Loma Dorada

¿Qué tipo de problemáticas ambientales hay?



*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

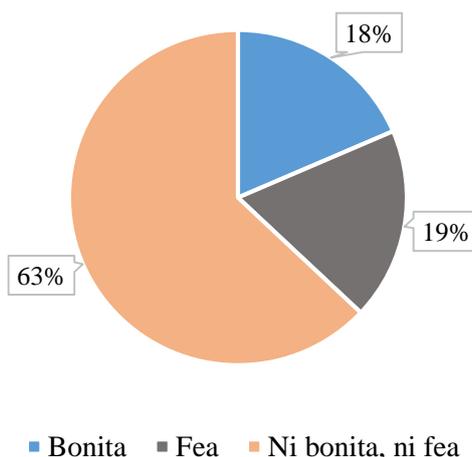
Por otro lado, una entrevistada, Carolina, piensa que otro problema grave en la colonia, es el de la contaminación por las heces de los perros que las personas no atienden.

Pues desgraciadamente dicen: -Loma Dorada ¡Allá huele bien feo!- Porque tenemos este río de aguas negras que está destapado. Sí es verdad, sí huele feo. La parte de allá en Circuito Loma Sur está más limpio, de este lado, vas a ver basura por todos lados. Antes había muchos perritos, ahora ya no hay tantos, pero también eso, que la gente se haga consciente de que no puedes tener tantos animales. O que si vas a tener un animalito, cuídalo, atiéndelo, protéjelo, no lo echas a la calle. De chiquitos los quieren y cuando crecen los pobres perros ahí andan en la calle, mendigando y ensuciando. A mí me da mucha tristeza, tengo una hermana que le gustaría recoger todos los perros del mundo para llevárselos a su casa (Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017).

Las banquetas y las calles de la colonia, según las mujeres, son de mala calidad. Sin embargo, esto es diferente para la minoría de las mujeres, es decir, las empleadas, quienes consideran que las banquetas y las calles sí son de buena calidad y por lo tanto, la colonia es bonita. Para quienes las calles y banquetas no son de buena calidad, la percepción estética de la colonia es mala.

Gráfica 4. Percepción estética de la colonia por parte de las mujeres entrevistadas de Loma Dorada

Loma Dorada te parece una colonia...



*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

Las mujeres creen que las colonias verdaderamente bonitas son: Bugambilias, en Zapopan; Jardines de la Paz y Rancho Blanco, en Tlaquepaque. Esto debido a que vive gente con más dinero, o mayor, que cuida la limpieza de las calles. Por lo tanto, que Loma Dorada sea una colonia sucia y descuidada, tiene que ver con la edad, la educación y el estrato socioeconómico, según Carolina. Según el gráfico 4 de la página anterior, las habitantes de Loma Dorada no viven en una colonia ni bonita, ni fea. Es decir, la percepción estética no es importante para ellas.

3.5 Mujeres con bajo nivel educativo

La mayor parte de las amas de casa o mujeres que trabajan en las labores del hogar, se encuentra en ciertas secciones³⁸, como la A, mientras que las que más trabajan de manera remunerada, se encuentran en la Sección C (Núñez Miranda, 2007). Esto está relacionado con sus ingresos: mientras que en la sección A, se tienen más ingresos, por parte de los esposos, en la C, son menores.

Por otra parte, el nivel medio de escolaridad de las mujeres de toda la colonia y sus secciones, es de secundaria y bachillerato, mientras que el de los hombres incluye el nivel profesional (ibid). Es decir, con estas estadísticas podemos decir que las mujeres están más atrasadas en la educación, por lo que probablemente esto les impida tener un buen empleo y por lo tanto, siguen dependiendo en su mayoría de sus esposos, dedicándose al hogar (sin tener una remuneración económica) y los hombres siguen manteniendo el rol histórico de proveedores económicos, sin pasar tanto tiempo con sus hijos e hijas y sin hacer quehaceres de familia o del hogar.

La Tabla 13 (*Población económicamente activa en Loma Dorada por sección*), que se muestra en la siguiente página, señala que la población económicamente activa en su mayoría, sigue siendo masculina, mientras que la femenina sigue teniendo rezagos en esta materia. Esto sucede con independencia de la Sección de Loma Dorada en la que se vive.

³⁸ La colonia Loma Dorada está dividida en 5 secciones: A, B, C, D y Ejidal, de las cuales se explicarán sus características particulares en los siguientes apartados.

Para ella, la educación que se proporciona en casa, desde el seno de una familia heteronormada, es lo que produce que los hijos e hijas sean educados o no. Por lo que el enfoque en la educación dentro de la familia cobra mucha importancia en su manera de ver las cosas.

Es que ahorita ves, aquí mismo, en el cyber, entran los chamacos bien groseros y ni siquiera te saludan. Entran y: -¿Me das esto?- Y yo sí les digo: -Buenos días, buenas tardes. Primero saludame... Ahora no me saludaste ¿vienes enojado?—No, no, no, señora, buenos días-. -Salúdame, si no, siento que estás enojado conmigo-. Es una manera, no de hacerlos sentir mal pero de decir: -A ver, saluda-. Pero sí aquí ves muchos niños, hasta las mamás. Una señora que viene y me compra le dice a su hijo: -¡No guey!- Y te quedas: -¿A tu hijo le dices guey?-(Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017).

3.6 Conclusiones

En el Capítulo 2 se dio cuenta de las grandes diferencias socioeconómicas entre Tonalá y los demás municipios del AMG. El propósito de este capítulo, por otro lado, fue caracterizar la colonia en la que habitan las mujeres a entrevistar y encuestar. Por lo que se concluye que la colonia está cargada de problemas ambientales, sociales y de seguridad, debido quizá a la marcada desigualdad socioespacial.

Tabla 14. Síntesis de las diferencias socioeconómicas de la colonia Loma Dorada por sección

Sección A	Sección C
Menor marginación	Mayor Marginación
Mayor tenencia de carros	Menor tenencia de carros
Mayor tenencia de dos dormitorios y más en los hogares	Menor grado de escolaridad
Mayor derechohabiencia de servicios de salud	Menor derechohabiencia a servicios de salud
Más mujeres amas de casa	Más mujeres que trabajan remuneradamente
Más ingresos	Menos ingresos
Mejor colonia para vivir	Colonia más descuidada

*Tabla realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

En la tabla anterior, la número 14, se resumen las diferencias socioeconómicas que caracterizan a las secciones de Loma Dorada.

En esta tesis solamente se tomaron en cuenta las secciones de la colonia más dispares entre sí, por lo que se concluye que son muy distintas socioeconómicamente. Aunado a esto, se puede concluir que en la Sección C, por ser la que menos alberga a mujeres amas de casa, es en la que menos mujeres hay con acceso a un automóvil para los traslados cotidianos. Por lo que esto refuerza la idea de que las mujeres están más excluidas de la movilidad cotidiana, en este territorio.

A partir de esta conclusión se pueden plantear otras preguntas como: ¿Todas estas diferencias socioeconómicas se traducen en diferentes imaginarios, sentimientos e identidades al manejar un automóvil? Es decir, aparte de que muchas mujeres no tienen ingresos suficientes para comprar un carro y que este no es una opción tan viable cuando están solteras, sino para cuando se casan ¿existen muchas diferencias en torno al carro entre las que habitan la colonia A y la C? Esto se analizará en el siguiente capítulo.

Capítulo 4. Movilidades feminizadas y valores agregados del automóvil

4.1 Introducción

Como se discutió en el apartado teórico del primer capítulo, no se puede analizar la importancia e influencia de una tecnología en sí misma, sino como sistema infraestructural (Larkin, 2013), cuyos agentes se entrelazan y se influyen mutuamente, tal es el caso del sistema de la automovilidad. En este sentido, no se puede hablar del automóvil en sí mismo, sino de todo lo que gira alrededor de éste. La dependencia al automóvil, no es del carro en sí mismo, sino de lo que permite alcanzar o conseguir a sus usuarias y usuarios (Brindle, 2003). Es decir, el sistema de valores éticos, afectividades, deseos, emociones (infraestructuras encarnadas y experimentadas sensorialmente) y hasta percepciones estéticas (Larkin, 2013).

El objetivo general de este capítulo es conocer cuáles son los usos que las mujeres de Loma Dorada le dan a sus automóviles, dependiendo de la sección en la que viven. Esta primera parte se obtuvo a partir del análisis de la encuesta/sondeo realizado. Después se hablará de los valores agregados que el automóvil tiene para las vidas de las mujeres, independientemente de ser un medio de transporte a los lugares significativos. Esta segunda parte resultó del estudio de las entrevistas a profundidad. Por valores agregados se entenderán, todos los valores, significados, identidades subjetivas, sentimientos e imaginarios etiquetados como femeninos. Los cuales permiten a las mujeres dar sentido a sus vidas, actuar en consecuencia y conforme a sus feminidades.

En la segunda parte de este capítulo se muestran también, procesos que van más allá de las explicaciones clásicas sobre los motivos que hacen que las personas se muevan en la ciudad. Por ejemplo, se muestra cómo la movilidad física determina muchas veces la movilidad de la mente y de las ideas. Este último tipo de movilidad es concebida como la movilidad existencial. En este capítulo también se consideran los motivos espirituales y religiosos para moverse físicamente en la urbe, así como las inmovilidades a causa del malestar emocional y físico.

Es común que la literatura en movilidad urbana no tome en cuenta los sentimientos y los momentos previos a los viajes, por lo que este apartado se concentra en estos

espacios y tiempos, así como en los sentimientos experimentados por las mujeres durante el viaje mismo y cómo es que se relacionan con las identidades y los imaginarios.

Finalmente el capítulo trata a los imaginarios como potentes conjuntos de ideas que influyen en la conducta vial de las mujeres y hombres y modifican igualmente, los sentimientos y las identidades.

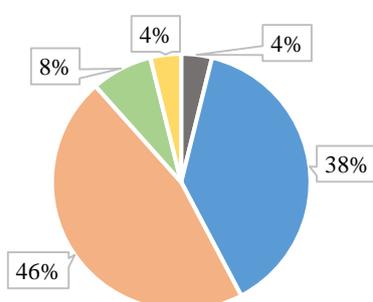
4.2 Las movilidades de las mujeres en Loma Dorada

La mayor parte de las mujeres encuestadas fueron amas de casa, casadas. La mayoría tiene sólo un carro en sus hogares, y quienes están casadas pagan por él y lo mantienen, junto con sus parejas. Mientras que las solteras se apoyan de sus familias para mantener el auto.

Las mujeres solteras comenzaron a utilizar el carro para trabajar, estudiar y divertirse, mientras que las casadas, para trabajar y llevar a los hijos e hijas a los lugares que les eran significativos. Esto definitivamente tiene que ver con el estatus socioeconómico de las mujeres, pues la mayoría de las solteras, viven en mejores condiciones, es decir, en la Sección A. Mientras que las mujeres casadas, viven en la Sección C. Por lo tanto, la tesis que se explicó al comienzo, en el capítulo teórico metodológico, es correcta. Los usos y apropiaciones del automóvil por parte de las mujeres, en ciertas ocasiones, son diferentes según el estrato socioeconómico al que se pertenezca. La Gráfica 5, mostrada a continuación, señala lo antes dicho:

Gráfica 5. Motivos del uso del carro para las mujeres casadas de Loma Dorada

Motivos del uso del carro para mujeres casadas



■ Estudiar ■ Trabajar ■ Llevar a alguien ■ Viajar ■ Diversión

*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C.

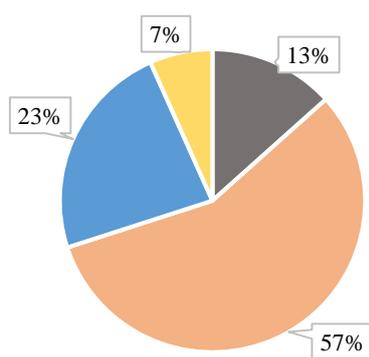
Las madres y los padres de la mayoría de las mujeres entrevistadas (tanto de las casadas, como de las solteras), se dedicaban a atender su negocio propio y se movilizaban en automóvil. Las madres de estas mujeres, las cuales son o fueron amas de casa, se movían o en carro, o en transporte público. Lo que prueba que el carro sigue siendo un recurso que es utilizado por quienes pueden pagarlo.

La mayoría de las mujeres entrevistadas, tanto solteras, como casadas, antes de trasladarse en coche, lo hacían en los camiones de transporte público y comenzaron a utilizar el carro con motivos laborales. Sin embargo, las mujeres solteras además de trasladarse en transporte público, eran llevadas por sus familiares.

Es interesante saber que los primeros que comenzaron a manejar el automóvil en las familias de casi todas las mujeres, fueron el padre y el hermano. Las madres y las hermanas de muy pocas mujeres lo hicieron antes que sus esposos o hijos. En realidad se puede decir que el dominio del automóvil sigue siendo materia de los varones y en muy poca medida, de las mujeres. Como supuesto, se podría argumentar que esta situación tiene que ver con que los hombres comienzan a ser económicamente activos, antes que las mujeres. La Gráfica 6 mostrada a continuación, da cuenta de lo antes dicho:

Gráfica 6. Movilidad de la familia de las mujeres de Loma Dorada

¿Quiénes en la familia comenzaron a manejar primero?



■ Mamá ■ Papá ■ Hermano ■ Hermana

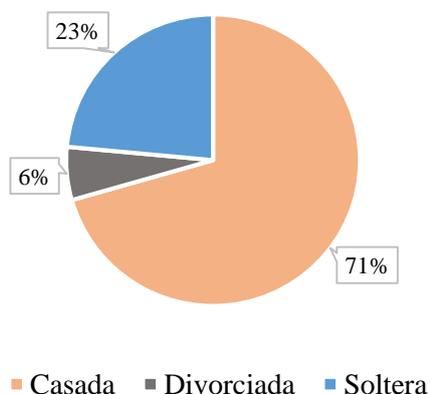
*Gráfica realizada mediante las respuestas de la encuesta a 27 mujeres de las Secciones A y C de la colonia Loma Dorada.

Esta situación es reforzada a la hora de enseñar a manejar a las mujeres, pues a pesar de que la mayoría compró clases de manejo, si les enseñaba alguien conocido, lo hacían los padres y no las madres. De igual manera, para las mujeres casadas, las parejas varones fungen también como maestros de manejo. Las experiencias del coche definitivamente van a estar permeadas por el género y por el estatus civil de las personas.

La mayor parte de los traslados cotidianos en carro, para las mujeres casadas y solteras, los hacen para llevar y traer a alguien y para trabajar. Ellas aseguran que el carro les permite hacer un mayor número de actividades en menor tiempo (de 20 minutos a 1 hora, en promedio). Los lugares de más disfrute para las mujeres, son los traslados en el carro hacia el trabajo y los viajes fuera de la ciudad. La mayoría disfruta manejar. La Gráfica no. 7 mostrada abajo, señala que los viajes para llevar a alguien son el principal motivo de las mujeres casadas para utilizar un carro.

Gráfica 7. Principal motivo del uso del automóvil para las mujeres casadas de Loma Dorada

Llevar a alguien como principal motivo



El número de choques que han tenido las mujeres del sondeo está distribuido de igual manera en las dos secciones. Por lo tanto, se puede decir que independientemente del estrato socioeconómico, las mujeres tienen una particular manera de manejar. Por lo que en ciertas ocasiones, se refuta la tesis

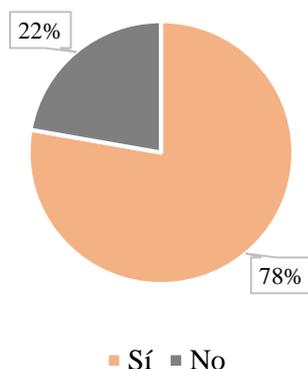
principal de esta investigación y los fenómenos que priman no serán los socioeconómicos, sino los de género. Tesis que se refuerza al saber a quiénes consultan cuando tienen algún choque o problema con el carro. Es decir, ellas la gran mayoría se valen de sus seguros y en segundo lugar, de sus parejas varones.

Como se puede ver en la Gráfica no. 8 (*Diferencias de género en el manejo del automóvil*), encontrada en la siguiente página, para ellas, sí existen diferencias entre cómo maneja un hombre y cómo lo hace una mujer, así como diferencias entre el carro de uno y el de otra. Para ellas, ambos géneros chocan en la misma medida y no hay diferencia

entre quien conduce mejor, pero cuando la hay, ellas escogen a los hombres como ejemplo de buen conductor. Un número mínimo de mujeres dijo que las mujeres manejaban mejor.

Gráfico 8. Diferencias de género en el manejo del automóvil

¿Existen diferencias entre cómo maneja un hombre y cómo lo hace una mujer?



Esto aplica para la mayoría, pero cuando se trata de las mujeres comerciantes, hay una gran diferencia, para ellas, ambos géneros chocan en la misma medida y argumentan que no hay diferencia entre cómo maneja un hombre y cómo

lo hace una mujer. ¿A mayor desarrollo y oportunidades tengan las mujeres, mayor percepción o imaginario de igualdad? Esta diferencia no fue notable por Sección, sino por la ocupación o la actividad a la que se dedican las mujeres. Para seguir con la misma hipótesis, las mujeres cuyas madres tuvieron negocios propios y fueron comerciantes, también piensan que no hay diferencia entre cómo maneja un hombre y cómo lo hace una mujer. Mientras que las hijas de mujeres amas de casa piensan que los hombres lo hacen mejor. Las ideas más igualitarias tienen que ver con el acceso y las opciones que se tuvo en la familia y el papel que desempeñaron sus madres. ¿Las historias de vida tradicionales producen ideas tradicionales? ¿Al ofrecer mejores opciones o más opciones a las mujeres se mejora lo que ellas perciben de ellas mismas y de otras?

La mayoría de quienes dijeron que los hombres chocan más, aseguraron que las mujeres conducen mejor o que no existe diferencia alguna. Quienes dijeron que ambos chocan igual, dijeron que no existía diferencia al manejar. Es decir, los argumentos eran congruentes, pero aun así, hubo casos en los que alguna mujer aseguraba que no existía diferencia al manejar y que los hombres aún con esto, chocaban más; o que las mujeres chocan más y manejan mejor. Es decir, que los argumentos resultaron ser incongruentes.

Más de la mitad utiliza el transporte público de una a dos veces por semana, durando en el traslado más de 30 minutos y sufriendo la mala calidad de las paradas de camión y la calidad del servicio, cuyos responsables son el gobierno y los transportistas,

a su parecer. La mayoría usa el transporte público cuando no tiene la opción del carro. Sin embargo, para las mujeres de la Sección A, quienes tienen más recursos económicos, es más común utilizar taxi, o que otra persona las lleve, que las de la Sección C, quienes sí o sí, utilizan el transporte público como segunda opción después del carro. Lo que abona a la tesis de que a pesar de ser parte de un mismo género, si se es de diferente estrato socioeconómico, las experiencias y prácticas de la movilidad serán igualmente diversas.

El taxi, por el contrario, no es una opción viable para la mayoría. Sin embargo, para las mujeres solteras que son empleadas, el taxi, algunas veces al mes, sí es una opción segura para traslados de más de 30 minutos. Para ellas, la mala calidad del servicio y el acoso sexual vivido a bordo, por parte de los taxistas, son de los problemas más comunes.

En promedio, las mujeres caminan de 5 a 10 minutos, sintiéndose en general bien, pero en ocasiones, inseguras. Quienes están casadas, hacen más tiempo caminando (de 5 a 30 minutos) y se sienten más seguras. Por otro lado, las solteras, caminan de 5 a 10 y se sienten más inseguras al caminar. Sin embargo, se podría ir más allá y comprobar las siguientes hipótesis en posteriores investigaciones: ¿Caminarán más porque tienen más responsabilidades? ¿Por qué la percepción de inseguridad cambia según el estado civil? ¿Tiene que ver con que tienes más responsabilidades y no tienes tiempo de pensar en esto? ¿Porque el cuerpo cambia? ¿Porque se está sola y no con hijos?

4.3 Las identidades subjetivas y las feminidades

En el apartado anterior se respondió a la pregunta de si las mujeres tienen patrones diferentes de movilidad dependiendo de su estrato socioeconómico, al argumentar que lo que impulsó a las mujeres de la Sección A, al empezar a manejar fue el divertirse y estudiar, mientras que para las de la Sección C, sólo fue el trabajo. Además, las mujeres de esta última sección no tuvieron oportunidad de que cuando solteras, sus familiares las llevaran a los lugares que les eran significativos. Y por último, las mujeres de la Sección C, no utilizan el taxi o el ride como formas alternativas al automóvil.

En este apartado se tiene como objetivo analizar las identidades de las mujeres automovilistas de Loma Dorada y sus sentimientos e imaginarios en torno al uso del automóvil, para conocer: los procesos en los que la automovilidad modifica, permite u

obstruye las prácticas, movimientos y significados de las feminidades, mediante los valores agregados que les ofrece a las mujeres, los procesos en los que el género produce, modifica o permite los movimientos en automóvil de las mujeres. De igual manera, se conocerán los procesos de jerarquía y las situaciones y momentos en los que las mujeres sacrifican sus movibilidades para que otros y otras se muevan, o bien, cuando hay quienes se dejan de mover para que ellas lo hagan.

La manera en la que se estructura este apartado, es abordando de manera separada, la identificación de las identidades, los imaginarios y los sentimientos. Sin embargo, en el medio de estas explicaciones se coloca un apartado en el que se puede ver cómo interactúan los tres enfoques en un mismo proceso psicológico-social. Es decir, la manera en la que se experimentan secuencialmente las identidades, los sentimientos y los imaginarios, de manera que proporcione una clara explicación del proceso.

a) Madresposa

Carolina tiene 50 años, estudió hasta la preparatoria, tiene dos hijos, una hija y un nieto. Ella y su hija tienen un café en la colonia. Ellas viven y trabajan en la Sección C de Loma Dorada. Carolina atiende el cyber en la mañana y por las tardes cuida a su nieto. Ha trabajado como ayudante de una enfermera y ha tenido una zapatería, sin embargo, a pesar de que trabaja en su negocio, su identidad está definida por el hecho de ser madresposa y no por el hecho de ser comerciante. El sentido de la vida de Carolina está definido por su identidad de madresposa³⁹. El divorcio de su padre y madre, el nacimiento de sus hijos e hija y la infidelidad de su esposo, por ejemplo, son momentos que la han marcado.

Desde hace muchos años, los traslados y viajes de Caro, dentro de la ciudad, están definidos por su identidad de madre y son permeados por la inseguridad de la colonia. Cuando sus hijos e hijas eran pequeños, caminar sola por la colonia constituía un peligro, pues se tenía que acompañar de otras mamás para dejarlos en la escuela. El trayecto era corto pero peligroso y no estaba bien iluminado. Los espacios públicos, como las canchas de fútbol que atravesaban todos los días, las amenazaban por ser lugares que albergaban a asaltantes y ladrones. El gobierno no dota de suficientes patrullas y a pesar de que Caro

³⁹ El concepto de madresposa es rescatado de Marcela Lagarde (1990), en el que caracteriza a la maternidad y a la conyugalidad como esferas vitales que organizan la vida de las mujeres, sin importar la clase, la nacionalidad, la religión y la postura política. Es una palabra que ella utiliza para sintetizar toda esta definición.

ya no hace estos traslados con sus hijos, la escuela sigue existiendo y otras madres sufren de esta situación.

Los traslados en coche de Carolina comenzaron cuando ella se dio cuenta de que necesitaba moverse con sus hijos e hija de manera segura y cómoda, a la par de trasladar el mandado y las mochilas de los niños y la niña. El cansancio fue menor, al trasladarse en automóvil. Por lo tanto, el móvil de Carolina fueron sus hijos.

Por otra parte, la infidelidad dejó sentimientos de coraje, desilusión y frustración. A pesar de esto, la identidad de madrespasa es tan fuerte para ella, que no importando tener el ejemplo de su madre, a quien admira porque dejó al padre infiel y porque trabajó soltera mucho tiempo, ella decide no dejar a su esposo infiel, con el que está completamente en disgusto, para que sus hijos e hija no se queden sin padre y para que los siga manteniendo (esto a pesar también, de que dos de ellos ya no viven en casa). Esta decisión implica que su pareja la siga manteniendo a ella.

Históricamente, las mujeres han fungido como el soporte emocional para los otros “al gratificarlos por medio de afectos, del erotismo, etc.” (Lagarde, 1990: 119 y 133). En este caso, cuidar a su familia, más que a ella misma, implica obtener el reconocimiento de sus hijos y no ser una mala madre. Si alguna mujer sale del rol establecido, se les ve como equívocas, raras e incapaces (Lagarde, 1990: 64). Ellas mismas se autocastigan cuando no lo hacen bien y así refuerzan el poder que los demás ejercen sobre ellas (ibid: 144). En las sociedades patriarcales como la nuestra y a causa de la dependencia económica a la que algunas mujeres son sujetas, se las ha concebido y tratado como siervas de la familia y de los hombres. Se les ha visto como subordinadas a ellos, independientemente de la clase socioeconómica a la que pertenezcan (Lagarde, 1990). En este caso, la pareja de Carolina puede violentarla cuantas veces quiera con infidelidades y, como ella depende económicamente de él, no lo dejará.

El esposo de Caro tiene derecho a vivir su sexualidad como le plazca, puesto que él es un padre-cuerpo y Carolina no lo es, por lo tanto a ella no le está permitido vivir su sexualidad con disfrute. En México, tradicionalmente, se reconoce a la maternidad como un proceso natural de todas las mujeres, “cuyo fin último es la reproducción y donde sus cuerpos son asexuados” (Saéñz Valadéz, 2015). Esta idea está basada en la sacralidad de la madre, según el cristianismo, la cual habla del cuerpo profano oculto y de la abstinencia

sexual (ibid). Sin embargo, la maternidad tiene muchos más fines y no sólo el de la reproducción.

Por otro lado, Leticia tiene 45 años y una carrera técnica, está casada y tiene tres hijas y un hijo. Ella y su familia viven en la Sección C de la colonia. Los momentos cruciales en su vida le dan sentido a su identidad de madrespasa: la muerte de su madre, su casamiento y la muerte de su abuela. Para ella ser mujer es ser madre, procrear. En sus palabras, ser mujer es ser el lado tierno y delicado de una relación de pareja. Mientras que ser hombre es ser poco expresivo y afectivo. Sus traslados cotidianos son llevar a las niñas de la primaria y de la secundaria a sus respectivas escuelas, ir a clases de inglés con su esposo, ir al templo a misa y a dirigir la catequesis.

Para ella, que los niños y las niñas viajaran cómodos significaba en un principio y sigue significando ser una buena madre. Sus móviles también fueron sus hijos e hijas:

Me sentía presionada. Me acuerdo una vez, traía a Carlos, al más grande en la carriola y las bolsas abajo. Nomás tenía a ese niño y le iba dando el sol en la cara y yo no me había dado cuenta hasta que una señora me dijo: -¡Oiga, le va dando el sol al niño! ¡Póngale algo!- Nunca había pensado en eso, entonces fueron detalles que me fueron haciendo consciente de la necesidad de tener un carro. En ese tiempo, con Carlos, no teníamos carro, ni mi esposo, andábamos en camión. Pero ya cuando tengo a Andrea, ya se me hace difícil porque Carlos tenía 3 años, todavía estaba chiquito como para que: -Ayúdame-. O sea, no lo podía dejar cerca de la casa, no me podía ayudar, yo lo tenía que ayudar a él. O agarras niño o agarras bolsas y la carriola. Eso fue lo que me movió a manejar (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

Actualmente, Lety lleva a una de sus hijas a la secundaria. Llevarla y traerla a la escuela la deja tranquila, porque siente que puede supervisar más sus movimientos para que no se “descarrile” y ponga en riesgo la escuela. Por ejemplo, si la niña no viajara con su mamá y lo hiciera en el transporte público podría decidir no entrar a la escuela por salir a otros lugares con las amigas.

Implica que se me porte mal, que se haga la pinta. De aquí se ha ido, la he mandado en camión varias veces y se ha regresado sola una vez nada más. Porque ya la he dejado, con una amiga que se vaya y yo creo que ese día sí se hizo la pinta. Ella me jura y me perjura que no, pero nunca fui a preguntar a la escuela. Es fácil que se junten a la entrada (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

los otros y otras sólo viven con ellas y no para ellas (ibid). Entre ellas y los otros existe un contrato implícito de cuidado para toda la vida, coercitivo, esté la mujer apta o no, quiera o no, pueda o no (ibid).

Un commuting⁴⁰ poco deseado

El negocio de Carolina fue idea y meta de su hija. Ahora los traslados de Carolina en su camioneta son muy pocos y son para surtir el cyber café que también funciona como una pequeña papelería. Ella va algunas veces al mes de compras al Centro de Guadalajara y hace su mandado en el WalMart ubicado a algunas cuadras. Trabajar en el cyber café no llena sus expectativas pues su sueldo es mucho más bajo de lo que percibiría en un trabajo común.

Interesa clasificar a Leticia en este apartado porque su *commuting* tampoco es para ella muy deseado. Es decir, de lunes a viernes, después de dejar a sus niñas a la escuela, se dirige al local de productos del hogar, que tiene su marido en el Centro de Tonalá. Sin embargo, estos viajes no son tan placenteros porque implican dirigirse a un lugar que no siente suyo (el negocio de su marido), para realizar una actividad que no le gusta para nada (vender productos):

O sea, si a mí me pones a escoger un trabajo de oficina y vender, yo me quedo con el trabajo de oficina. A mí me gustan los papeles, me gusta archivar, me gusta contestar teléfonos, me gusta, cosas de oficina. Pero más sin embargo aquí estoy apoyando a mi esposo... (El negocio) es de él, nomás que está a mi nombre, pero es de él. (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

Las mujeres luchan todo el tiempo por caber en lugares e ideas establecidas por otros. La sobrecarga de lo que significa ser mujer y la ansiedad que genera por caber en esa identidad, genera conflictos y contradicciones. Leticia no siente suyo el negocio, porque fue la meta de la pareja. Ella marca la diferencia, porque de él fue la idea, fue su sueño y a ella no le gustan las ventas. Por lo tanto, ayuda en el negocio de su marido, no en el de ella. Ella depende completamente de su pareja, según sus palabras y al igual que Carolina, considera que el sueldo que tiene es muy bajo y no le alcanza para sus cosas. En su

⁴⁰ Se reitera el significado de la palabra *commuting*: traslados que hacen las personas de manera cotidiana, desde su casa al trabajo.

discurso, Lety refleja más apego a una identidad de madrespasa, que a la de una mujer que trabaja remuneradamente.

Dependiente de mi esposo sí. Sí tengo un sueldo aquí pero es algo significativo, con eso no vivo, no me visto. Comeré a lo mucho 5 días. Pero que diga, con ese sueldo voy a pagar una renta o algo, no. Necesitaría tener otro trabajo para decir: -Ahora sí, con esto, al ser de mi carrera, ahí sí sería independiente. Pero así no, esto es algo de familia, por enseñar a los hijos a trabajar, por apoyar a tu esposo, por eso soy dependiente. (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

Muchas mujeres asalariadas son doblemente oprimidas, tanto en el trabajo productivo, como en el reproductivo, a causa de la doble jornada de trabajo, la doméstica y la pública. Es decir, muchas veces los hombres son tachados de femeninos al integrarse a las tareas tradicionalmente femeninas y que las mujeres hayan optado por trabajar remuneradamente, ellas no dejan de realizar los trabajos domésticos y la mayor parte de los trabajos remunerados son muy parecidos a los domésticos (Lagarde, 1990: 123 y 127). Algunas sólo esperan que se componga la situación en su trabajo, para regresar a la casa (ibid: 128). Es el caso de Leticia y Carolina, quienes les gusta más trabajar sin remuneración en su casa, que trabajar en un negocio producto del sueño de alguien más.

En el AMG, sólo un 50.08% de las mujeres son activas económicamente, frente al 79.31% de los hombres (Calonge Reillo, 2014). Sus empleos son flexibles, precarios y mal remunerados y sus contratos más temporales (ibid). Siendo las ventas, el servicio doméstico, el secretariado, el trabajo de limpieza, el cuidado de la salud, las peluqueras y las cajeras, los trabajos en los que la mayoría de las mujeres labora (ibid). Mientras que los trabajos de los hombres son de finanzas y negocios, investigadores, contadores, auditores, entre otros.

¿Cómo crear una política pública que se encargue de este aspecto? ¿Las personas van a lugares a los que les gusta ir? ¿Disfrutan llegar a sus trabajos? ¿Disfrutan ir con sus familias y conocidos? ¿En los lugares a los que se dirigen se les recibe con respeto y afecto? ¿Las mujeres disfrutan el viaje a los lugares a los que se dirige? O bien, ¿Me gusta mi trabajo? ¿Me satisface? ¿Hay gente que me quiere a donde voy? ¿Necesito llegar a un lugar donde no soy tan bienvenida? Los estudios sobre antropología social, sociología y psicología, al hablar de las movilidades de las personas, tendrían que plantearse este tipo de preguntas, puesto que no sólo importa la utilidad material del llegar a ciertos lugares, sino, el hecho de que disfrutemos hacerlo.

b) Trabajadora

En las entrevistas, la identidad de madre soltera se presentó de manera distinta a la de la mujer trabajadora. Si bien es cierto que en las dos entrevistas antes presentadas, las mujeres trabajaban remuneradamente, su trabajo no ocupaba el centro de su discurso, por lo tanto, le restaban importancia y el motivo principal de aprender a manejar no fue el trabajar, sino, llevar y traer a los hijos y las hijas. Aquí el móvil es salir a trabajar.

Para 2010 (INEGI), el 80% de las mujeres que trabajaban por una remuneración económica, en su mayoría era en el sector terciario, es decir, en el de servicios. Laura tiene 54 años, es servidora pública en el ayuntamiento del municipio, tiene cuatro hijos y está casada. Ella vive con su familia en la Sección A de la colonia. Actualmente, los traslados que ella hace en automóvil, casi siempre son acompañada de sus hijos. Ellos suelen manejar en sus viajes a las plazas, a cenar, al supermercado, a realizar mandados, o a las fiestas familiares.

Para ella, uno de los momentos más importantes en su vida, fue cuando comienza a trabajar cruzando de Tijuana a San Diego, California. Ella comenzó a utilizar el carro en un momento de crisis familiar y económica muy fuerte, cuando tenía 20 años. Ella se va a Tijuana ya casada y su pareja y ella no tenían suficiente dinero para comer. La vida en este Estado fue muy difícil para ella, pues no sabía inglés (idioma que se habla mucho ahí) y no sabía usar el dólar, aunado a que la relación con su pareja fue muy mala. En ese entonces, Laura no tenía dinero ni para el camión: o comía o se iba en transporte público, por lo que decidía caminar muchas cuadras a pie: “En el embarazo fue muy desgastante, hubo mucha hambre. Por eso no caminaba al camión porque o compraba tortillas, o me iba en camión...” (*Laura, 54 años, servidora pública, Sección A, Entrevista: Octubre 2016*).

La situación económica empeoró cada vez más y ella decidió comenzar a trabajar con una señora que recogía muebles y ropa de segunda mano en San Diego, California y la vendía en Tijuana. Laura le mintió a la señora diciéndole que sí sabía manejar, solamente había agarrado el coche de su esposo cuando alguna vez él estuvo ebrio. La tarea no era nada fácil: subirse a las camionetas de la señora, salir de madrugada, cruzar la frontera y manejar hasta la gran bodega de muebles y ropa usada para ser de las primeras y que le tocaran los mejores productos. Regresar y poner los productos a la venta. Le fue tan bien en este trabajo, que optó por vivir en San Diego. Este segundo

cambio de residencia, implicó una gran mejora en su vida y constituye el segundo momento más importante para ella.

Un día, iba para el Calimax, para un supermercado, allí mismo en Tijuana y una persona que se llama Yolanda me dijo, me habló y me hizo preguntas. – ¿Cómo te llamas? ¿Y cuántos años tienes?-. –Como 20-. Y me dijo: -¿Sabes manejar?- Ella tiene tiendas de segunda. Ropa y muebles. Entonces ella me dijo que si sabía manejar, me ofreció trabajo. Yo le eché mentiras, le dije que sí sabía manejar...

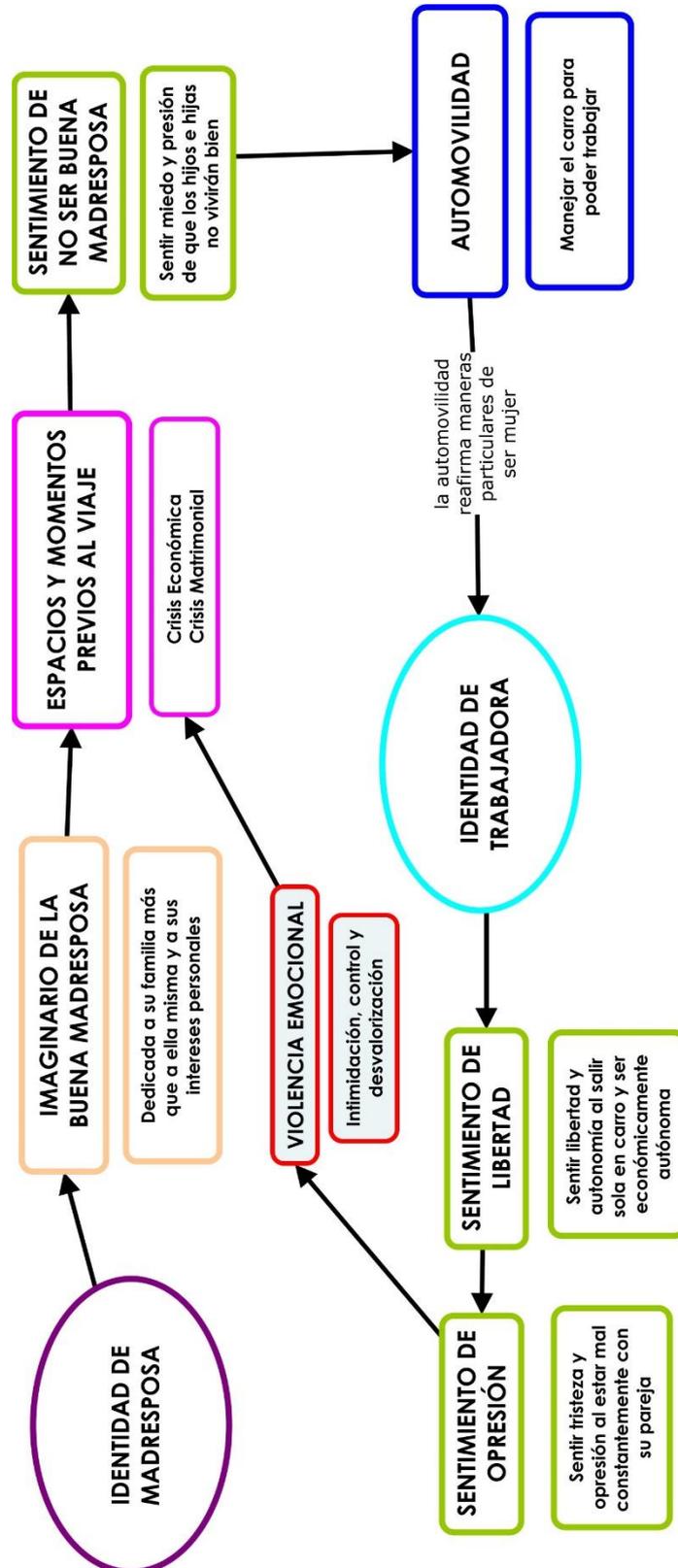
-Te espero a las 3 de la mañana-. Entonces yo a las 3 de la mañana vas y los entregas con las personas. Así era y mi vida me empezó a cambiar. Me pasé a la línea, era muy joven, le caía muy bien a la gente y siendo que era muy seria, muy tímida. Era un idioma que yo no conocía. Sí lo entendía, pero no lo hablaba por vergüenza, hasta para escribirlo...

Primero era ir a traer muebles, ir a traer ropa, todo lo que encontrara en la segunda, en la tienda y ponerlo de exhibición porque había una de ropa y una de muebles. Sus niños estaban apegados a mí, sus hijos 7. Como yo era muy buena empleada, ella ya no me dejaba venir. Yo manejaba, yo le lavaba, le ayudaba a cocinar, cocinaba muy bueno. Todo eso lo hice por necesidad... (Laura, 54 años, servidora pública, Sección A, Entrevista: Octubre 2016).

Un tercer momento importante para ella, fue cuando consigue trabajo dentro del ayuntamiento del municipio. Este tercer momento también la marca como mujer trabajadora y económicamente activa. Dicha identidad es mucho más importante que la de ser madre. En sus propias palabras, el más grande regalo que recibió como ser humano, fue un trabajo estable en el ayuntamiento, mientras que como madre, agradece a sus 4 hijos.

Laura siempre ha sido independiente económicamente. Sin embargo, cuando se le preguntó por su marido, evadía el tema o decía que no la apoyó nunca y que nunca ha sido un buen marido. Sin embargo, Laura sigue con él. Las mujeres pueden ser muy independientes económicamente y dependientes psicológicamente, de sus padres, familias, etc.; en la escuela y en el trabajo encuentran libertad frente a la dominación en el ámbito doméstico, aun así siguen siendo tratadas opresivamente (Lagarde, 1990: 131).

Mapa Conceptual no. 4. La libertad de trabajar y la opresión de la violencia emocional. El caso de Laura



Fuente: Elaboración propia en base a las entrevista de Laura.

El Mapa no. 4 (La libertad de trabajar y la opresión de la violencia emocional. El caso de Laura), que se encuentra en la página anterior, explica el caso de Laura. Primero se afianzó el imaginario de lo que es ser una buena madreposada, es decir, que las buenas madreposadas lo dan todo por su familia. Con este móvil y al sufrir una crisis económica y emocional, Laura se decide a trabajar por tener miedo a no ser una buena madreposada. Su vida cambia, pues el trabajo consistía en manejar un carro a largas distancias. El automóvil se convierte así, en un medio reforzador de una identidad muy diferente a la de madreposada: la de mujer trabajadora. Cuando se le pregunta a Laura sobre los momentos más importantes y cruciales en la vida, ella menciona que como ser humano, la vida le ha dado el trabajo y esa identidad es la que Laura asume ahora con mayor fuerza.

El conducir un automóvil le permite trabajar y ser autónoma y libre económicamente. Ella entonces comienza a empoderarse, es decir, a ganar un mayor control sobre sus recursos económicos y a desafiar al patriarcado a través de la toma de decisiones propias (Casique, 2010). Se desafían específicamente, los valores de sumisión, sacrificio, obediencia y sufrimiento en silencio (Batliwala, 1997).

Sin embargo, esa libertad y autonomía son opacadas cuando llega a su casa y convive con su esposo. Su relación es cada vez peor y emocionalmente esa situación la oprime. Es decir, ella experimenta violencia emocional por parte de su marido. Con respecto a esto, se vio en el Capítulo 1, que 86 de cada 100 mujeres casadas o unidas han sufrido por lo menos alguna vez violencia emocional por parte de su pareja varón (ENDIREH, 2011), es decir, intimidación, control o desvalorización (Casique, 2010). El hecho de que algunas mujeres experimenten procesos de empoderamiento, como los de la libertad de movimiento, a la par de procesos de violencia, hacen más complicada la explicación (Casique, 2010).

c) Estudiante

Lucero es una estudiante de 21 años, soltera y que vive con su padre y madre en la Sección A de Loma Dorada. La identidad de Lucero, a su edad y con sus experiencias, está definida completamente por el estudio. A diferencia de todas las mujeres de su familia, incluyendo a su mamá, ella sí está estudiando una carrera y no piensa en casarse pronto, aunque sí lo tiene contemplado en un futuro lejano. A diferencia de ellas, la familia de

Lucero sí tiene la posibilidad económica de darle estudios a su hija y ella lo está aprovechando. Para 2005 (INEGI), en Jalisco, el 40.5% de la población profesional estaba conformada por mujeres estudiantes de licenciatura.

Uno de los momentos más importantes en su vida ha sido estar en el cuadro académico de la universidad, por su excelente promedio. Fue la experiencia que más le ha motivado y llenado de satisfacción en la vida. Lucero comienza a conducir el auto que su familia le asignó, hace 2 años, para ir y venir a la universidad y para realizar sus prácticas profesionales.

Yo, actualmente estoy estudiando la carrera de psicología y pues me describo como una mujer responsable. Yo creo que exageradamente responsable. Como que esa es mi obsesión, como tanta responsabilidad que yo tengo. Literalmente estoy todo el tiempo en la escuela. De 7 de la mañana, como a las 6 de la tarde. De las 6 de la tarde es hacer tarea para el siguiente día y de nuevo, al otro día es ir a la universidad, todo el día. Llegar, hacer tarea, para el siguiente día. Y así es, cuando yo entro a la universidad así es todo mi periodo. Me pueden mandar a muchos lugares a prácticas, entonces tengo que estar moviéndome de un lado a otro... *(Lucero, 21 años, estudiante, Sección A, Entrevista, Agosto: 2017).*

Para Lucero, entrar a estudiar y trabajar durante toda su vida, es algo que la diferencia de sus familiares mujeres. Estudió psicología porque le interesa el entender a los niños y niñas y cuidarlos en un kínder o en la primaria y el cuidado de los niños y niñas y de las personas enfermas siempre ha estado a cargo de las mujeres, por lo que Lucero sigue roles tradicionales.

4.4. Movilidad existencial

a) Movilidad existencial mermada por el deber cuidar

Para las madresposas como Carolina, el tiempo para ella misma, para ocuparse de sus pasatiempos, es casi inexistente desde que nació su nieto. Leer y caminar hacia el complejo deportivo de la colonia para hacer ejercicios (sus pasatiempos) ya no son actividades cotidianas desde que ocupa la labor de cuidado del nieto.

La movilidad existencial que obtenía mediante el leer libros de autoayuda y de historia, junto con la movilidad física que obtenía al caminar y hacer deporte, se vieron mermadas por el deber ser madre y abuela. De los libros de autoayuda, Carolina literalmente obtenía ayuda y respuestas a sus preguntas o por lo menos algo de fuerza

para seguir adelante con sus decisiones. Con la infidelidad de su esposo, Caro cayó en una crisis existencial. La nueva información obtenida, le permitía moverse de lugar: de uno en el que sufría, a otro en el que era fuerte y sobrevivía. Se le llama movilidad existencial porque son acciones, espacios, relaciones y movimientos que permiten alcanzar la alegría, la agencia, el control y la efectividad social, con los que se siente que se va a algún lugar en la vida (Hage, 2005; Dahlberg, Todres y Galvin, 2009).

Para algunos autores “en toda verdadera democracia, la movilidad de la mente debería ser el ideal absoluto, la obligación principal... la democracia debería asegurar la movilidad de los cuerpos y de las mentes desde la más temprana edad y durante el mayor periodo de tiempo” (Augé, 2007: 91). La paz, la tranquilidad y la felicidad que le producía a Caro, leer libros, se vio afectada por el “deber de cuidar” a otros y la dejó con un sentimiento de agotamiento y tristeza.

Y leí un libro que me lo prestó esta enfermera, un libro que se llama “Las mujeres que aman demasiado” y me di cuenta de que sí era cierto: Nos enfocamos tanto en la pareja, queremos ser la pareja ideal de ellos, cuando estamos dejando de ser nosotras mismas, por amarlos y por quererlos y por cumplirles sus caprichos y que estén bien: ¿Y nosotros qué? ¿Dónde quedas? No te estás amando, no te estás respetando, tienes que creer tú misma para salir de ahí...

Hay cosas que tú dices: -Yo ya sé que tengo que hacer esto para que me sienta bien, pero como que necesitas la motivación- Al leerlo, te da ideas y ves las cosas de otra manera y aprendes a dirigirte a las personas o a entender a la gente, a tener empatía hacia los demás...Tengo dos tres amigas que sí les interesa también, nos cambiamos un libro o algo (Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017).

Por otra parte, al ser catequista, Leticia experimenta esta movilidad existencial, al sentir paz y tranquilidad y poder acompañar a los niños y niñas y los problemas que cargan a causa de la violencia en sus familias. El coche aquí, funge como un movilizador tanto físico, como mental y existencial, al permitirle a Lety realizar uno de sus más satisfactorios pasatiempos.

Esta situación es muy diferente a la hora que se compara con la situación de mujeres de clase alta en Jalisco, pues según los estudios, las mujeres que viven en los cotos de clase alta, tienen posibilidades de un mejor control natal, por ende, tienen también recursos económicos para contratar diversos empleados y empleadas que les

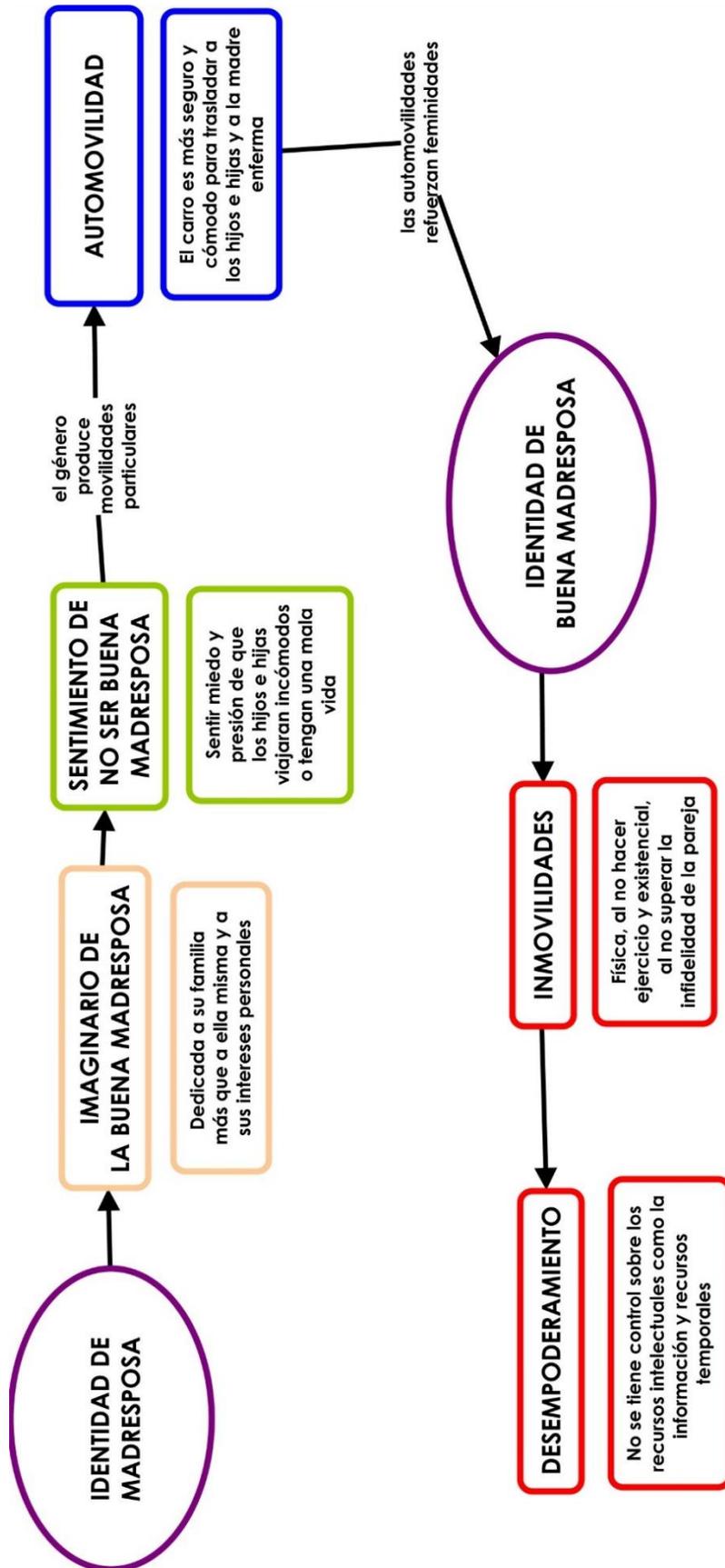
trabajen, con lo que les queda mucho tiempo libre para dedicarlo a su bienestar físico y mental y para consumir lo que el mercado ofrece (Camus, 2015).

La buena madreposa y la inmovilidad física y mental. El caso de Carolina

En la realidad, los imaginarios y los sentimientos fungen un papel importante a la hora en la que se generan y afianzan las identidades. Como se muestra en el Mapa Conceptual no. 5 (*La buena madreposa y la inmovilidad física y mental. El caso de Carolina*), de la página siguiente, la identidad de madreposa no se logra si no se imagina previamente lo que es ser una buena madreposa y si no se lleva a cabo un proceso de tener no serlo. El uso intensivo del coche se legitima mediante este proceso y esto es lo que justifica su arraigo social entre las mujeres madreposas. De esta manera es que el género, es decir, ser madreposa, produce movilidades particulares, esto es: llevar a los y las hijas los lugares significativos como la escuela, hacer mandados y cuidar de los y las parientes enfermos.

Por otro lado y a la inversa, la automovilidad refuerza este tipo de feminidad, refuerza la manera de ser mujer madreposa, permitiendo que los hijos e hijas viajen cómodos y no pasen por las peripecias del transporte público o de las caminatas bajo el sol. Sin embargo, ser una buena madreposa que cuida de los niños y niñas y de la madre enferma, significa también, dejar de lado los intereses personales y pasatiempos. Significa inmovilizarse física y mentalmente, dejando de lado la motivación de superar casos de violencia, como una infidelidad.

Mapa Conceptual no. 5. La buena madreposa y la inmovilidad física y mental. El caso de Carolina



Fuente: Elaboración propia en base a la entrevista de Carolina.

b) Traslados con fines espirituales

La movilidad existencial también está relacionada con los traslados con fines espirituales. Yadira es estudiante, tiene 23 años y vive en la Sección A de Loma Dorada. Sus traslados cotidianos son a la escuela, sin embargo, el segundo motivo principal para tomar el carro y manejar, fue el poder llevar a su madre a la iglesia todos los domingos. En ausencia de su padre y de su hermano, Yadira decidió pedirle ayuda a un amigo, aprender a conducir el carro de la familia y llevar a su madre. Un accidente automovilístico dejó a la madre de Yadira con mucho miedo y ansiedad, por lo que decidió no volver a hacerlo, por lo menos para largas distancias. Así que Yadira funciona como su chofer.

Hace como 3 años empecé a manejar porque mi mamá y yo íbamos a una iglesia que está por el Riu y mi hermano no estaba, no vivía aquí, estaba en Canadá y mi papá tampoco vivía con nosotros. Como era algo importante para mi mamá, yo quería llevarla... (*Yadira, 23 años, estudiante, Sección A, Entrevista: Agosto, 2017*).

Estos traslados no son con fines de commuting, sino meramente con fines espirituales y existenciales. Dichos traslados configuran la identidad de la madre de Yadira, al hacerla parte de una comunidad religiosa y permitiéndole darle sentido moral y de pertenencia. En este caso, pertenencia a la comunidad católica de Guadalajara, religión dominante en la ciudad. Comunidad que reafirma en sus prácticas y discursos, cierto tipo de feminidad, una feminidad dominante en la ciudad. Es decir, el automóvil funge como vehículo para afianzar cierto tipo de espiritualidad y de feminidad. Le proporciona a la madre de Yadira, tranquilidad y paz y reafirma su ser mujer. Pero no cualquier mujer, sino, una mujer católica, dependiente del hombre, protegida por él, enamorada de él, entregada a él, inmutable, inmovilizada, a la espera de que el mundo cambie y no vista como sujeto de cambio individualmente, a la que se le niega el erotismo, que se culpabiliza a sí misma cuando no da el ancho (Lagarde, 1990: 236-255).

Usualmente, en la literatura académica y de políticas públicas sobre movilidad, se olvida que existen muchos traslados que se hacen con fines espirituales, y de movilidad existencial. Por ejemplo, se ha hablado de la movilidad de personas en cantidades masivas, con fines espirituales, durante las procesiones y los peregrinajes a lugares sagrados, las cuales se valen de símbolos para la unidad colectiva, la solidaridad, la moralidad y la conexión entre el pasado y el futuro y la pertenencia de las personas a un lugar (Lund, 2008).

Sin embargo, no se habla de los traslados cotidianos a los lugares especiales y sagrados para la gente, como las iglesias, los templos y las mezquitas. En realidad cuando se habla de sistemas inteligentes de transporte, no se toman en cuenta, por ejemplo, los traslados de todos los domingos a misa, los traslados a bodas quince años y velorios, o los traslados con fines espirituales que hacen las personas de la Luz del Mundo. ¿Las ciudades primermundistas toman en cuenta estos traslados y saben que existe más tráfico pesado en esos días y por tanto la planeación es estratégica en esos lugares?

Es preciso entonces, reconocer estos traslados, estudiarlos, saber cómo es que la gente define su pertenencia a estos lugares y tener estrategias y políticas públicas especiales para esos días. Este proceso entonces, estaría evidenciando cómo es que los motivos religiosos inducen a tomar un carro y manejar. Pero en este caso las preguntas podrían ser aún más profundas: ¿Cierta tipo de religión promueve cierto tipo de movilidad? Se ha comprobado que en lugares como Atlanta, la religión evangélica y su concepción de la familia como comunidad, antagónica a la ciudad y los y las desconocidos como comunidad, promueven la automovilidad en contra del tránsito en transporte público (Henderson, 2006). Esto, porque la comunidad religiosa blanca, de clase media y alta, se estaría mezclando con las minorías étnicas, raciales y de género. ¿En Guadalajara pasa igual? ¿El catolicismo promueve los viajes en carro? ¿Existen estacionamientos ciclistas en los templos? ¿Existen suficientes rutas de camiones para llegar a los templos católicos y de otras religiones? Otra experiencia internacional prueba esta conexión: el caso de la construcción de las estatuas religiosas gigantes en la India y a la par, la construcción de vías automovilistas para llegar a ellas (Jain, 2017).

4.5 Inmovilidades

a) Malestar emocional y psicológico

Si bien, las madresposas son móviles gracias a que las motivan sus hijos e hijas y su casa, también pueden dejar de serlo por los mismos móviles. Por ejemplo, Elisa tiene 48 años, es originaria de Veracruz, se dedica al hogar y a su hijo e hija, labores que le encanta hacer, según sus palabras. Elisa vive con su familia en la Sección C de Loma Dorada. Ella se describe como una mujer feliz, satisfecha y adicta al quehacer del hogar. Elisa cuenta que para recibir un depósito en el banco, ella tiene que digitar su huella y en ocasiones le

han dicho que puede robar un banco y hacer lo que ella quiera, debido a que el esfuerzo que pone en la limpieza le ha borrado las huellas digitales de sus dedos.

Uno de los momentos más impactantes y que ha marcado su vida es el que su hijo se hiciera independiente y se saliera de la casa. Su hijo decidió irse de la casa porque ella era sobre protectora. Él ya no asiste a la escuela privada, fue por esto que Elisa decidió dejar de pagarle y sólo le pagará clases de inglés, porque “Él es el hombre, el que va a mantener la casa y por esta razón no puede quedarse sin estudiar nada”. Para ella, el joven de 20 años sólo se podía ir de casa si se casaba. Ella volverá a ser feliz, sin depresiones, cuando él vuelva. Le preocupa esta situación, tanto que está diagnosticada con depresión, por una psicóloga.

Antes de que su hijo se fuera de la casa, Elisa salía más, al mercado, al supermercado, al gimnasio y a visitar y platicar con sus amigas. Ahora termina sus quehaceres del hogar en la mañana y por la tarde se pone a ver televisión. Ya no quiere salir porque no se siente bien, le preocupa que su hijo pase por momentos malos o que se junte con gente mala. Ella lo conoce y sabe que no fuma y no toma, pero de cualquier manera estos malos pensamientos ocupan su mente desde hace un mes.

Si lo que mueve a las mujeres son cosas tradicionales como la casa, los hijos, el marido, etc., lo que las inmoviliza entonces, es muchas veces, que las cosas que las movilizan estén mal, desgastadas o deterioradas. Por ejemplo, el no querer salir de la casa, ni hacer nada porque su hijo no vuelve a casa, porque la relación con su hijo está dañada. La inmovilidad no precisamente tiene que ver con falta de accesibilidad, o con el impedimento físico del viaje potencial. De lo que es pertinente hablar aquí, es de la inmovilidad causada por malestar psicológico y emocional: El diagnóstico de depresión impide que Elisa aproveche las posibilidades de viajar y de todos los beneficios que esto puede darle. Por esta razón, es importante atender a la salud mental de las personas.

b) Acoso sexual

Por otro lado, uno de los motivos que impide a las jóvenes estudiantes moverse por la ciudad con libertad, tiene que ver con el acoso sexual por parte de los hombres. Al preguntarle a la mayor parte de las mujeres entrevistadas: ¿cómo se trasladan a los lugares que les son significativos cuando no cuentan con su coche?, respondieron que utilizan los camiones de transporte público. Siendo la excepción, Lucero aseguró que para ella los

camiones no son nunca una opción, puesto que ella sufre de mucho acoso sexual por parte de los hombres, cuando va abordo. El problema es tal, que ella decide posponer sus viajes o pedir el favor a su papá o a su pareja que la lleven a la escuela o a sus prácticas profesionales.

El acoso sexual es la intimidación (verbal o física) o coerción sexual, o a la promesa de recompensas en cambio de favores sexuales, las cuales atentan contra la dignidad de una persona, la ofenden o humillan. Entre estas manifestaciones son, el manoseo, miradas lascivas, repegones, chiflidos, piropos, etc. que se ejercen sin consentimiento y a la fuerza a alguna persona.

En esta situación vemos como la violencia sexual hacia las mujeres es problema que imposibilita la movilidad libre de las mujeres por la ciudad. Por lo que el arraigo al carro, también está constituido por el miedo de ser acosada. Para el caso del Área Metropolitana de Guadalajara, 13 de cada 100 mujeres sufren violencia sexual (ENDIREH, 2011), el 52.21% de las mujeres pasajeras del transporte público sufren de miradas morbosas, al 44.31% se le recargaron con intenciones de carácter sexual, el 49.87% recibió piropos obscenos u ofensivos, a 30.4% de ellas les dijeron palabras ofensivas, el 27.56% ha tenido miedo de sufrir un ataque o abuso sexual, al 22.57% las tocaron sexualmente, al 10.30% le mostraron los genitales, al 9% les han tomado fotos de su cuerpo sin haberlo consentido, al 13.27% las persiguieron con la intención de un ataque sexual y al 1.58% las obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales, según la encuesta realizada por el Instituto Jalisciense de las Mujeres y SITEUR (Encuesta IJM en Navarro, marzo, 2010).

Como vemos mediante las encuestas, este problema lo enfrentan en su mayoría las mujeres, a causa del mal comportamiento y la violencia que ejercen los hombres, sobre ellas. Por lo que este constituye un problema de género. Las consecuencias de la violencia son: la pérdida de interacción social y daños severos a la salud, el riesgo de muerte, ansiedad, estrés, síndrome de la mujer maltratada, depresión y suicidio (o intento) (ENDIREH, 2011).

La violencia sexual y erótica, como lo es el acoso sexual, es una expresión de la cosificación de las mujeres, con la que se realiza de manera extrema, la condición masculina patriarcal. Es decir, con estos actos, al igual que con las violaciones sexuales, se reitera la supremacía masculina y el pensamiento de que las mujeres son posesión de los hombres, son su objeto de placer (Lagarde, 1990). Por lo tanto, los espacios públicos

como el camión o la calle, han sido acaparados por los hombres y el hecho de ser hombres, les ha dado el poder de actuar sobre los cuerpos de las mujeres que transitan estos espacios. La preferencia del carro por sobre el transporte público, tiene que ver entonces, con la inseguridad que sufren las mujeres al transitar el espacio público y al encontrar en el carro, un modo de traslado más seguro, al margen de los hombres.

El espacio de las mujeres se ha entendido como el privado y si alguna vez ocupan espacios públicos, son juzgadas por hacerlo. Estas son las causas que muchas personas, sobre todo hombres, atribuyen al acoso sexual; es decir que las mujeres son violadas porque estaban en espacios en los que no deberían estar, a horas que no deberían de andar (Uteng, 2011). En países como en India se ha detectado que las mujeres son más vulnerables dentro de los transportes de bajo costo, como las mini vans, que se carece de acciones protocolarias, de información de auxilio, de un entorno, tanto de personal, como infraestructural, que sea amigable y de medidas socioculturales enfocadas en su bienestar, así como la indiferencia de los agentes e instituciones (choferes, policías...) (EMBARQ India, 2016). El caso del AMG es igual, las mujeres están desprotegidas por el estado y por la sociedad y no cuentan con ninguna de estas medidas.

Las clases bajas no son las únicas que sufren de esta problemática, existen clases medias en este país y en países como China, Canadá, Sudáfrica, entre otras, que están caracterizadas por mujeres que laboran en la industria del *outsourcing*⁴¹ y tienen que tomar los taxis que les provee la empresa y sufrir de acoso sexual y hasta violaciones (Uteng, 2011). El taxi es utilizado porque las compañías están situadas en los suburbios o las periferias de las ciudades, aunque algunas empresas ya están viendo las posibilidades de cambiar esto y ofrecer a las mujeres y a sus empleados en general, facilidades de transporte (ibid).

La opresión del acoso sexual y la libertad que ofrece el automóvil. El caso de Lucero

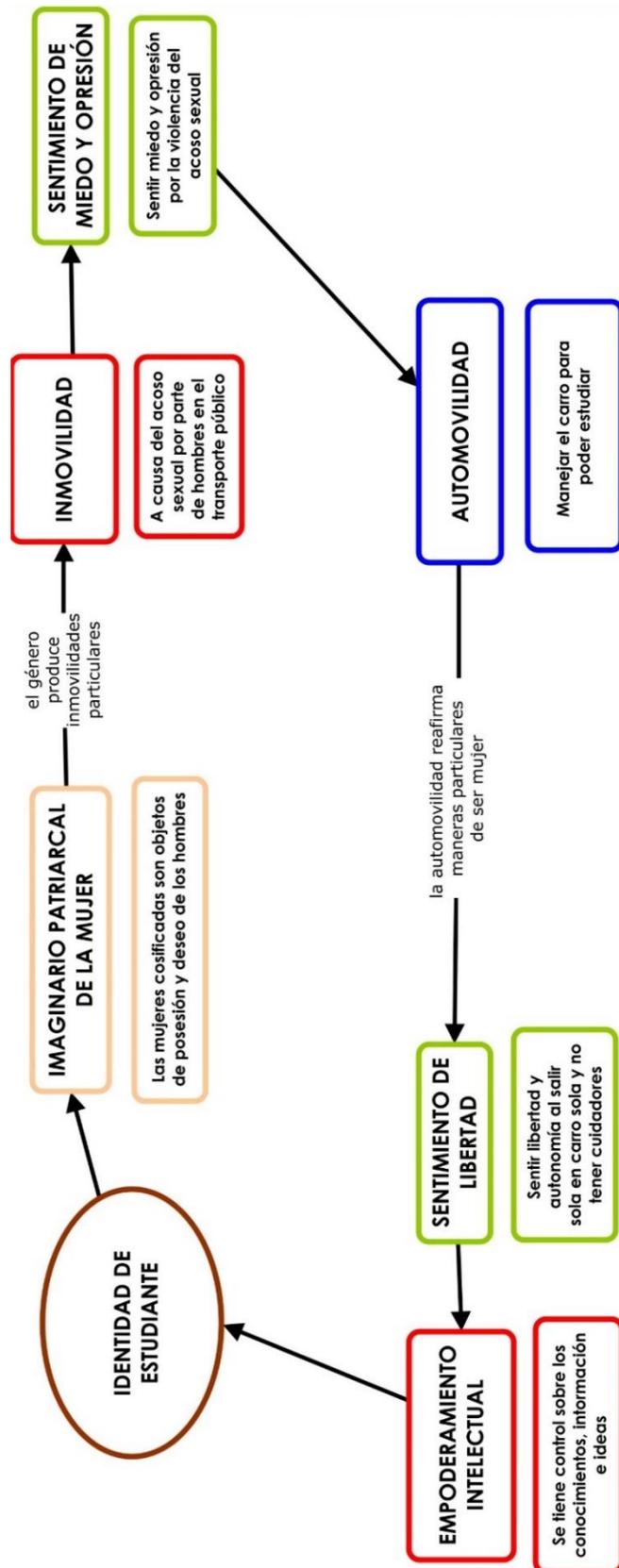
En Mapa Conceptual no. 6 (*La opresión del acoso sexual y la libertad que ofrece el automóvil. El caso de Lucero*) que se muestra en la siguiente página, la identidad de la mujer estudiante se ve mermada y completamente reprimida, al viajar en transporte

⁴¹ El outsourcing es análisis de valuación e inversiones, investigación de mercado, consultoría, seguros legales, diseño de software y chips, arquitectura, descubrimientos en medicina, entre otros (Uteng, 2011).

público, a causa del imaginario que la mayor parte de hombres tiene, sobre las mujeres. Un imaginario patriarcal de la mujer implica verla como un objeto de placer y de dominio y nada más, por lo que decirle piropos, mirarla lascivamente, tocarla y hasta violarla, son síntomas de este imaginario colectivo y son resultado de la violencia contra las mujeres.

Por lo que las maneras en las que se piensan y se viven los géneros, producen movilidades particulares y en este caso, inmovilidades. Las mujeres dejan de hacer sus viajes por miedo y coraje de salir a la calle y ser acosadas. Sin embargo, las movilidades como la automovilista, refuerzan identidades específicas como las de poder ser estudiante. Es decir, mediante el carro se puede ir de manera segura a los lugares significativos, por lo que el carro está fungiendo como un elemento básico de seguridad.

Mapa Conceptual 6. La opresión del acoso sexual y la libertad que ofrece el automóvil. El caso de Lucero



Fuente: Elaboración propia en base a la entrevista de Lucero.

Identidad, imaginario, movilidad y sentimiento, se ven interconectados y funcionando como un sistema. Sin embargo, el automóvil sirve aquí como un factor que permite el empoderamiento intelectual de las mujeres. Por empoderamiento intelectual nos referimos al control sobre los bienes intelectuales (conocimientos, información, ideas e ideologías).

c) Soledad

Como ya se mencionó, Lucero prefiere omitir sus viajes a la escuela y a las prácticas profesionales, cuando no cuenta con su automóvil. Sin embargo, cuando se le preguntó a cuáles lugares le gustaría ir en carro, ella mencionó el municipio de Tala, pues disfruta mucho al caminar y conocer los pueblos y lugares alejados de la ciudad. ¿Cómo es posible que Lucero disfrute de caminar los pueblos y no los espacios públicos dentro de la ciudad en la que vive? Una de las respuestas puede ser que los territorios son diferentes. Los pueblos son más pequeños, con mejor infraestructura para caminar y sin tantos automóviles. También puede ser que exista un deseo tácito de conocer y hacer turismo y por lo tanto se está más dispuesta a asumir las negatividades con tal de adquirir una experiencia vacacional única.

Existen numerosas razones, pero las que atañen a esta investigación, son las que tienen que ver con la visión de género, en específico las razones que dan las mujeres, al vivir su feminidad. Mientras en la ciudad, Lucero tiene que realizar sola sus viajes en camión y sus caminatas, al salir de vacaciones o de visita a algún lugar turístico, siempre va acompañada de su familia o de su pareja. Es decir, estar sola impide que pueda asistir a los lugares que le son significativos. Para viajar segura, tiene siempre que ir acompañada. Esta situación la viven miles de mujeres, el hecho de no poder salir solas al espacio público, hace que dependan de las demás personas y les resta autonomía. En este punto, el automóvil de Lucero funge como el modo de transporte que la dota de seguridad. El carro le permite ir sola a donde quiera, sin que esto implique que alguien la cuide o custodie.

Como se comentó en el Capítulo 2, Loma Dorada es una colonia muy insegura, sin embargo, la inseguridad que sienten las mujeres al caminar solas por la noche, tiene que ver con las desigualdades socioeconómicas de la colonia, pero también con las desigualdades de género, como se ha dicho en el párrafo anterior. Las mujeres de Loma

Dorada experimentan dos tipos de inseguridad, la que tiene que ver con la economía y la que tiene que ver con el género, es decir, por cargar con dinero o pertenencias, pero también por el sólo hecho de ser mujeres.

4.6 El automóvil sentido

a) La importancia de los espacios y momentos previos al viaje

Cuando los traslados para llevar a la mamá en la camioneta, dejaron de ocupar su tiempo, Carolina tuvo más tiempo para viajar en camión a surtir la papelería del cyber y para hacer mandados. Sin embargo, cuando ella esperaba en la parada del camión, cuando llegaba a sus destinos y cuando se disponía a regresar, albergaba en ella un sentimiento de ansiedad. Ella pensaba todo el tiempo en que tenía que llegar temprano a su casa para atender a su madre y llevarla a donde necesitara. El sentimiento de ansiedad la invadía y ocupaba su mente por un largo tiempo, hasta que se acordaba de que su madre había muerto. Una vez más, el imaginario de una buena madreposa implicaba el “deber cuidar” y esto definía sus pensamientos y sus viajes.

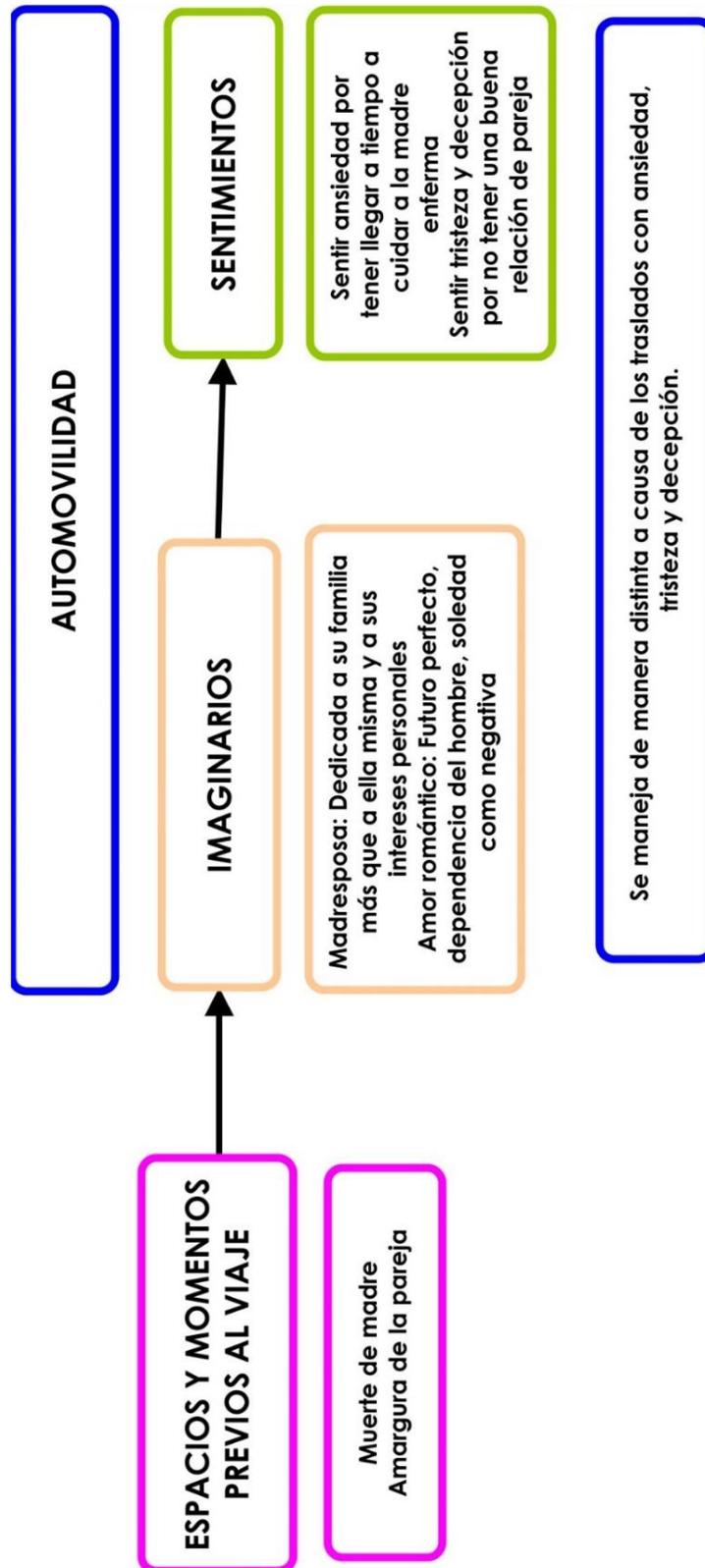
Hay momentos, personas, problemas y situaciones específicas que trastocan la vida de las mujeres y los hombres. Estas mismas situaciones van a penetrar la mayor parte del tiempo las cabezas de las personas, produciendo y siendo resultado de sentimientos específicos, por lo tanto, también estarán presentes durante casi todos sus caminos, al salir de casa, al llegar a sus destinos, al volver a casa. Los momentos y espacios fuera del camión de transporte público, fuera del automóvil y abajo de la bicicleta y fuera de la calle, al caminar, son tan importantes como los viajes mismos.

El carro no piensa, es un objeto, pero el que maneja sí. Yo creo que todos manejamos diferente. Aceleras, frenas, te estacionas, igual que todos, pero todo viene en tu ser, tus sentimientos, tus emociones, tus realidades. Dependiendo de la situación, es tu forma de manejar (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

El Mapa Conceptual no. 7 (*Ansiedad y tristeza por imaginarios fallidos. El caso de Carolina y Elisa*) que se muestra en la siguiente página explica muy bien el proceso que se mencionó anteriormente: existen espacios y momentos previos al viaje que modifican los imaginarios que se tienen de ciertas cosas y personas e influyen en el viaje.

Mapa 7. Ansiedad y tristeza por imaginarios fallidos

El caso de Carolina y Elisa



Fuente: Elaboración propia en base a las entrevistas de Carolina y Elisa.

El mismo Mapa Conceptual no. 7 (*Ansiedad y tristeza por imaginarios fallidos. El caso de Carolina y Elisa*) mostrado en la página anterior, ejemplifica el proceso mediante un segundo ejemplo, el caso de Elisa. Elisa siente odio y decepción al conducir su carro y saber que a lado de ella podría ir su marido. Él podría salir con toda su familia pero decide no hacerlo argumentando que está cansado de trabajar. La idea de la familia heteronormada y feliz, se vino abajo poco tiempo después de que Elisa se casara. En la entrevista, me recomendó que me fijara bien con quién me casaba, que lo conociera bien, porque no habría vuelta atrás y después me podría arrepentir. Elisa se arrepiente de no haber escogido una mejor pareja.

Los momentos y los espacios previos al viaje son importantes y determinan cómo se imaginarán y sentirán los viajes, así como la manera en la que se conducirá el automóvil. Tanto en el caso de las mujeres madresposas, como el de las estudiantes, lo que sucede en los espacios del hogar y de la intimidad de pareja, determinan el humor que se tenga dentro del auto y si se manejará rápido, lento, distraída o enfocada en el camino y lo de alrededor. Sin embargo, los imaginarios también inciden en este proceso, pues antes del sentimiento se recuerda lo que es debido hacer según las identidades que han adoptado las mujeres entrevistadas, como el de la buena madreposa y el amor romántico sentido por la pareja.

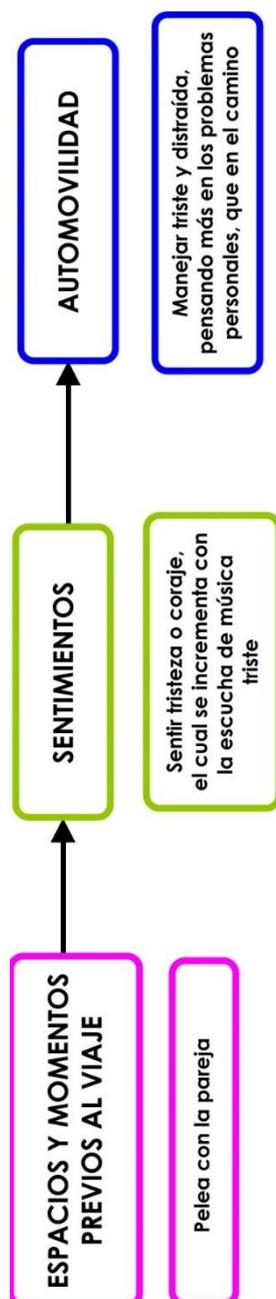
El Mapa Conceptual no. 8 (*La tristeza antes del viaje y al manejar. El caso de Lucero*) que se presenta en la siguiente página, señala el caso de Lucero. Se le preguntó a Lucero: ¿Cuándo sientes tristeza al ir en el coche? A lo que respondió: “Si algo me hizo sentir mal de mi familia o de mi pareja, que me salgo de mi casa triste. Voy manejando y voy triste. Cuando estoy triste suelo poner canciones de tristeza, que más tristeza me dan” (*Lucero, 21 años, estudiante, Entrevista, Agosto: 2017*).

Las automovilistas, no son sólo mujeres que se trasladan en sus carros. Son personas que viven en múltiples espacios, en los cuales muchas veces son infinitamente felices, o infinitamente tristes, por lo tanto, una visión holística del problema ayudará. Es decir, no basta con que atendamos a los motivos de las personas al moverse, así como tampoco basta que se atienda la infraestructura de transporte. Para tener movilidades sustentables, se tiene que ver por la salud física y la estabilidad emocional de las mujeres.

Este hallazgo se puede explicar de mejor manera, citando a la antropología cultural y la idea de que “los rituales sirven como un vehículo de procesos que ocurren

antes y después de estos” (Rosaldo, 2000). Al igual que el proceso cultural de la muerte, se le puede ver a esta como un ritual, en el que se sigue a manera de manual, una serie de costumbres y rutinas. Sin embargo, la muerte puede decirnos más de una cultura, y de la humanidad misma, cuando se la analiza desde los intensos sentimientos y emociones durante el duelo o el luto. Pues sólo mediante sentimientos como el dolor, es que se pueden comprender las actuaciones durante y después de la muerte.

Mapa Conceptual 8. La tristeza antes del viaje y al manejar. El caso de Lucero



Fuente: Elaboración propia en base a la entrevista de Lucero.

Esto da para comprender que no sólo es relevante el hecho de que la gente guste de escuchar música triste o alegre dentro del automóvil, sino de qué es lo que siente al escucharla, qué sintió antes de ponerla y por qué lo sintió así. El dolor, la tristeza y la alegría, pueden decir más que concentrarnos en el viaje mismo como ritual. La gente usa el ritual para enfrentarse a la vida y a los sentimientos y emociones cotidianos. La gente usa la música para enfrentar los sentimientos cotidianos, para comprender y digerir lo que sienten en ese momento. La gente conduce de cierta manera porque hay cosas en las que piensa que están fuera del contexto del automóvil.

Para esto, es importante que tengamos una cultura de la comunicación, inteligencia emocional. ¿Pero de dónde vamos a sacar el dinero para ir con el psicólogo? ¿De dónde sacaremos el tiempo para ir? ¿Cómo le hacen los países primer mundistas? ¿Qué programas sociales implementan? ¿Dan chance a sus trabajadores que todos los viernes primeros de mes vayan al psicólogo? ¿Y si todos los días de asueto nacional se nos inculcara en los medios masivos de comunicación la idea de ir con el psicólogo? ¿Se han hecho estudios sobre los sentimientos y emociones cruzados con el nivel de accidentalidad? ¿Bajaría el índice de accidentalidad con las estrategias psicológicas tomadas?

b) Libertad y autonomía

Para Carolina, como ama de casa, era un constante sentir impotencia al no poder viajar con sus hijos e hija de manera más cómoda, puesto que su esposo y ella tenían un carro en casa, pero ella no sabía manejar, sus traslados los hacía en camión. Para ella, viajar en carro representó libertad y autonomía: no dependía del transporte público y tampoco de que su esposo la llevara.

Con lo de mi hija, no pues me iba en camión. Desde un principio, yo estando embarazada de ella, siempre usaba el camión, en taxi casi no por el costo. Las veces que salíamos eran en coche cuando estaba él, pero a mí me empezó a desesperar eso: ¿Para qué esperarme hasta que él llegue para que me lleve a donde tenía que ir? Mejor me enseñó a manejar. Y sí, a él le daba pendiente porque yo no oigo de un oído. Él: -No vayas a escuchar o te vaya a pasar algo- Y yo: -Pues no, esperemos en dios que no- Saqué la licencia de dios y la licencia de tránsito. Mejor por eso empiezo a manejar. Así puedo ir a donde yo quiera, me puedo transportar a donde yo quiera, salgo a la hora que yo quiera y no tengo

que esperar a nadie. (*Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017*).

¿Qué tan autónoma y libre es Carolina al viajar en coche? Al comienzo de la historia de la automovilidad, las mujeres ricas eran libres al viajar en coche, la industria automotriz alentaba su independencia del espacio privado y doméstico (Seiler, 2008). En aquella época, a finales del siglo XVIII, existía quien se oponía a que las mujeres fueran libres de esta manera (ibid)⁴². Actualmente en Occidente no existen movimientos que se opongan a que las mujeres viajen en coche, sin embargo ¿existen quienes se opongan a que lo utilicen de cierta manera?

Aquí se podría hacer un ejercicio hipotético: Por ejemplo, ¿qué se pensaría de Carolina si hubiera decidido viajar en carro sólo para salir con amigas y no para llevar a los hijos e hija a la escuela? Actualmente muchas mujeres siguen afianzando la tradicional identidad de madrespasa, cuyos valores siguen siendo regulados por una hegemonía y procesos de poder y desigualdad. Por ejemplo, en México, las mujeres dedican hasta 6 horas y media de su tiempo diario en trabajos no remunerados (Esquivel, 2011). ¿Las mujeres dedican el mismo número de viajes de ocio y recreación que los hombres? ¿Las mujeres tienen derecho de ir a donde nos plazca solas? Cuando es así ¿qué se dice de las mujeres?

La respuesta es clara: para Carolina no era viable hacer otro tipo de viajes porque para ella, ser una buena mujer es ser idéntico a ser una buena madre y las buenas madres dedican casi todo su tiempo a sus hijos. Por lo tanto, haber dado prioridad a viajes de ocio y recreación en el carro, hubiera significado ser una mala madre.

El caso de la madre de Leticia ilustra perfectamente la transición del paradigma o la idea de que las mujeres no deberían salir al espacio público en carro y se debían quedar en casa. Cuando la mamá de Lety comienza a usar el carro, lo utiliza para labores de cuidado y manteniendo su identidad de madrespasa, porque era muy difícil para ella caminar largas distancias o agitarse:

Yo me acuerdo de mi mamá, en ese tiempo no era común que las mujeres manejaran pero mi mamá estaba enferma, no podía caminar

⁴² En este punto es preciso matizar. El automóvil de aquella época liberó a las mujeres de la casa y las trasladó al espacio público, sin embargo, no las invitaba a prácticas más revolucionarias, como la emancipación económica. Al contrario, el auto permitió que las mujeres salieran de compras y consumieran más productos con el fin de satisfacer a sus maridos e hijos e hijas (Seiler, 2008).

mucho porque se agitaba, entonces su necesidad o sus ganas de salir, la hicieron aprender a manejar. Mi papá si acaso le dio 3 clases y ahí te ves... Mi papá quería que mi mamá fuera una mujer de casa, que no saliera. Mi papá todo el tiempo andaba en la calle. Ella sola aprendió pero por la necesidad de que su enfermedad no le permitía caminar. Ella se movía en carro. Por ejemplo, al Centro o de compras o ir de visita.

Desde que nació tenía una enfermedad congénita, estaba enferma del corazón y le dijeron que desde que nació no iba a vivir más de 5 años y que no se casara, que no tuviera hijos. Hizo todo lo que no tenía que hacer. Y en ese tiempo la medicina no estaba tan avanzada (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

Para Elisa ser libre y autónoma es tomar el carro y conducir a las plazas a pesar de que su esposo siempre llegue cansado de trabajar, sea un amargado (en sus propias palabras) y no la quiera “sacar” a pasear. En un principio, Elisa idealizó a su esposo y pensó que el futuro sería perfecto a su lado, sin embargo, se decepcionó del amor romántico que sentía hacia él y ahora sufre por eso. El amor romántico estereotipa a las mujeres, argumentando que naturalmente son emocionales, maternales, amorosas, dependientes de su pareja emocionalmente y pasivas ante él. Pues él y sólo él las hará sentir atracción sexual y amor. Con la idea del amor romántico las mujeres se vuelven temerosas de quedarse solteras o sin el soporte de la pareja, con la voluntad de renunciar a sus propios deseos porque esto no suceda (Esteban y Távora, 2008). Por lo tanto, Elisa se enamoró de su esposo, lo idealizó sin poner atención en lo que le gustaba de él y lo que no, el objetivo siempre fue, casarse y tener hijos e hijas juntos.

Según algunos estudios, las mujeres de clases más altas, son las que tienen más oportunidades y posibilidades de alcanzar las metas del amor romántico, al resignificarlo, pues se pueden permitir experiencias alternativas de familia y hacer compatible su proyecto profesional con matrimonios más igualitarios (Camus, 2015). Para el caso de quienes habitan Loma Dorada, una colonia con muchas carencias, este proceso de resignificación, es casi imposible.

La libertad que siente Elisa al agarrar el carro familiar sin tomar en cuenta la apatía de su esposo, está ceñida por sus nulos ingresos: Elisa no percibe nada de dinero, más que el que le da su marido para la casa, el hijo y la hija. Algunas veces, el esposo simplemente le dice: -Tú te vas a encargar estas semanas del carro, ahí ves cómo le haces para pagar los gastos- y se va de viaje de trabajo. Por lo tanto, sus traslados se reprimen y su libertad se ve mermada por la dependencia económica. Es preciso tomar en cuenta que las jefaturas masculinas (los hogares mantenidos económicamente por varones), tanto en

Tonalá, como en todo el Estado de Jalisco, son mayoría, frente a las jefaturas femeninas, esto es, un 79.6% frente a un 20.4% (Arias y Núñez Miranda, 2011).

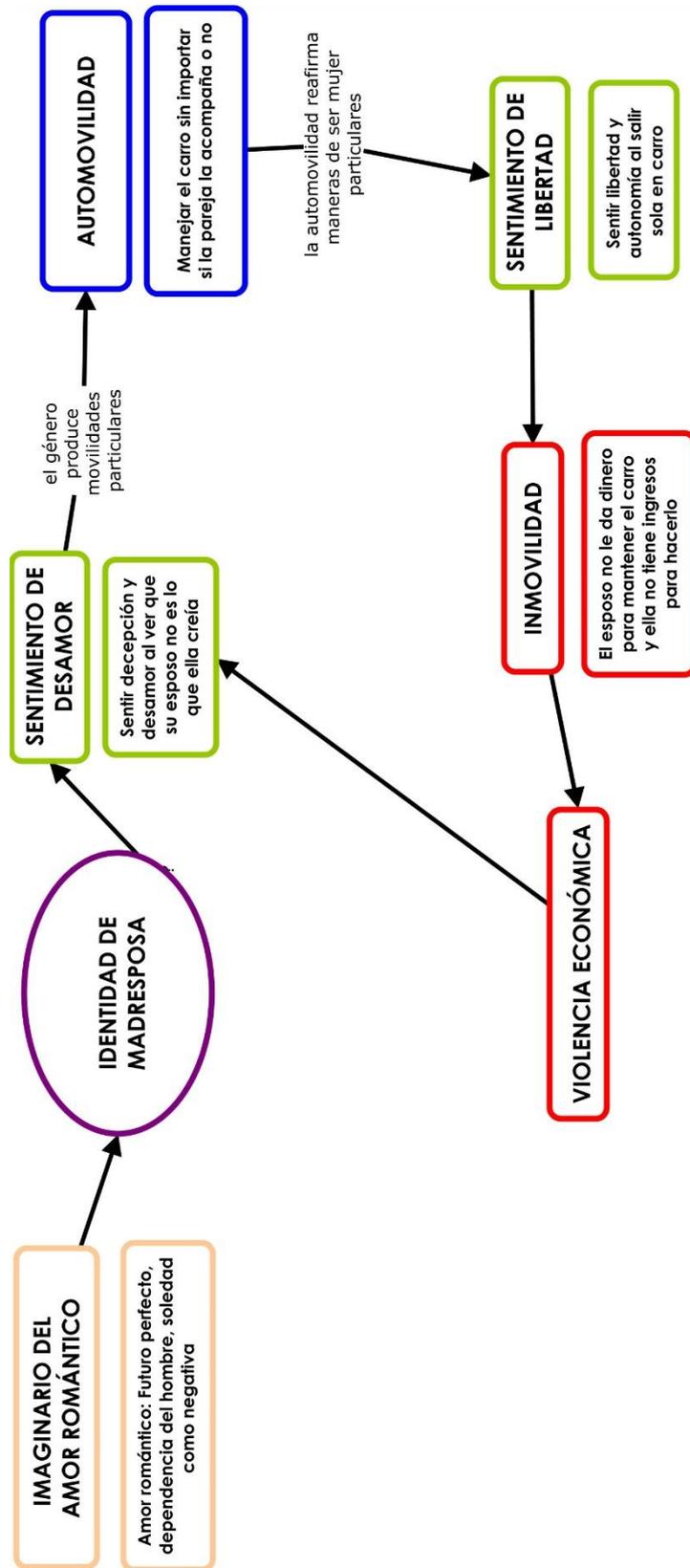
Con todo esto y aunado a la infidelidad de su marido, para Elisa es impensable divorciarse, al igual que como piensa Carolina. El segundo momento crucial en su vida fue la infidelidad de su pareja. Elisa duda constantemente de él, pero lo que la sostiene en esa relación son sus hijos y la comodidad de seguir en su casa. No hubo otra opción porque ella no tiene a su familia cerca, ellos viven en Veracruz y no le gustaría vivir de arrimada con ellos. Tampoco le agrada la idea de dejarle el lugar a la otra mujer. Ella vive tranquila con sus hijos y por ellos es por quien lucha, no por su esposo, pues las mujeres divorciadas en nuestra sociedad, son vistas como fracasadas (Lagarde, 1990: 345) y no se les apoya socio-culturalmente (Méndez Luévano y Reynoso, 2015).

La libertad del automóvil y la opresión por violencia económica. El caso de Elisa

El sentimiento de libertad y autonomía que experimentan las mujeres al manejar un automóvil, no es un proceso aislado y meramente emocional y sentimental. Existe un raciocinio previo de cómo deberían ser las cosas (imaginarios del amor romántico) y de qué lugar se ocupa en la sociedad y en la familia (madresposa), como se muestra en el Mapa Conceptual no. 9 (*La libertad del automóvil y la opresión por violencia económica. El caso de Elisa*), que se muestra en la siguiente página. El ideal de género permea en la decisión de tomar un carro y sentirse en la libertad de hacerlo. El carro permite el sentimiento de libertad, es decir, la automovilidad afianza la idea de la mujer libre y autónoma, la movilidad aquí, influye en el género. Sin embargo, dicha libertad se ve mermada de nuevo, por el género. Esto es, la automovilidad libre se ve impedida y queda reducida a inmovilidad física a causa de los procesos de jerarquía y poder que implica ser mujer madresposa.

Las madresposas se inmovilizan al no ser independientes económicamente y depender de sus maridos para poder ponerle gasolina al carro, mantenerlo funcionando y viajar a los lugares que le son significativos. Y los hombres esposos aprovechan esta dependencia para ejercer la violencia hacia ellas al restringirles el dinero para salir en el auto. Muchos estudios han señalado que la violencia de pareja tiene mayor probabilidad de ocurrir cuando la mujer depende de su marido, por lo tanto sus opciones son limitadas (Casique, 2010). Sin embargo, el empoderamiento de las mujeres en algunas esferas,

Mapa 9. La libertad del automóvil y la opresión por violencia económica. El caso de Elisa



Fuente: Elaboración propia en base a la entrevista de Elisa.

Amor por las personas por el amor mismo

Yamila tiene 27 años, vive en la sección A de la colonia. Está soltera, no tiene hijos o hijas, vive con su madre y es servidora pública del ayuntamiento del municipio de Tonalá. Ella no encontró momentos cruciales en su vida que la hayan marcado, simplemente mencionó los cumpleaños de su mamá y de ella, en los que ambas la pasan bien. Ella se piensa en un futuro, siguiendo en el mismo trabajo en el ayuntamiento y teniendo una familia (casada y con hijos e hijas), pero no por el momento.

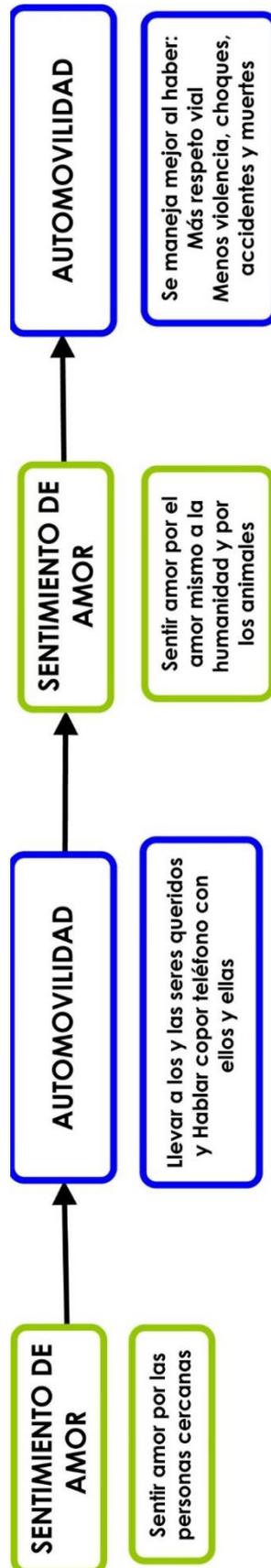
El sentir amor y empatía por las personas por el sólo hecho de saber que son personas y que están vivas, es un sentimiento que Yamila señala como escaso y resulta admirable. Al hablarle de sentimientos como el amor, Yamila recordó que un día un señor automovilista paró todo el tráfico de una avenida para que un peatón pasara. Para ella fue un acto de amor puro.

Te voy a platicar una cosa que me pasó. Dije: -¡Ay qué bonito!- Yo no lo hubiera hecho. Un señor iba a cruzar el Periférico, saliendo de Tonaltecas. Un señor paró todo el tráfico, para que el señor pasara. Poca gente hace eso. No se me hubiera ocurrido. A lo mejor me paro para que pase. Pero él se paró, se bajó de su auto y paró todo el tráfico literal, el de ida y el de venida. Fue algo que dije: -Ay qué bonito-. A mí me tocó ver eso porque estaba hasta delante. Los que estaban hasta atrás han de haber dicho: -Pinche viejo loco- (*Yamila, empleada, 27 años,, Sección A, Entrevista: Noviembre 2017*).

Las clases y la educación vial deben de transversalizar el tema de los sentimientos y las emociones. ¿Qué tal si hablamos desde lo que sentimos hacia la gente y canalizamos odios y enojos que sentimos abordo de un auto o del transporte público? ¿Qué tal si hablamos de la valía de una persona simplemente por estar viva? ¿Podría tener mejores resultados?

En la siguiente página se muestra el Mapa Conceptual no. 10 (*Amor por la humanidad por el amor mismo*) y se explica el proceso mencionado con anterioridad: Si se siente amor por las personas simplemente por el hecho de serlo, se manejará de manera mucho más respetuosa y se podrían generar menos violencia e incidentes viales graves.

Mapa Conceptual 10. Amor por la humanidad por el amor mismo



Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de las entrevistas.

Amor a los animales callejeros

Dentro del automóvil las mujeres experimentan diversos sentimientos que ocupan sus mentes durante el viaje. El sentir amor y ternura por los animales callejeros es una constante en las respuestas de las mujeres de Loma Dorada y tiene que ver con que en la colonia existe un exceso de perros y gatos callejeros, que según Carolina, se da porque la gente no los cuida, no los esteriliza y los abandona en la calle. El maltrato animal produce que vivan sus viajes con coraje y tristeza. En ocasiones, la tristeza viene al ver animales atropellados en el camino. Estas situaciones Yamila las experimenta con enojo y odio hacia los y las automovilistas inconscientes.

d) La potencia de la música y el radio

Para Julia, el ambiente dentro del carro es muy importante. La música que escucha en la radio, la acompaña siempre en sus viajes y la hacen sentir feliz, sobre todo las estaciones románticas. Los días alegres, para Lucero, se intensifican cuando ella conecta su celular al carro y comienza a poner música alegre. Por el contrario, cuando tiene peleas con algún familiar, escoge canciones un poco más depresivas al ir en el carro.

Al escuchar música dentro del auto, las personas despliegan mecanismos de creatividad simbólica, negociaciones y significados en sus vidas cotidianas (Walsh, 2007). ¿Qué mecanismos son los que despliegan las mujeres al escuchar música? En este caso, es la alegría y la tristeza experimentadas de manera individual. El coche es un espacio íntimo y privado, en el que se vive el día a día sin otras personas y la música intensifica los sentimientos del momento y personaliza el espacio. La música regula los sentimientos y emociones de las personas dentro del automóvil y sus estados de ánimo (Walsh, 2007). Las mujeres entrevistadas mencionaron las experiencias con la música en soledad, mientras ninguna señaló el disfrutar música con más personas. De igual manera, hay algunos estudios que demuestran que la música en el automóvil no sólo es el fondo de un encuentro social, sino que lo provoca (Walsh, 2007).

Por otra parte, los programas de radio carecen de utilidad para algunas mujeres como Yamila. ¿Qué tal si existieran programas que tuvieran menos anuncios comerciales y programas sin un buen contenido y hubiese más programas en los que las mujeres encontrarán paz y alternativas para sus vidas? Pensar en la automovilidad como un

sistema no es sólo pensar en el manejar, si no en el contexto y el carro como ambiente, así como en las partes que conforman la automovilidad.

Los sentimientos y los pensamientos al estar en el auto, cuentan. Si se quieren disminuir los choques automovilísticos, se pueden repetir una y otra vez las reglas de una buena cultura vial, por radio. Como parte de una buena cultura vial, se puede intervenir las estaciones de radio, con música que sea adecuada (feliz, animada, tranquila) de todo tipo y género para que las personas vayan más calmadas.

“En el carro yo hago mi ambiente, yo pongo mi música, soy dueña del espacio...”
(Yadira, 23 años, estudiante, Entrevista: Agosto, 2017).

¿Cómo se puede trasladar este tipo de teoría hacia las movilidades no motorizadas? ¿Es decir, el ruido, el sonido y la música son más importantes de lo que creemos. ¿Cómo hacer ciudades menos ruidosas? ¿Cómo tranquilizar y calmar el ánimo de la gente que va caminando por la calle? ¿Ponemos música muy tranquila en las plazas públicas, en los parques, en los lugares públicos? ¿Qué tipo de música tendría que ser?

4.7 Las automovilidades imaginadas

a) La habilidad femenina de conducir como imaginario emergente

Las representaciones sociales de las mujeres al volante están fincadas en prejuicios y estereotipos: los hombres suelen hablar peor de las mujeres, mientras que las mujeres parecen ser más críticas y ecuánimes (Fernández Poncela, 2012)⁴³. Este constituye un imaginario instituido, es decir, una idea que ya está bien establecida en la sociedad mexicana y que es difícil desarraigarse de ella, pues está enredada en muchas de las

⁴³ Se sabe que para los hombres automovilistas de la Ciudad de México, ellos manejan mejor que las mujeres, mientras que las mujeres aseguran que ellas manejan igual que ellos. Ellos se consideran a sí mismos como más hábiles, cuidadosos, capaces, respetuosos y con mayor experiencia, mientras que las mujeres los consideran más agresivos, ofensivos, atrabancados y peleoneros. A las mujeres las consideran más histéricas, nerviosas, lentas y distraídas y las mujeres muchas veces también aseguran que son distraídas por cuidar a los niños y hacer varias cosas a la vez, como maquillarse. Los errores que cometen los hombres, según ellos mismos, y según las mujeres, son ir en estado de ebriedad y no respetar las leyes de tránsito. Sin embargo, las autoridades (policías de tránsito y funcionarios de gobierno) y personal de las empresas aseguradoras de automóviles, así como instructores de escuelas de manejo, consideran unos, que no hay suficientes estudios que afirmen una u otra cosa y otros, que los hombres manejan mejor que las mujeres .

esferas sociales. Las ideas de las mujeres entrevistadas sobre su manera de conducir y sobre como las perciben los hombres, también siguieron esta línea:

Mi esposo, cuando yo fui a sacar mi licencia, mi esposo le decía a mi cuñado (porque me acompañó mi cuñado y su esposa a hacer el examen). Le dijo: -Ay, dale una feria al tránsito para que le den su licencia- Y me dice mi cuñado: -¿Cómo ves que le demos una feria para que ya nos vayamos?- Le digo: -No, no, no. Yo voy a hacer mi examen, por eso tomé clases de manejo y por eso vengo, para hacer mi examen y que de verdad vean que sí se manejar. No me estoy aventando a lo tarugo-. Y mi cuñado: -Bueno, está bien-. Y como el primero era examen teórico, no lo pasé. -Se tienen que ir a un curso-. -No pues, sí lo tomo-. Pues ahí se tuvieron que esperar mi cuñado y mi cuñada. Tomamos el curso y fui a hacer mi examen de nuevo, lo pasé y ya hice el otro examen, el de práctica, lo pasé y ya me dieron mi licencia y adrede lo pedí de chofer. Y dije: -Que tal si llevo a manejar una camionetota grandota, ahora para que se le quite, de chofer.- Ya cuando le dicen: -¿Cómo le hicieron?-. -No pues ella sola lo hizo, no pagamos nada.- Quieras o no, el machismo (*Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017*).

Para Caro, los conocimientos y la habilidad de manejar se adquieren con la experiencia. Este es pues un imaginario emergente, pues aún no están completamente establecidos en la sociedad, porque se cree aún que las mujeres son peores que los hombres, al manejar. Carolina confía mucho en lo que su esposo le recomienda en materia de manejo de un automóvil y sobre coches. Él tiene 35 años manejando tráileres y sabe de lo que habla: no maneja cuando toma y es muy precavido.

Existen estudios que han comprobado que los hombres son más agresivos y competitivos al manejar, que las mujeres (Krahé y Fenske, 2002) y que los hombres jóvenes (de 19 a 35 años) son los que más accidentes tienen en el mundo (Kreimer, 2006). Para Jalisco, la tasa de mortalidad por accidentes viales, es de 28.6 para los hombres y 6.3 para las mujeres (ONL, 2013). Una de las causas mostradas en estos estudios es la “personalidad de macho”, esto es, actitudes sexuales agresivas contra las mujeres, concepción de la violencia como varonil y del peligro como excitante (Krahé y Fenske, 2002). Por lo tanto, la agresividad al volante (como las altas velocidades) y los accidentes viales tienen que ver con actitudes de macho no sólo limitadas al ámbito de la automovilidad, sino que rebasan estos espacios (Krahé y Fenske, 2002).

Por otro lado, las mujeres respetan más las leyes de tránsito y vialidad y esto también se debe a que en los procesos de las primeras socializaciones de las mujeres, se

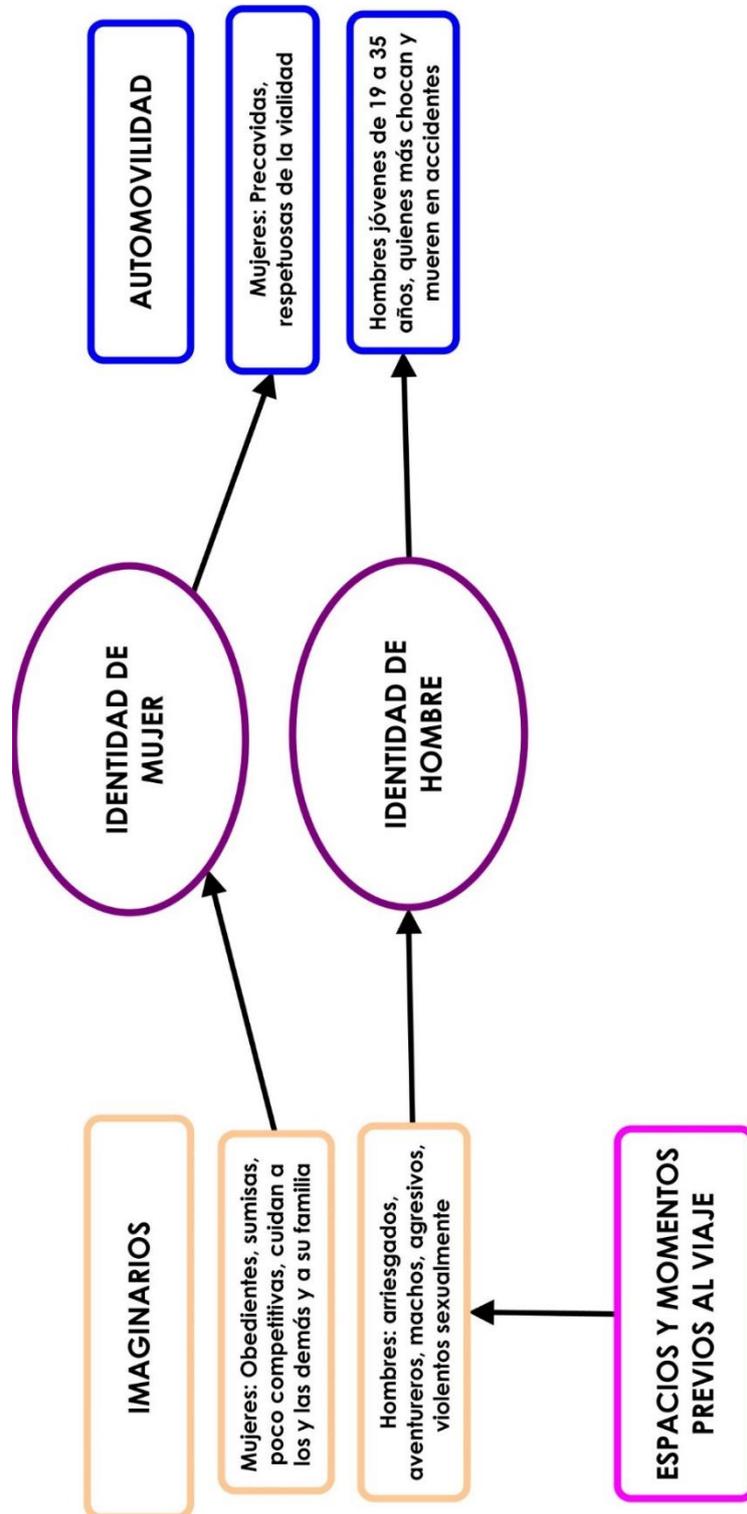
les enseña a ser obedientes y a los hombres a ser arriesgados, aventureros y a expresar su enojo (Yagil, 1998). Los hombres son quienes más manejan ebrios, sin usar el cinturón y son quienes chocan más, por ejemplo, gracias a que sobrevaloran sus habilidades para manejar (Dejoy, David, 1992).

Por lo tanto, no es suficiente con hacer que los hombres jóvenes sean más habilidosos al manejar, sino que se necesita actuar sobre la eliminación de los estereotipos hacia las mujeres y sobre una educación emocional y psicológica. Por ejemplo, deshaciendo la viabilidad de la “personalidad de macho” (Krahé y Fenske, 2002). Se tiene que trabajar en la educación para mostrar que los accidentes y las muertes en la automovilidad aplican para todos, incluyéndolos; es decir, se tiene que personalizar el riesgo (Dejoy, 1992). Esto quiere decir que estas nuevas investigaciones son imaginarios que pueden llegar a instituirse en la sociedad, por su radicalidad.

Imaginarios de mujeres y hombres automovilistas

El modelo de interacción que se muestra en la siguiente página, mediante el Mapa Conceptual no. 11 (*Imaginarios de mujeres y hombres automovilistas*) tiene como objetivo explicar que los imaginarios entorno al ideal de mujeres y de hombres, tienen como consecuencia, que las mujeres sean más precavidas al conducir y que los hombres no lo sean tanto. El género pues, estaría incidiendo en las movilidades mediante el carro. Dichos imaginarios no sólo se construyen dentro del carro, sino que son un *continuum* de espacios como el hogar, la escuela, el trabajo. Aquí entonces, reiteramos la importancia que tienen los diversos espacios públicos y privados a la hora de entender a la automovilidad como sistema.

Mapa Conceptual 11. Imaginarios de mujeres y hombres automovilistas



Fuente: Elaboración propia en base a las respuestas de las entrevistas.

b) La estética del carro como imaginario instituido

Se podría pensar que los hombres que dedican mucho tiempo y dinero a arreglar sus autos, podrían pasar por femeninos. Sin embargo, la estética del automóvil es un valor masculino, mientras que la estética del cuerpo y de la casa es un valor femenino. Estos son imaginarios instituidos, sin embargo, si se pretende generar ciudades más equitativas en cuanto al acceso a las movilidades, se tiene que instituir la idea de que la estética, tanto de la casa, como del automóvil, puede ser para ambos géneros, pues ambos tienen oportunidad de vivir estos espacios y responsabilizarse de ellos.

c) Trato preferencial a las mujeres como imaginario instituido

Para Carolina, como se había visto en el Capítulo 3, la educación en el hogar y en la familia es la causa de muchos males por los que atraviesa la colonia, pero también la sociedad jalisciense en general. Una buena cultura vial, según Caro, se puede reflejar al tomar en cuenta las prácticas que se llevaban a cabo de antaño. Ella recuerda como su madre le contaba que sus clases de urbanidad, si una “señorita” iba caminando por la banqueta, el caballero tenía que bajarse de la banqueta para permitir que la mujer pasara. Ella considera que prácticas como esta no se ven más en la ciudad y que estaría bien tenerlas en las escuelas e inculcarlas desde la familia.

La misma indignación se puede notar al escuchar a Yamila decir que los hombres que no ceden los asientos a las mujeres, en el camión, son patanes. Cuando Yamila se dirige al Centro de Guadalajara a hacer pagos o compras, utiliza el transporte público para no tener que pagar estacionamiento y se da cuenta de que pocos hombres ceden los asientos a las mujeres, actitud que le irrita.

Es importante que se retome la cultura vial en las escuelas y en las familias ¿Pero qué valores se deben inculcar? ¿Será pertinente antes de empezar, ver si existen ideas que inciten a la violencia y a la desigualdad de género? Es decir, como la idea de que las mujeres deben de ir arriba de la baqueta y no abajo, o de un lado y no de otro. ¿Qué implica que se siga con estos imaginarios?

Por otro lado, la idea de que los hombres automovilistas tienen que ceder el paso a las mujeres automovilistas, sólo por ser mujeres, es una idea que ya no tiene cabida en el imaginario de Leticia. La teoría del *sexismo ambivalente* explica que en las sociedades

misóginas y machistas, conviven las ideas de las mujeres como personas frágiles, débiles, al cuidado de los hombres, y por otro lado, estas ideas permiten actitudes como la de la violencia física y verbal hacia ellas, así como la total dependencia de las mujeres para con los hombres (Cruz, Zempoaltecatl, Correa y Fredi, 2005). En este caso, la idea de que las mujeres tienen preferencia en el paso al manejar un coche, tiene también que ver con el *paternalismo protector*, que concibe a las mujeres como frágiles y dependientes de la figura masculina (ibid).

Las mujeres, según la entrevistada, no deberían esperar que nos cedan el paso sólo por ser mujeres, sino por ir uno a uno, como en Estados como Zacatecas. Es decir, que las personas tendrían que cederse el paso uno a uno, por el hecho simple de ser personas e iguales:

Aquí ya no importa el género. Todo sería más fácil si cedemos. Por ejemplo, en Zacatecas, no sé si en todas las avenidas, pero donde no hay como semáforos, pasa uno y pasa otro. Aquí no tenemos esa cultura de cortesía (*Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista, Octubre 2017*).

¿Desde la Secretaría de Movilidad se buscan atenuar o erradicar estos razonamientos? Si no se atacan y si en las clases de vialidad no se transversaliza el género ¿también se están perpetuando de manera implícita dichas ideas? ¿Qué implica que no se transversalice el género en los cursos de cultura vial? La educación vial también tiene que transversalizar el género.

Si bien pues, se concluye que es importante atender a los imaginarios instituidos de género sobre el comportamiento vial, de igual manera se puede crear la hipótesis de que existe violencia de género durante los viajes urbanos cotidianos. Si las residentes de Loma Dorada aseguraron que existe el imaginario instituido de que las mujeres son torpes y poco habilidosas al manejar un auto y que por otra parte, son los hombres quienes más violentan con su agresividad al manejar: ¿Podrían existir tratos especialmente violentos hacia las mujeres al conducir un carro, por parte de los varones? ¿La violencia de género se traslada a los espacios de la movilidad en el carro y las conductas viales? ¿Existen hombres que no dejan pasar a las mujeres por ser mujeres?

Dentro de ninguno de los discursos de amas de casa, trabajadoras y estudiantes se vio de manera explícita esta situación. Sin embargo, se podría anticipar y comenzar a

hacer estudios específicos al respecto. Si este fuera el caso, la violencia al manejar, en general, debería ser tratada como un problema de salud. Es decir, esta situación mata a tanta gente anualmente, que se le debe de dar la suficiente importancia, asignar los recursos suficientes, disminuir la corrupción alrededor, para que pueda disminuir y erradicar. Se tendría que responder a las siguientes preguntas: ¿Qué tendría que hacerse en esos casos? ¿Cómo generar políticas públicas? ¿Se podrán generar campañas en la tv y radio en la que se rompan estereotipos? ¿Bastará con estas campañas?

4.8 Conclusiones

a) Desigualdad social y de género según las identidades

Aunado a la desigualdad socioeconómica entre las secciones, existe una enorme desigualdad con respecto a los hombres y con respecto a la identidad y a la ocupación que se tienen. Los móviles de las mujeres madresposas son sus hijos e hijas y las labores de cuidado, lo cual hace que se descuiden a sí mismas y su bienestar existencial y emocional queda mermado por la violencia, emocional y económica. Lo que se traduce, muchas veces en desempoderamiento, dependencia e inmovilidad. Este no es el caso de los esposos de estas mujeres, pues ellos, son móviles porque tienen el dinero para hacerlo y están en una posición privilegiada al agredirlas emocionalmente. Las causas de estas situaciones, son las estructuras sociales en las que se vive, las cuales están basadas en jerarquías a las que nombramos heteropatriarcales, esto es, el sistema en el que los hombres tienen el poder económico, emocional, político, social, sobre las mujeres.

En una emergencia, las madresposas (quienes en su mayoría viven en la Sección C) no tienen los recursos para tomar un taxi y están supeditadas al mal servicio que da el transporte público. El caso de las mujeres estudiantes es distinto, pues ellas tienen más recursos económicos y se apoyan de sus familias de origen para estudiar, divertirse, cumplir sus fines espirituales y movilizarse de *ride* en una emergencia. Como ya se dijo en capítulos anteriores, las mujeres acceden al carro a partir de que son esposas y madres. Sin embargo, la movilidad es muy limitada si se es madresposa de clases bajas o con pocos recursos económicos y si se depende económicamente del esposo. Lo que no sucede con las mujeres solteras, pues si bien es mucho menos frecuente que ellas se hagan de un automóvil, si se pertenece a un estrato socioeconómico alto, la movilidad se da puesto que sus familiares las apoyan, hasta finalmente conseguir el automóvil propio. La

única desventaja que se percibe al movilizarse es la violencia sexual que los hombres desconocidos ejercen sobre ellas en el transporte público, por lo que jamás será opción suplir sus viajes en este medio. Finalmente las mujeres solteras estudiantes o empleadas, optan por utilizar el carro. Aquí, como en otros ejemplos que se han dado en párrafos anteriores sobre las madresposas, las mujeres desafían el patriarcado por unos momentos y en situaciones muy específicas. Es aquí donde se empoderan y tienen algo de autonomía.

b) Erradicar las violencias y defender las autonomías

Las violencias emocional, económica y sexual como continuum de la violencia extrema

Las mujeres académicas, las luchadoras sociales y las instituciones encargadas de combatir y erradicar la violencia y las opresiones hacia las mujeres, han clasificado los tipos de violencias en niveles de gravedad o de magnitudes distintas, siendo las violaciones sexuales y los feminicidios los más graves. En el otro polo, de los que menos pone en riesgo la vida de las mujeres, se encuentran la violencia emocional y psicológica y la violencia económica.

Existen diversas autoras que hablan de las torturas que viven las mujeres en un estado como México, en el que los grupos que manejan el narcotráfico están coludidos con las esferas gubernamentales. Este tipo de violencia, la más extrema es también la más visible y una de las más importantes. Sin embargo, las violencias sutiles, son las que pocas veces se señalan y visibilizan. Es por esto que resultan de gran importancia los trabajos como esta tesis, pues la sutilidad de dicho poder está enmarcada de igual manera, en un sistema, instituciones, mandatos, obligaciones, hábitos e imaginarios patriarcales y heteronormativos. Por lo tanto, es necesario mirar y tratar la violencia sutil, como un continuum de la violencia extrema.

No por esto, se debe olvidar que la violencia extrema (feminicidios y violaciones sexuales) puede ocurrir en los espacios de la automovilidad y que esta última puede perpetuar y reforzar la violencia más visible. Por ejemplo, la cultura del narcotráfico usa a las mujeres y a los automóviles y camionetas de lujo, como estandarte de su existencia y poderío. La idea principal entonces, es resaltar la importancia de los estudios sobre violencia desde las distintas movilidades urbanas.

Búsqueda de la autonomía de las mujeres al usar los medios de transporte

A lo largo de la tesis se mencionó que las mujeres en ciertas ocasiones y momentos, salen de los roles y actúales establecidos por el marco del mandato patriarcal que beneficia más a los varones. Las acciones que empoderan a las mujeres, como el conducir para: trabajar, salir de momentos de violencia emocional, contrarrestar el acoso sexual callejero, o amar a las personas que les son significativas, deben de estudiarse con mayor profundidad y deben conocerse los procesos que son representativos para las distintas maneras de ser mujer. El automóvil no sólo potencia opresiones, sino que es dador de libertades que ayudan a las mujeres a tener una vida de mayor calidad. Y las identidades de género no son completamente estáticas, sino que las mujeres *están siendo* constantemente mujeres, por lo tanto, pueden pasar de un momento que las oprime a una situación que las libera y las hace felices. Eso sí, felicidad que está enmarcada en un sistema que por lo general, es abrasivo hacia ellas.

c) La importancia de la metodología del modelo de interacción y de las técnicas

El enfoque en elementos como las identidades, los sentimientos y los imaginarios, permitió dar cuenta de las intrincadas relaciones existentes entre la movilidad y el género. Estos tres ejes permitieron visualizar relaciones y esferas que en un principio no se tenían en cuenta:

Esferas:

- Las esferas fuera del viaje y los momentos previos y posteriores a éste son tan importantes como el mismo.
- La violencia emocional y económica vivida en la casa, el trabajo o la calle, merma y hasta nulifica la movilidad física, existencial y urbana y la automovilidad de las mujeres.
- Las maneras de manejar un automóvil serán diferentes dependiendo de los sentimientos que surgieron previamente en los espacios fuera del automóvil.

Relaciones:

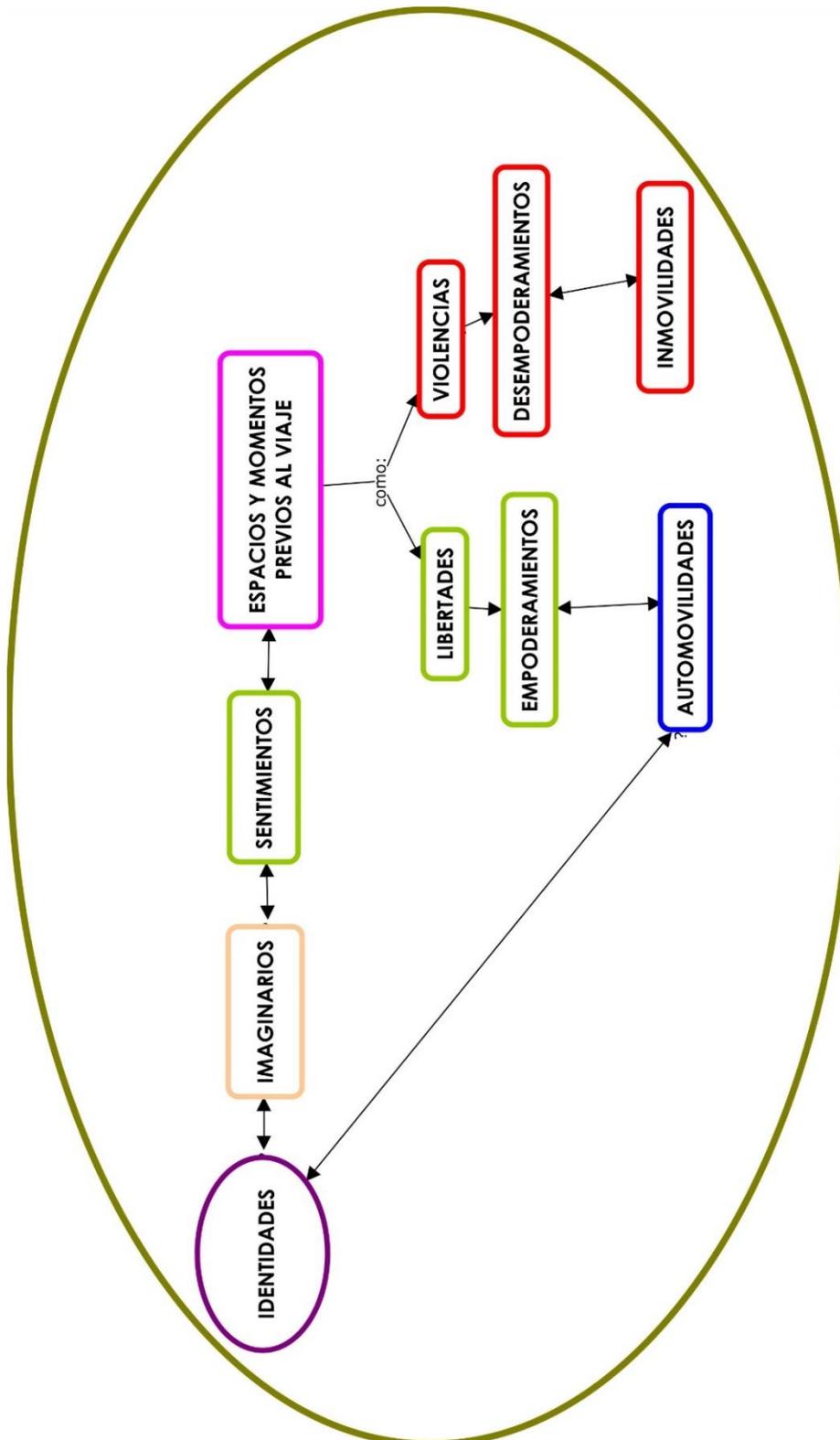
- Los sentimientos de miedo, tristeza, decepción, desamor, opresión y ansiedad surgen al no poder cumplir cabalmente con los imaginarios heteropatriarcales instituidos de lo que debe constituir una identidad de mujer.
- Estos sentimientos impulsan cierto tipo de automovilidades, basadas en un imaginario heteropatriarcal.
- La automovilidad ayuda a reforzar estos imaginarios e identidades heteronormativas.
- Aunque a veces, la automovilidad ayuda a empoderar a las mujeres y obtener cierto grado de libertad y autonomía.
- Los sentimientos de libertad y autonomía impulsan la automovilidad de las mujeres y su empoderamiento económico, emocional e intelectual.
- Los sentimientos de amor y cuidado que surgen al manejar permiten distintas maneras de vivir y manejar el carro.

Por lo tanto, el automóvil no funge solamente como un transporte, sino que agrega valor en otras esferas y momentos de la vida de las mujeres.

Por otra parte, es importante remarcar la importancia que tuvieron las preguntas de la entrevista semiestructurada a profundidad, en la motivación de las mujeres para dar cuenta de las cosas importantes con las que se identifican ellas o las cosas relevantes que marcan y han marcado su vida para bien y para mal, sus temores, sus alegrías, sus tristezas y lo que les dota de fuerza. El hecho de que se les preguntara por los tres momentos más cruciales en sus vidas, permitió conocer lo más relevante para ellas, sin tener que hacer preguntas más directivas como: ¿Cómo te definirías más, como una madre, como una esposa o como una mujer trabajadora?

De igual manera, el proponer que ellas nos describieran las actividades que realizan en un día común permitió conocer cuáles son las actividades cotidianas importantes, cómo las realizan y en que modos de transporte. Naturalmente surgieron en el discurso, los problemas a los que se enfrentaban cotidianamente y lo que sentían al respecto. En muy pocas ocasiones se tuvo que preguntar tan explícitamente: ¿Qué sentiste cuando te sucedió eso? Por lo tanto, estas preguntas y frases mucho más abiertas permitieron respuestas y relatos más abiertos y aseguraron la fluidez de la charla.

Mapa Conceptual 12. La Importancia del Modelo General de Interacción



Fuente: Elaboración propia en base al análisis de las entrevistas.

Como se muestra en el Mapa Conceptual no. 12 (*La Importancia del Modelo General de Interacción*), en la página anterior, los modos en los que los imaginarios, sentimientos e identidades interactuaban entre sí, como se mostró durante este Capítulo, pudieron dar cuenta de procesos de empoderamiento y opresión, los cuales son imposibles de ver si se analizan encuestas de origen y destino, o si sólo se llevan a cabo estudios cuantitativos. Por lo tanto, este modelo general de interacción puede ser utilizado como base para posteriores análisis.

d) Límites de la investigación

La no caracterización de lo cuantitativo como límite de investigación

Se concluye también, que es de gran importancia realizar estudios que profundicen de manera cualitativa, en las estadísticas que se tienen. El riesgo que se corrió al hacer este tipo de investigación, fue no caracterizar, ni explicar lo que las estadísticas reflejan y no poder encontrar los perfiles que se muestran en ellas. Esto porque en el Capítulo 3 se dijo que las estadísticas mostraron que la Sección A era en la que había más mujeres dedicadas exclusivamente al hogar y que ellas eran las que poseían más recursos económicos. Sin embargo, los datos empíricos que se pudieron analizar, fueron en su mayoría, mujeres empleadas y estudiantes de la Sección A. Por lo que el análisis no fue sobre las madresposas de esta sección. Mientras que las de la Sección C, según las estadísticas, eran en su mayoría mujeres empleadas que no tenían tantos recursos, pero en el trabajo de campo se encontraron más mujeres amas de casa, que seguramente no se enfrentan a las mismas calamidades económicas que las madresposas de la Sección A.

La no representatividad de los procesos

Por otra parte, al no constituir éste un estudio cuantitativo, no se puede proceder a generalizar los resultados para todas las mujeres de la colonia o todas las mujeres de clase media baja del estado. Por lo tanto, se insistiría en generar estudios, tanto extensos (con más de siete entrevistadas y con más número de mujeres sondeadas del que se hizo), como profundos (tomando en cuenta los procesos que se vieron en esta tesis, pero añadiendo otros que no se tomaron en cuenta). El número de mujeres entrevistadas en esta investigación estuvo limitado por las mujeres que querían contestar la encuesta y estaban dispuestas a dar una hora de su tiempo para una entrevista. El poco tiempo que se tuvo para realizar trabajo de campo estuvo constreñido al calendario de avances y fecha límite

de entrega de la tesis que impone Conacyt. Si se hubiera contado con más tiempo, las entrevistas seguramente hubiesen sido más y el análisis hubiese tocado otras vetas profundas que no se tocaron. Por ejemplo, se tenía pensado que las entrevistas a las mujeres estudiantes y trabajadoras igualara en número a las de las madresposas, pero esto no sucedió así.

e) Recomendaciones para una movilidad integral y sustentable

A continuación se enumera la serie de hallazgos en el trabajo de campo (entrevistas y sondeo), la cual ayuda a visualizar los elementos que se tienen que tomar en cuenta si se desean crear políticas públicas mucho más integrales que transversalicen el género. En el siguiente capítulo, el número 5, se hará una revisión de todo lo que se ha dicho sobre movilidad y género desde las políticas públicas, para así poder vincular los hallazgos enumerados de esta investigación, junto con lo que ya se ha venido haciendo en diferentes partes del mundo y en el AMG.

Recomendaciones económico-sociales:

1. Asegurar la independencia económica de todas las mujeres, al ofrecer opciones variadas en cuanto a carreras y trabajos. Con esta solución los imaginarios instituidos en la sociedad, los cuales hablen de desigualdad de género, cambiarán por unos más igualitarios.
2. Asegurar que esta oferta de carreras y trabajos satisfaga a las mujeres.
3. Asegurar la salud mental y emocional de las mujeres.
4. Implementar políticas para que las mujeres puedan experimentar la movilidad existencial y que puedan superarse a sí mismas en lo emocional, profesional, económico, educacional, entre otros.

Recomendaciones a las instancias de movilidad:

5. Asegurar la movilidad y bienestar físico, al ampliar el concepto de viaje y movilidad, así como el enfoque hacia los sentimientos y emociones, así como los espacios previos y posteriores al viaje e incluir en él la concepción de viajes con fines de:
 - Bienestar y movilidad física, para realizar ejercicio
 - Bienestar y movilidad mental y emocional
 - Movilidad con fines espirituales

6. Asegurar el disfrute de la movilidad y los traslados de las mujeres.
7. Complementar todas estas acciones revisando la agenda pública sobre movilidad y género⁴⁴ que han señalado las instancias internacionales y nacionales creando políticas públicas.

Recomendaciones para el transporte público:

8. Mejorar la seguridad de las mujeres en el transporte público
9. Mejorar las condiciones del transporte público
10. Bajar el costo de los taxis

Recomendaciones para las instituciones educativas privadas y públicas:

11. Implementar campañas sobre educación de género y emocional, en las escuelas, así como la vinculación con las instancias de movilidad. Basadas en:
 - Amor y respeto a los animales
 - Amor y respeto a los conocidos y a los desconocidos por el hecho de ser humanos
12. Utilizar el radio y la música como catalizadores de emociones y sentimientos y como educadores emocionales, con respecto a los espacios previos y posteriores al viaje, así como al viaje mismo.

Recomendaciones para las instituciones de salud pública y privada:

13. Ofrecer más y mejor atención psicológica que sea de fácil acceso físico y económico para todas las mujeres.

Recomendaciones para las instituciones de seguridad:

14. Asegurar que todas las mujeres estén libres de todas las violencias y empoderadas en todos los sentidos.
15. Asegurar que en el transporte público no se viva violencia sexual

⁴⁴ La agenda pública sobre movilidad y género se describió a grandes rasgos en el Capítulo 2.

Conclusiones Finales

“Al compartir las responsabilidades con las mujeres, los hombres encuentran que han perdido no meramente privilegios tradicionales, sino también cargas tradicionales (Batliwala, 1997)”.

Los estudios sobre la movilidad urbana obtienen ventajas al enfocarse en la gente que se desplaza. Desde la antropología urbana, como se vio en esta investigación, se pueden proporcionar muchas ideas, cuestionamientos y soluciones en torno al uso de los medios de transporte. Lo que sucede con las mujeres madresposas, trabajadoras y estudiantes en Loma Dorada, es probable que se esté repitiendo en otras las colonias y espacios de bajos estratos socioeconómicos dentro del AMG. Las mujeres sufren de una doble exclusión: por una parte, viven en un espacio cargado de problemas ambientales, de educación, de falta de ingresos y de seguridad, debido a la marcada desigualdad socioespacial y por otro, viven las desigualdades por ser mujeres, producto de sistema heteropatriarcal.

Es decir, el automóvil en el AMG es un claro diferenciador de clase y sólo quienes tienen los recursos para pagarlo, se mueven en él. Pero incluso entre quienes sí tienen un auto, hay quienes no disponen de él para cualquier traslado y no en todas las ocasiones, debido principalmente, a que no se dispone de tantos recursos económicos. Se vio que las mujeres logran autonomía haciendo sus traslados en automóvil. En el caso de las madresposas, se es autónoma según un discurso heteronormado impuesto por el sistema y no en todas las ocasiones, pues el no tener ingresos propios, limita dicha libertad. En el caso de las mujeres trabajadoras, este discurso es lo opuesto a lo heteronormado y sí se alcanza una autonomía económica. Pero esta autonomía es mermada al ser dependiente emocionalmente del marido. Además de que la mayoría de las mujeres se hacen de un automóvil cuando su estatus de mujer soltera cambia al de casada y/o con hijos e hijas. Por lo tanto, en la mayoría de las ocasiones siguen habiendo las mismas opciones tradicionales de madreposa para las mujeres.

Las opciones más variadas que tienen las mujeres de dedicarse a otra cosa que no sea casarse y tener hijos e hijas, es más probable en hogares con mejores ingresos, como lo es la Sección A de Loma Dorada. El caso de las mujeres jóvenes y estudiantes es un ejemplo de que las mujeres dedican su tiempo a estudiar, divertirse y moverse física,

existencial y espiritualmente. Lo que resulta distinto para quien no tiene recursos siempre para mantener un carro y tiene que vérselas negras al tomar el transporte público de mala calidad. Por lo tanto, aquí la movilidad y los transportes estarían remarcando estas desigualdades socioeconómicas.

Ampliar el concepto del viaje permitió dar cuenta de la violencia emocional y económica que ellas viven en casa y cómo es que estos son factores que impiden el movimiento y que hacen que ellas se sientan mal. Estos resultados son importantes porque si se trabaja en ellos, se pueden generar movilidades más satisfactorias y vidas en casa y en el trabajo, mucho más felices. Pero no sólo en el trabajo, sino también en el espacio público, donde se generan violencias hacia ellas pero con un tono sexual. Atender a los espacios previos y posteriores al viaje, no implica descuidar el viaje mismo.

Por otra parte, la violencia no sólo resulta emocional, económica y sexual, sino que se da de manera sistémica, mediante la imposición y perpetuidad de los imaginarios instituidos de lo que es ser una buena mujer, madreposa y de lo que es ser un hombre automovilista, o de lo que es tener una pareja y vivir en matrimonio. Medianamente felices, tristes, oprimidas y ansiosas, las mujeres viajan en el automóvil en una ciudad que no les garantiza todos los derechos, aunque de vez en cuando la sensación de libertad y autonomía, si bien sea fugaz, las hace sentir bien.

Es decir, la libertad, autonomía y felicidad resultaría menos fugaz, si fuesen totalmente independientes económica y emocionalmente, trabajando y estudiando en lo que ellas decidan, cuidando hijas, nietos y enfermos cuando ellas decidan hacerlo, siendo resilientes y estables emocionalmente, accediendo a la salud emocional de manera gratuita o por lo menos barata, superando sus problemas con fuerza, alejándose de las personas o actividades y momentos que no las dejen crecer y moverse, sabiendo que las autoridades y los y las demás ciudadanas y ciudadanos atienden a lo que ellas sienten y piensan, teniendo la posibilidad de ejercitarse cuando ellas lo deseen, movilizándose espiritualmente ya sea a través de la asistencia a la iglesia, o no, caminando y subiéndose al transporte público con la idea de que nadie las acosará o violará y sabiendo que en los medios masivos de comunicación encontrarán respuestas a sus preguntas, o por lo menos sus viajes serán placenteros.

El espacio antropológico

Todos estos resultados fueron posibles gracias al enfoque cualitativo antropológico y sociológico sobre el espacio urbano. En esta tesis no se puso tanto el foco sobre la vinculación de los resultados de la encuesta y las entrevistas a profundidad, con aspectos infraestructurales del espacio, como: las rutas de camiones, el estado de las banquetas, la accesibilidad que las mujeres tienen a los puntos de su interés, las conexiones de las vías de transporte, los servicios ofertados en la colonia y en el municipio, entre otras cosas. El enfoque clásico de la geografía pudo haber dicho cosas muy interesantes sobre la colonia y sobre la automovilidad de las mujeres, pero lo que se estaba buscando desde el comienzo fue la caracterización del espacio de la colonia a partir de las prácticas y los sentidos de las personas. El espacio pues, se conforma de materialidades que son significadas, vividas y sentidas de formas. Por lo tanto, en este trabajo, lo que tenemos es una buena caracterización de Loma Dorada, desde la manera en la que viven, imaginan y sienten las mujeres que radican ahí.

Con base en los resultados de la encuesta intercensal que se mostró en el Capítulo 2, se pueden adelantar conclusiones de investigaciones futuras en esta línea, al argumentar que no resultan similares las vivencias, imaginarios y sentimientos de las mujeres que radican en Zapopan y en Guadalajara, puesto que las mujeres ahí tienen otras identidades de ser mujer y poseen mayores recursos económicos. Es importante que se pongan en marcha este tipo de estudios para comprender las diferencias dentro de las diferencias, es decir, la heterogeneidad dentro de lo heterogéneo.

Futuras líneas de investigación

Con base en lo señalado en este trabajo de investigación, se pueden trazar algunas líneas y preguntas de investigación que no sólo se enfrasan en los estudios de género o en los estudios cualitativos:

- El campo de la movilidad urbana, el transporte y el territorio, estaría más completo con estudios sobre los espacios y las esferas previas y posteriores a los viajes, como lo son: el trabajo remunerado, los lugares de ocio, la escuela, la casa. Desde una perspectiva cualitativa. También sería interesante conocer cómo se mueven las personas para mantenerse saludables y activas físicamente, es decir, cuando

hacen ejercicio físico. ¿Cómo se trasladan al gimnasio, a las unidades y clubes deportivos, a las albercas públicas y a los parques? ¿La elección de los modos de transporte varía según la edad y el género de las personas? Aquí se podrían generar estudios estadísticos al respecto. Por otra parte, las instancias de transporte y la academia podría generar estudios comparativos por países y conocer cómo se mueven las mujeres y los hombres hacia los lugares que les son significativos espiritual y religiosamente. ¿Cómo se trasladan a la iglesia o a la mezquita? ¿Es distinta la manera en la que se mueven los y las feligreses de la religión de la Luz del Mundo con respecto a los católicos en el AMG?

- Desde la sociología de las emociones y los sentimientos se debe estudiar la movilidad urbana de las personas. ¿Cuáles son los sentimientos y emociones que presentaban las personas antes de que ocurriera un accidente? ¿La mayor parte son sentimientos negativos? ¿A qué género pertenecen las personas con mayores sentimientos negativos en el incidente vial?
- A la comunicación y a la antropología de la comunicación le interesaría saber qué imaginarios de mujer móvil venden los medios de comunicación masiva y no masiva. ¿Estos imaginarios varían dependiendo del modo en el que una mujer se transporte (bici, automóvil, transporte público, metro, etc.? ¿Los medios de comunicación señalan de manera negativa algún tipo de movilidad urbana? De igual manera, interesaría conocer cómo se vive la relación que las mujeres y hombres tienen con la radio dentro del automóvil.
- En la línea de los estudios de género podría ser útil conocer cuáles otros tipos de violencia enfrentan las mujeres. Pero no sólo dejarlo en estudios sobre la mujer, sino también abordar las diferentes masculinidades. Por ejemplo, al preguntar ¿Cómo es que los hombres aprenden a ser violentos al conducir un automóvil? ¿Qué características tienen las esferas y los espacios previos y posteriores al viaje de los hombres que no ejercen violencia al conducir? ¿Las mujeres que son violentas al volante tienen rasgos conductuales que se han atribuido tradicionalmente a los hombres?
- En el área de la educación puede ser interesante conocer cuáles son las enseñanzas de las instancias de movilidad y vialidad que más se acercan a la educación emocional y la educación emocional vial? ¿Estos tipos de educación están mejor implementados y son más eficaces en otros países o en otros estados de México?

- Los estudios filosóficos y psicológicos podrían interesarse en el significado que las mujeres del AMG le dan a la movilidad existencial y mediante qué mecanismos y acciones la logran alcanzar.

Hacia ciudades femeninas sustentables

Como algunas autoras lo mencionan (Naess, 2008: 173; Hanson, 2010; Miralles-Guasch, Martínez Melo y Marquet, 2016), es importante que las ciudades que sufren de desigualdad se conviertan en ciudades femeninas sustentables, en el entendido de que tomen en cuenta el pensar, el sentir, el actuar de las diversas mujeres y sus movibilidades, y se planee una ciudad dirigida hacia los medios no motorizados de transporte. Para finalizar esta tesis y a partir de la lista de problemáticas públicas en torno a la movilidad y el género, que han señalado las instancias nacionales e internacionales y junto con las conclusiones que se generaron en el Capítulo 4, se proporciona una *check list* o lista de de todas las problemáticas que se deberían de estar debatiendo públicamente en el AMG y en México, sobre movilidad y género. En dicha lista, se ve más allá de la atención al acoso sexual en el transporte público y se proporcionan vetas transversales. Se proporciona también un esbozo de las instancias y agentes que pudieran estar haciendo estos debates y creando políticas públicas al respecto. Esta *check list* se encuentra en la parte final de los Anexos de esta tesis, sin embargo, esta lista no agota las problemáticas que pueden estar sufriendo las mujeres al movilizarse en la ciudad, por lo que se hace una invitación a seguir con estas líneas de investigación y crear soluciones interdisciplinarias e interinstitucionales.

Se parte de que la movilidad de todas las mujeres debe ser considerada un derecho universal, catalogado al mismo nivel que la educación, la salud y la alimentación. Así que todas las propuestas tienen sustento en tres leyes federales importantes: la *Ley general para la igualdad entre mujeres y hombres*, *Ley general de acceso de las mujeres a una vida libre de violencia* y la *Ley federal para prevenir y eliminar la discriminación*, y por lo menos, las instancias de gobierno (en sus tres niveles) están obligadas a cumplirlas. Además de que esta última ley habla del derecho que tienen las mujeres de acceder a los medios de transporte público.

Anexos

Guía de Entrevista

Loma Dorada

1. ¿Cómo fue que llegaste a Loma Dorada y por qué?
2. Ventajas y desventajas de la colonia
3. Lo que se dice de la colonia

Seguridad en la Colonia

1. ¿Cómo es cuando te sientes más insegura en la colonia?
2. ¿Hay muchos robos a automóviles en la colonia?
3. ¿Te sientes segura en la colonia cuando vas en tu carro?
4. ¿Hay alguna diferencia entre manejar en Loma Dorada y manejar en otra zona?
5. ¿Sales a caminar o alguna parte en la colonia de noche?

Decisiones sobre el auto

1. Tienen un caro marca _____ ¿Por qué usas ese carro?
2. ¿Quién decidió que lo usarías?
3. ¿Cómo te sientes al manejar en tu automóvil?
4. ¿Por qué te gusta manejar?
5. ¿Te gusta tu carro? ¿Por qué?
6. ¿Te gustaría tener otro auto? ¿Cuál?
7. ¿Por qué te gustaría tener _____ carro?

Traslados en auto

1. ¿Cuál fue el motivo por el cual comenzaste a manejar?
2. ¿Cómo te trasladabas antes?
3. ¿Cómo te sentías antes de utilizar el carro?
4. ¿Cómo te sientes ahora que puedes usar el carro?
5. ¿Cuáles son tus traslados en auto ahora?
6. ¿Existe la posibilidad de que esos traslados los hagas ahora sin carro?
7. ¿Cómo te sentirías al no usar el carro?
8. ¿Cómo te sientes durante tu jornada de la semana manejando en carro?
9. ¿Cómo te sientes durante el fin de semana que manejas carro?
10. ¿A qué lugares de diversión vas en carro?
11. ¿Con quién acudes a estos lugares?
12. ¿Por qué vas a estos y no a otros?
13. ¿A dónde te gustaría ir en carro?
14. ¿Cómo se sentiría ir a esos lugares?
15. ¿Cuáles son las ventajas y las desventajas de tener un carro?

Mujeres y hombres en auto

1. ¿Las mujeres manejan distinto que los hombres?
2. ¿Por qué las mujeres manejan diferente que los hombres?
3. ¿A qué se debe esta situación?
4. ¿Cómo explicarías esta situación?
5. ¿Cómo te sientes al manejar y ser mujer?
6. ¿Los carros de las mujeres son diferentes a los de los hombres? ¿Por qué?

7. ¿Cómo explicarías esta situación?
8. ¿Quiénes chocan más seguido y por qué?
9. ¿A qué se debe esta situación?
10. ¿Tú manejas bien?
11. ¿Qué mujeres de tu familia usan carro y para qué?
12. ¿Qué mujeres de tus amigas usan carro y para qué?

Vida personal

1. ¿Qué significa para ti ser mujer?
2. ¿Cuáles son las principales diferencias entre mujeres y hombres?
3. ¿Cómo se siente ser mamá/estudiante/comerciante?
4. ¿Cuáles son tus pasatiempos?
5. **Cuéntame del periodo en el que trabajabas remuneradamente ¿Qué era lo que más te gustaba?**
6. ¿Cómo es tu trabajo ahora?
7. ¿Qué te gusta de hacer _____?
8. ¿Qué no te gusta de hacer _____?
9. ¿Cómo te sientes al hacer _____?
10. Cuéntame sobre 3 momentos importantes en tu vida (buenos o malos)...
11. ¿Cómo te sentiste en estos 3 momentos?
12. ¿Qué sería algo en tu vida que nunca harías, que te es imperdonable?
13. Cuéntame sobre las mujeres en tu familia ¿Cómo són/eran?
14. ¿Cómo se movilizaban ellas?

Otras movilidades

1. ¿Quiénes son los pasajeros hombres del transporte público?
2. ¿Quiénes son las pasajeras mujeres del transporte público?
3. ¿Quiénes son los ciclistas hombres de la ciudad?
4. ¿Quiénes son las mujeres ciclistas de la ciudad?
5. ¿Y los peatones hombres?
6. ¿Y las peatones mujeres?
7. ¿Qué mujeres manejan en la ciudad?
8. ¿Qué hombres manejan en la ciudad?

Sentimientos al manejar

1. ¿Qué piensas cuando te hablo de los siguientes sentimientos al manejar? ¿Cuándo has sentido....?

AMOR
 ODIO
 ENOJO
 RESPETO
 IMPOTENCIA
 TRISTEZA
 AUTONOMÍA
 ALEGRÍA
 TRANQUILIDAD

Formato de Sondeo

Automovilidad y género: Las experiencias, discursos y prácticas de las mujeres automovilistas de Loma Dorada

No. de Sondeo _____

Nombre _____

Edad _____ Ocupaciones _____

Lugar de procedencia _____

Estado civil _____ Hijos e hijas _____

Nivel educativo: a) Sin estudios b) Primaria c) Secundaria d) Bachillerato

e) Licenciatura f) Postgrado

Sección en la que vive A C Ejidal

Tipo de propiedad: a) Casa individual (unifamiliar) b) Dúplex d) Departamentos

Propiedad: a) Casa propia b) En renta c) Otro _____

Lugar de entrevista _____ Fecha _____

Aplicador/Aplicadora _____

Dificultades y observaciones

1. ¿Cuántos años tienes viviendo en Loma Dorada? _____

2. ¿Antes dónde vivías? _____

3. ¿Te gusta vivir en Loma Dorada? a) Sí b) No

¿Por qué no?

4. ¿Loma Dorada te parece una colonia....?

a) Bonita b) Fea c) Ni bonita, ni fea d) Otra _____

5. ¿Por qué?

6. ¿Utilizas el transporte público? a) Sí b) No

Contestar sólo si se utiliza el transporte público

6.1 ¿Qué tan frecuentemente lo utilizas?

- a) A diario
- b) Una o dos veces por semana
- c) En ocasiones
- d) Algunas veces al mes
- e) Algunas veces al año
- f) En emergencias

6.2 ¿Qué rutas utilizas? _____

6.3 ¿Cuánto tiempo haces en estos traslados de ida y vuelta?

- a) 5-10 minutos
- b) 10-20 minutos
- c) 20-30 minutos
- d) Más de 30 minutos
- e) Una hora
- f) Más de una hora
- g) Más de esto

6.4 ¿De qué calidad son las paradas de transporte público en tu colonia?

- a) Excelente
- b) Buena
- c) Regular
- d) Mala
- e) Pésima

6.5 ¿De qué calidad es el transporte público que te lleva a Loma Dorada?

- a) Excelente
- b) Buena
- c) Regular
- d) Mala
- e) Pésima

6.6 ¿Enfrentas algún tipo de problema a bordo? a) Sí b) No

6.7 ¿Qué tipo de problema?

- a) Seguridad (robos, asaltos, etc.)
- b) Calidad (malas unidades, unidades sucias, cupo, etc.)
- c) Horarios (no pasan tan seguido)
- d) Acoso sexual (manoseo, miradas lascivas, repegones, chiflidos, piropos, etc.)
- e) Otro _____

6.8 ¿Quién tiene la responsabilidad de resolver estos problemas?

- a) Gobierno
- b) Transportistas
- c) Choferes
- d) Ciudadanía
- e) Empresas privadas
- f) Otros _____

6.9 ¿Cómo resolverías estos problemas?

7. ¿Las banquetas de tu colonia son de buena calidad? a) Sí b) No

¿Por qué?

8. ¿Las calles de tu colonia son de buena calidad? a) Sí b) No

¿Por qué?

9. ¿Utilizas taxi? a) Sí b) No

Contestar sólo si se utiliza taxi

9.1 ¿Qué tan frecuentemente lo utilizas?

- a) A diario
- b) Una o dos veces por semana
- c) En ocasiones
- d) Algunas veces al mes
- e) Algunas veces al año
- f) En emergencias

9.2 ¿Hacia qué lugares vas? _____

9.3 ¿Cuánto tiempo haces en estos traslados de ida y vuelta?

- a) 5-10 minutos
- b) 10-20 minutos
- c) 20-30 minutos
- d) Más de 30 minutos
- e) Una hora
- f) Más de una hora
- g) Más de esto

9.4 ¿Enfrentas algún tipo de problema a bordo? a) Sí b) No

9.5 ¿Qué tipo de problema?

- a) Seguridad (robos, asaltos, etc.)
- b) Calidad (malas unidades, unidades sucias, etc.)
- c) Horarios (no pasan tan seguido)
- d) Acoso sexual (manoseo, miradas lascivas, repegones, chiflidos, piropos, etc.)
- e) Otro _____

9.6 ¿Quién tiene la responsabilidad de resolver estos problemas?

- g) Gobierno
- h) Transportistas
- i) Choferes

- j) Ciudadanía
- k) Empresas privadas
- l) Otros _____

9.7 ¿Cómo resolverías estos problemas?

10. ¿Existen problemas de seguridad en la colonia? a) Sí b) No

Contestar sólo si hay problemas de seguridad en la colonia

10.1 ¿Qué tipo de problemas existen?

- a) Robos
- b) Asaltos
- c) Asesinatos
- d) Secuestros
- e) Acoso sexual
- f) Violencia de Pandillas
- g) Distribución de drogas
- h) Consumo de drogas
- i) Violencia intrafamiliar

10.2 ¿Quién tiene la responsabilidad de resolver estos problemas?

- a) Gobierno
- b) Ciudadanía
- c) Empresas privadas
- d) Otros _____

10.3 ¿Cómo resolverías estos problemas?

11. ¿Has sido víctima de un asalto o robo? a) Sí b) No

12. ¿Existen lugares inseguros en Loma Dorada? a) Sí b) No

13. ¿Cuáles son?

- a) Plazas b) Parques c) Centros deportivos d) Calles
- _____ e) Otros _____

14. ¿En qué lugares públicos te sientes segura?

- a) Plazas b) Parques c) Centros deportivos d) Calles
- _____ e) Otros _____

15. ¿Existen problemas ambientales en la colonia? a) Sí b) No

Contestar sólo si hay problemas ambientales en la colonia

15.1 ¿Qué tipo de problemáticas ambientales hay?

- a) Contaminación del aire
- b) Inundaciones
- c) Ríos /arroyos contaminados
- d) Basura

15.2 ¿Quién tiene la responsabilidad de resolver estos problemas?

- a) Gobierno
- b) Ciudadanía
- c) Empresas privadas
- d) Otros _____

16. ¿Conoces las demás secciones de la colonia? a) Sí b) No

17. ¿Cuáles son las que más visitas o conoces? A B C D Ejidal

18. Si estuviera buscando una casa ¿cuál serían las mejores secciones para vivir?

A B C D Ejidal
¿Por qué?

19. ¿Cuáles son las peores zonas de Loma Dorada? A B C D Ejidal
¿Por qué?

20. Si yo camino por el día en Loma Dorada ¿qué tipo de personas me encontraría?

- a) Estudiantes b) Empleados c) Amas de casa d) Niños c) Niñas
- d) Hombres e) Pandillas f) Trabajadores g) Adultos mayores
- h) Adolescentes i) Deportistas j) Vendedores de droga k) Prostitutas
- Otros/Otras _____

21. Si yo camino por la noche en Loma Dorada ¿qué tipo de personas me encontraría?

- b) Estudiantes b) Empleados c) Amas de casa d) Niños c) Niñas
- e) Hombres e) Pandillas f) Trabajadores g) Adultos mayores
- i) Adolescentes i) Deportistas j) Vendedores de droga k) Prostitutas
- Otros/Otras _____

22. ¿Tienes alguna relación con tus vecinos y vecinas? a) Sí b) No

Contestar sólo si les habla a los y las vecinos

22.1 ¿Qué tipo de relación es?

- a) Amistad
- b) Negocio
- c) Cordialidad
- d) Enemistad
- e) Otra _____

22.2 ¿En qué espacios convives con ellos y ellas?

- a) Negocio

- b) Casa
- c) Calle
- d) Otro espacio público _____

23. ¿Caminas para ir a alguna parte? a) Sí b) No

Contestar sólo si camina a alguna parte

23.1 ¿Cuánto tiempo caminas aproximadamente?

- a) 5-10 minutos
- b) 10-20 minutos
- c) 20-30 minutos
- d) 1 hora
- e) Más de una hora

23.2 ¿Cómo te sientes al caminar en Loma Dorada?

- a) Bien
- b) Relajada
- c) Estresada
- d) Cansada
- e) Insegura
- f) Mal

24. ¿Cómo está compuesta tu familia? _____

25. ¿Cuántos autos tienen en tu familia?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) Más de 3

26. ¿Qué modelos son?

27. ¿Qué modelo y marca de automóvil conduces? _____

28. ¿El auto es nuevo? a) Sí b) No

29. ¿Quién pagó por el auto?

- a) Tú
- b) Tu pareja
- c) Te lo regaló un familiar
- d) La empresa

30. ¿A qué se dedicaba tu mamá?

- a) Ama de casa
- b) Negocio propio
- c) Empleada
- d) Otra _____

31. ¿Cómo se movilizaba y trasladaba tu mamá?

- a) Automóvil
- b) Transporte público
- c) La llevaban
- d) A pie
- e) Taxi

32. ¿A qué se dedicaba tu papá?

- a) No trabajaba
- b) Negocio propio
- c) Empleado
- d) Otra _____

33. ¿Cómo se movilizaba y trasladaba tu papá?

- a) Auto
- b) Transporte público
- c) La llevaban
- d) A pie
- e) Taxi

34. ¿Antes de tener auto cómo te trasladabas?
 a) Auto b) Transporte público c) Te llevaban d) A pie e) Taxi
35. ¿Cuál fue la razón por la cual empezaste a manejar?
 a) Estudiar b) Trabajar c) Llevar a alguien d) Viajar e) Visitar a un familiar
 f) Diversión g) Otra _____
36. ¿Quién te enseñó a manejar?
 a) Papá b) Mamá c) Hermano d) Hermana e) Amigo f) Amiga e) Pareja
 f) Otra _____
37. ¿Quiénes en tu familia tenían automóvil?
 a) Mamá b) Papá c) Hermano d) Hermana e) Otro _____
38. ¿Quiénes en tu familia comenzaron a manejar primero?
 a) Mamá b) Papá c) Hermano d) Hermana e) Otro _____
39. ¿Para qué motivos utilizas el auto ahora?
 a) Estudiar b) Trabajar c) Llevar a alguien d) Viajar e) Visitar a un familiar
 f) Diversión g) Otra _____
34. ¿Cuál es la razón principal por la que utilizas el automóvil?
 a) Rapidez y tiempo b) Comodidad c) Mal transporte público
 d) Destinos lejanos e) Mal acceso al hogar o a algún otro lugar
35. ¿Cuánto tiempo haces en estos traslados de ida y vuelta?
 a) 5-10 minutos
 b) 10-20 minutos
 c) 20-30 minutos
 d) Más de 30 minutos
 e) Una hora
 f) Más de una hora
 g) Más de esto
40. ¿A qué lugares te gusta ir más en coche?
 a) Estudiar b) Trabajar c) Llevar a alguien d) Viajar e) Visitar a un familiar
 f) Diversión g) Otra _____
35. ¿Quiénes de tus conocidos o conocidas no tienen auto y por qué?

41. ¿Si pudieras tener otro automóvil cuál sería?
 a) Un auto de otro modelo _____
 b) Una camioneta. Modelo _____
 c) No lo cambiaría
42. ¿Te gusta manejar? a) Sí b) No ¿Por qué?

43. ¿Cuáles avenidas y calles con más tráfico, transitas?

44. ¿Cuántos choques has tenido?

- a) Ninguno b) 1-3 c) 3-5 d) 5-7 e) más de 7

45. ¿A quién consultas cuando tienes un choque o un problema con el automóvil?

- a) A nadie, lo arregla sola
b) A su pareja
c) A un amigo
d) A una amiga
e) Otro _____

46. ¿Cómo te trasladas cuando no tienes disponible tu auto?

- a) De ride b) En transporte público c) En el otro auto de la familia d) En taxi
b) Caminando

47. ¿Existen diferencias entre cómo maneja un hombre y cómo lo hace una mujer?

- a) Sí b) No

48. ¿Cuáles son?

49. ¿Existen diferencias entre el auto de un hombre y el de una mujer?

- a) Sí b) No

50. ¿Cuáles son?

51. ¿Quiénes chocan más seguido?

- a) Mujeres b) Hombres c) Ambos

52. ¿Quiénes conducen mejor?

- a) Hombres b) Mujeres

Check list de la agenda pública

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
VIAJES DE CIUDADO	No son tomados en cuenta los viajes al mercado, por los hijos e hijas, a los hospitales y escuelas, así como para abastecer la casa.	Realizar estudios cualitativos y cuantitativos sobre este tipo de viajes. Poner más y mejores unidades de transporte público hacia hospitales, escuelas y mercados, en horarios que no sean pico. Ofrecer más servicios de guarderías para los niños y niñas, cercanos a los medios de transporte	Instituto de Movilidad, INEGI, Secretaría de Movilidad, Empresarios transportistas, SITEUR, Taxistas, UBER, Universidades públicas y privadas, IMSS, ISSSTE, Iniciativa privada
VIOLENCIAS	Violencia sexual en todo el transporte público	Unificación de definiciones de la violencia sexual y de su gravedad, en todas las instituciones y leyes, unificación de protocolos. Estudio de puntos rojos mediante la participación de las mujeres y los SIG. Segregación de hombres y mujeres en las unidades de transporte rosas. Iluminación de las paradas. Campañas de educación de género y feminista para hombres en general, para choferes y para mujeres, cultura de la denuncia, mediante la radio, la televisión, el internet y en los transportes públicos. Módulos de MP en los transportes y en las calles. Policías y patrullas especiales para estos casos.	Instituto de Movilidad, Observatorio Ciudadano de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Empresarios transportistas, SITEUR, Taxistas, UBER, Universidades públicas y privadas, Seguridad estatal y municipal, Procuración de Justicia, Medios de comunicación masiva y no masiva, Televisoras, Radioemisoras, Iniciativa privada
	Violencia emocional en los espacios previos al viaje	Garantizar la movilidad existencial de las mujeres, a través de atención psicológica gratuita y oportuna. Educación emocional para mujeres y hombres victimarios y víctimas de la violencia. Sancionar a los hombres violentos emocionales. Crear campañas en radio y televisión sobre este tipo de violencia. Accesibilidad a albergues para mujeres	IMSS, ISSSTE, hospitales privados, psicólogos y psiquiatras privados en centros de salud, hospitales, escuelas y trabajos, medios de comunicación masiva y no masiva, instancias de impartición de justicia, instancias de seguridad privada y no privada, escuelas públicas y privadas
	Violencia económica en los espacios previos al viaje	Aminorar o eliminar la dependencia económica de las mujeres hacia sus esposos, garantizando su tiempo para laborar, ofreciéndoles ayuda en el cuidado de los hijos e hijas, exigiéndoles a los esposos trabajar en casa, en las labores de cuidado	Ayuntamientos, empresas privadas, Gobierno del Estado

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
INFRAESTRUCTURA	Carencia de servicios nocturnos de transporte público	Incorporar un servicio nocturno con paradas flexibles en la noche, con seguridad especial nocturna	Secretaría de Movilidad, Instituto de Movilidad, SITEUR, Empresarios transportistas, Taxistas, UBER, Seguridad pública municipal y estatal, Institutos municipal y estatal de mujeres
	Carencia de baños públicos en/cerca de los transportes públicos y en las calles en general	Construir infraestructura para baños públicos, con facilidades para discapacitados y ancianos, con señalética incluyente de género, con cambiadores para bebés, tanto en baños de hombres, como en los de mujeres	Ayuntamientos, Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Instituto municipal y estatal de mujeres
	Espacios insuficientes para bultos y carriolas, en el transporte público	Generar espacios aplicos en los autobuses, en el BRT y el tren eléctrico	Secretaría de Movilidad, Instituto de Movilidad, SITEUR, Empresarios transportistas
	Centralización de los servicios de transporte público	Cubrir las áreas periféricas y no centrales del transporte público, mediante una red interconectada	Secretaría de Movilidad, Instituto de Movilidad, SITEUR, Empresarios transportistas
	Falta de información sobre el transporte público, las amenidades y servicios	Información sobre rutas, horarios, frecuencias de paso y conexiones del transporte público, así como de las tiendas, hospitales, librerías, etc., la cual esté a la mano y a la vista	Secretaría de Movilidad, Instituto de Movilidad, SITEUR, Empresarios transportistas
	Banquetas inadecuadas para la movilidad con niños, niñas, carriolas, adultos mayores y personas discapacitadas	Mejorar la infraestructura peatonal (amplia, de calidad, conectada entre sí)	Ayuntamientos, Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría de Movilidad
	Espacios públicos insuficientes y de mala calidad	Incrementar los espacios públicos, reforestar calles, alumbrarlas, recuperar los espacios públicos abandonados (lagos, parques, unidades deportivas, bosques, etc.), realizar talleres y eventos lúdicos y de educación en ellos	IMEPLAN, Ayuntamientos, DIF, SEMARNAT

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
ECONOMÍA	Mujeres infrarepresentadas en el trabajo remunerado	<p>Asegurar la independencia económica de todas las mujeres, al ofrecer opciones variadas en cuanto a carreras y trabajos.</p> <p>Asegurar que esta oferta de carreras y trabajos satisfaga a las mujeres, al evaluar los programas</p>	<p>Institutos municipal y estatal de las mujeres, Gobierno del Estado de Jalisco, Universidades públicas y privadas</p>
	Mujeres infrarepresentadas en el transporte y en la planeación de la movilidad	<p>Incorporar mujeres que laboren remuneradamente en el sector transporte, trabajando en cuestiones de movilidad y en la academia y que tengan una perspectiva de género en su quehacer. Creación de un departamento de movilidad y género en todas las dependencias de movilidad privadas y públicas</p>	<p>Empresas de transportes como: ferrocarriles, transporte de carga y de mercancías, taxis, camiones, tren eléctrico, movilidad aérea y transporte ciclista. También en puestos de gobierno y de planeación como: Instituto de Movilidad, SITEUR, Ayuntamientos e IMEPLAN. En la academia haciendo investigación sobre temas de transporte y movilidad</p>
	Inaccesibilidad económica a los transportes públicos	<p>Ofrecer descuentos a las mujeres con bajos recursos, mujeres trabajadoras, adultos mayores, niños y niñas</p> <p>Peatonalizar más zonas, favoreciendo la intermodalidad, la conexión de las calles y la libre movilidad de discapacitados, adultos mayores y niños y niñas</p>	<p>Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría de Movilidad, SITEUR, Empresarios transportistas</p> <p>Ayuntamientos, Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría de Movilidad</p>
	Falta de recursos específicos para cuestiones de género en la movilidad	<p>Asignar y etiquetar recursos especialmente para las cuestiones de género y movilidad</p>	<p>Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Empresarios transportistas, SITEUR, Taxis, UBER</p>

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
USOS DE SUELO	Usos de suelo zonificados	Incorporar barrios con uso de suelo mixto, que ofrezcan todas las amenidades necesarias, (escuelas, hospitales, mercados, servicios diversos, etc.) y buenas oportunidades de trabajo, que incorporen las necesidades de todos los diferentes grupos sociales del barrio. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Compra de lotes y terrenos por parte del gobierno. Regulación de códigos de construcción	Ayuntamientos, Gobierno del Estado de Jalisco, Empresas inmobiliarias, Constructoras, Instituto Metropolitano de Planeación, Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad
TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN	No hay información al instante y actualizada sobre los medios de transporte, la calidad de su servicio y las peripecias por las que las usuarias pasan	Las personas pueden estar retroalimentando con información actual, las bases de datos sobre sus experiencias y dificultades al transportarse y así “participar electrónicamente”	Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, SITEUR, Empresas Transportistas, UBER, Taxis
	Exceso de responsabilidades para las mujeres y dificultad de realizar viajes multipropósito	Potencializar los viajes virtuales y no físicos, al usar las tecnologías de la información y el internet para no tener que desplazarse físicamente a los lugares requeridos, como el trabajo y el pago de servicios	Sector Privado, Gobierno del Estado, Ayuntamientos
	Exceso de congestión vial y desconexión de los transportes	Manejo de la demanda de tráfico, sistemas de información avanzada de viaje, información de las operaciones del transporte público y sus operadores, pago electrónico (de impuestos, pasajes, peajes, etc.), facilitación de que las autoridades manejen las emergencias y las comuniquen, sistemas de seguridad avanzados (dispositivos de reducción colisiones, etc.)	Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Universidades públicas y privadas, Empresas de manejo de datos y de sistemas computacionales de transporte

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
SUSTENTABILIDAD	Políticas de Sustentabilidad que no transversalizan el género	Políticas de movilidad sustentable y no motorizada, que tomen en cuenta y aseguren los viajes de las mujeres o de las personas de género no conforme	Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, Empresarios transportistas, SITEUR, Taxistas, UBER
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	Nula participación de las mujeres y los grupos infrarepresentados en la planeación de la ciudad y de la movilidad	Saber qué piensan las mujeres y los grupos infrarepresentados (étnicos, raciales, de género no conforme, discapacitados, de clases sociales baja, de religiones distintas, grupos en lucha y de la diversidad sexual) a las que va dirigida la política y cuáles serán las consecuencias que tendrá sobre ellas. Usar metodologías cuanti y cualitativas. Saber cómo y por quiénes será monitoreado y evaluado el proceso	Todas las instancias e instituciones que sean responsables de la política o programa, así como empresas, organizaciones sociales y académicas
INTERINSTITUCIONALIDAD	Trabajo y políticas aisladas por parte de las instituciones	Trabajo en conjunto de las instituciones e instancias de seguridad, diseño de transportes, academia, institutos de la mujer y de movilidad, empresas privadas y organizaciones civiles. Que cada una de estas instancias prepare a sus empleadas y empleados en materia de género y con una visión feminista	Todas las instancias e instituciones que sean responsables de la política o programa

INVESTIGACIÓN

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación interinstitucional
	Falta de estadísticas y estudios cualitativos sobre movilidad y género	Lanzar encuestas y censos con que den datos desagregados por sexo, género y estrato socioeconómico y por temas y problemáticas importantes. Realizar investigación cualitativa, como: entrevistas, grupos focales, talleres participativos y mapas cognitivos. Complementar con ayuda de los sistemas de información geográfica. Investigaciones interdisciplinarias y complementarias cualitativa y cuantitativamente	INEGI, Instituto de Movilidad, Institutos estatal y municipal de las mujeres, IIEG, Universidades públicas y privadas
	Carencia de evaluaciones y auditorías periódicas	Realizar auditorías y evaluaciones constantes a las políticas y programas de todas las instancias encargadas	Todas las instancias e instituciones que sean responsables de la política o programa, así como empresas, organizaciones sociales y académicas
	El viaje como concepto limitado	Ampliar el concepto del viaje, al incluir los momentos previos y posteriores a éste, como momentos esenciales del mismo y hacer investigación y políticas públicas tomando esto en cuenta	INEGI, Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, IMEPLAN, IIEG, Universidades públicas y privadas
	Enfoques cualitativos limitados	Ampliar el enfoque hacia los sentimientos y emociones de las mujeres, para conocer más procesos de emancipación y jerarquía	INEGI, Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, IMEPLAN, IIEG, Universidades públicas y privadas, Institutos municipales y estatales de las mujeres
	La movilidad como concepto limitado	Incluir la movilidad física, para realizar ejercicio; el bienestar y la movilidad mental y emocional; así como la movilidad con fines espirituales	INEGI, Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, IMEPLAN, IIEG, Universidades públicas y privadas, Institutos municipales y estatales de las mujeres

Área	Problema	Soluciones	Agentes responsables y actuación intrasistémica
SITUACIONES DE CONFLICTO Y DESASTRES	Falta de investigaciones y protocolos en situaciones de conflicto y desastres	Tener protocolos de acción especiales para situaciones de desastre y conflicto como: guerras, narcotráfico, conflictos bélicos y desastres naturales	Instituciones de seguridad, movilidad, transporte y de mujeres
	Sentimientos negativos por no cumplir los imaginarios de mujer heteronormativos y patriarcales	Difundir los imaginarios de distintas feminidades, más empoderadas, libres de tantas responsabilidades, ocupadas de su bienestar, movilizándose en distintos medios de transporte, a lugares que les permitan empoderarse y movilizarse existencialmente. Difundir los imaginarios de masculinidades haciendo las labores de cuidado, no siendo violentos	Institutos municipales y estatal de las mujeres, Universidades, Escuelas públicas y privadas, medios de comunicación masiva y no masiva
EDUCACIÓN Y MEDIOS DE COMUNICACIÓN		Ayudar a reforzar los imaginarios de distintas feminidades (empoderadas) y masculinidades (desempoderadas y más responsables) mediante los imaginarios de los diferentes transportes (sobre todo los no motorizados, pero incluyendo la movilidad en automóvil)	Instituto de Movilidad, Secretaría de Movilidad, SITEUR, Empresas transportistas, UBER, taxis, movilidades ciclistas, institutos municipales y estatal de las mujeres, Universidades, escuelas públicas y privadas, medios de comunicación masiva y no masiva
	Violencia a los animales y a las personas en general	Crear campañas de amor y respeto, tanto a los animales, como a las personas por el hecho de ser personas; tanto en el espacio público, en los transportes y en el espacio privado	Medios masivos y no masivos de comunicación, Universidades públicas y privadas, instituciones educativas, Secretaría de Movilidad, Instituto de Movilidad, SITEUR, UBER, taxis y movilidad ciclista

Recursos

Entrevistas a profundidad:

Carolina, ama de casa, 50 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017.

Elisa, ama de casa, 48 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017.

Laura, servidora pública, 54 años, Sección A, Entrevista: Octubre, 2016.

Leticia, ama de casa, 45 años, Sección C, Entrevista: Octubre, 2017.

Lucero, estudiante, 21 años, Sección A, Entrevista: Agosto, 2017.

Yadira, estudiante, 23 años, Sección A, Entrevista: Agosto, 2017.

Yamila, servidora pública, 27 años, Sección A, Entrevista: Noviembre, 2017.

Bibliografía:

Aguilar Díaz, M. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México. *Alteridades* (52), 23-33.

Angrosino, M. (2007). Etnografía y observación participante. En M. Angrosino, *Investigación Cualitativa*, México: Morata, Colección Investigación Cualitativa.

Arenas, V. (25 de agosto de 2016). Arrancan programa antiacoso en transporte público. El Informador. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2016/679047/6/arrancan-programa-antiacoso-en-transporte-publico.htm>

Arias, P. (2006). Introducción y Tonalá. ¿Ámbitos vacíos o espacios vividos? *Asentamientos Periurbanos. Revista Estudios Jaliscienses* (63), 3-5 y 5-21.

----- (2010). De ciudad a metrópoli. La sustentabilidad social en dos momentos de la historia urbana de Guadalajara. En O. Urquidez (coord.), *La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas* (págs. 25-53). Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco.

Arias, P. y Núñez Miranda, B. (2011). *Las mujeres en Jalisco. La condición femenina en regiones y municipios. 1970-2005*. Universidad de Guadalajara y El Colegio de Jalisco.

Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa.

Ayala, E. (2016). *Los retos de la política social en México. Combate a la pobreza y equidad de género*. México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

- Banco Interamericano de Desarrollo (2016). *The Relationship Between Gender and Transport*.
- Banco Mundial. (2002). *Cities on The Move. Urban Transport Strategy Review*. Washington.
- (2010). *Mainstreaming Gender in Road Transport: Operational Guidance for World Bank Staff*. Washington.
- Batliwala, S. (1997). El significado del empoderamiento de las mujeres: Nuevos conceptos desde la acción”. En M. León, *Poder y empoderamiento de las mujeres* (págs. 187-211). Bogotá: T/M Editores.
- Beckmann, J. (2005). Mobility and Safety. En M. Featherstone, N. Thrift y J. Urry J, *Automobilities* (págs. 81-100). Nottingham: Theory, Culture and Society, Nottingham Trent University.
- Böhm, S., Jones C., Land, C. y Paterson, M. (2006). Introduction: Impossibilities of automobility. En Böhm S., C. Jones et al (Editores), *Against automobility* (págs. 6-16). Reino Unido: Blackwell Publishing, The Editorial of Sociological Review.
- Bojórquez-Luque, J. (2011). Importancia de la tierra de propiedad social en la expansión de las ciudades en México. *Revista de Sociedad, Cultura y Desarrollo Sustentable* (7) 297-311.
- Bonhan, J. (2006). Transport: disciplining the body that travels. En Böhm S., C. Jones et al (Editores), *Against automobility* (págs. 57-74). Reino Unido: Blackwell Publishing, The Editorial of Sociological Review.
- Brindle, R. (2003). Kicking the habit (Part 1): some musings on the meaning of “Car Dependence. En *21st ARRB and 11th REAAA Conference Queensland: Cairns* (Mayo 18 al 23, 2003).
- Bustos Torres, B. y A. Navarro Becerra (2015). Maternidad y empleo de mujeres profesionistas y jefas de familia en Jalisco. En A. Sáenz Valadéz, O. Peña Doria y C. Vivero Marín (coordinadoras), *En torno a la maternidad. Aproximaciones de género socio-históricas y literarias* (págs. 21-46). Universidad de Guadalajara.
- Butler, J. (1990). *El género en disputa. El feminismo y la subversión de la identidad*. España: Paidós.
- Cabrales Barajas L. (2010). El de atrás paga: El modelo metropolitano de Guadalajara. En O. Urquidez (coordinador), *La reinención de la metrópoli: algunas propuestas* (págs. 75-96). Jalisco: El Colegio de Jalisco.
- Calonge Reillo, F. (2014). El capitalismo de acumulación flexible y las movilidades laborales y espaciales de las mujeres en el AMG. *La Ventana* (4), 88-133.

- (2016). Uso de los medios de transporte y accesibilidad urbana. Un estudio de caso en el Área Metropolitana de Guadalajara, México. *Papeles de Geografía* (62), xx-xx. Universidad de Guadalajara.
- Camus, M. (2015). La vida en el coto: familia <<a la vintage>>: Mujer multifuncional y maternidad agendada. En A. Sáenz Valadéz, O. Peña Doria y C. Vivero Marín (coordinadoras), *En torno a la maternidad. Aproximaciones de género socio-históricas y literarias*, (págs. 69-98). Universidad de Guadalajara.
- Cass N., E. Shove y J. Urry (2005). Transport and social exclusion. *Social exclusion, mobility and access* (45), 539-555. *The Sociological Review*.
- Casique, I. (2010). Factores de empoderamiento y protección de las mujeres contra la violencia. *Revista Mexicana de Sociología* (72), 37-71.
- Cattan, N. (2008). Gendering Mobility: Insights into the Construction of Spatial Concepts. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities*, (págs. 83-97). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Clarsen, G. (2014). Feminism and Gender. En P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman y M. Sheller (editores), *The Routledge Handbook of Mobilities* (págs. 94-102). Reino Unido: Roudledge Handbooks.
- Cresswell, T. y T. Uteng (2008). Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understandig. En T. Creeswell y T. Uteng (editores), *Gendered Mobilities*, (págs. 1-14). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Crispín Martínez, G. (2015). *La violencia sexual hacia las mujeres en el transporte público. El programa Viajemos Seguras: El caso del metro de la Ciudad de México*. Tesis de Maestría en Políticas Públicas y Género. México: Flacso.
- Cruz Torres, C., Zempoaltecatl V., Correa Romero, F. (2005). Perfiles de sexismo en la ciudad de México: validación del cuestionario de medición del sexismo ambivalente. En *Enseñanza e Investigación en Psicología* (10), 381-395.
- Cucó, J. (2004). La naturaleza de la antropología urbana, Espacio, globalización y cultura y Los laboratorios de lo global, En Cucó J., *Antropología Urbana* (págs. 1-104). España: Ariel.
- Dalhberg, K., Todres, L. y Galvin, K. (2009). Lifeworld-led healthcare is more than patient-led care: an existential view of well-being. *Med Health Care and Philos* (12), 265-271.
- Dant, T. (2005). The Driver-car. En M. Featherstone, N. Thrift y J. Urry, *Automobilities* (págs. 61-79). *Theory, Culture and Society*, Nottingham Trent University.

- Dejoy, D. (1992). An Examination of Gender Differences in Traffic Accident Risk Perception. *Accident Analysis & Prevention* (24), 237-246.
- Domarchi, C., A. Tudela y A. González (2008). Effect of attitudes, habit and affective appraisal on mode choice: an application to university workers. *Transportation* (35), 585-599.
- Downs, A. (2004). *Still Stuck in Traffic. Coping with peak-hour traffic congestion*. Whashington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Duchéne, C. (2011). *Gender and Transport*. International Transport Forum, OECD.
- EMBARQ India (2016). *Women´s Safety in Public Transport. A Pilot Initiative in Bhopal*. India: WRI, Ukaid.
- Ember C., Ember M. y Peregrine P. (2004). Diferencias de género. En Ember C., Ember M. y Peregrine P., *Antropología* (pág. 646). Pearson. Prentice Hall.
- ENDIREH (2011). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares. Panorama de violencia contra las mujeres en Jalisco*. México: INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- Engle Merry, S. (1997). Antropología urbana. En T. Barfield (editor), *Diccionario de Antropología* (págs. 71-73). México: Siglo XXI.
- Enríquez-Rosas, R. (2008). *El crisol de la pobreza: mujeres, subjetividades, emociones y redes sociales*. México: ITESO.
- Esquivel, V. (2011). *La economía del cuidado en América Latina: Poniendo a los cuidados en el centro de la agenda*. El Salvador: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
- Esteban, M. y Távora A. (2008). El amor romántico y la subordinación social de las mujeres: revisiones y propuestas. *Anuario de Psicología* (39), 59-73.
- Featherstone M. (2005). Automobilities. An Introduction. En M. Featherstone, N. Thrift y J. Urry, *Automobilities* (págs. 1-24). Theory, Culture and Society, Nottingham Trent University.
- Fernández Poncela, A. (2012). Representaciones sociales: Mujeres al volante ¿Peligro constante?, *Iberofórum. Revista de Ciencias Sociales* (14), 1-34.
- Figuroa Martínez, C. y Forray Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reveses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile, *Revista Estudios Sociales* (54), 52-67.
- Francisco Amat, A. (2013). Heterosexualidad obligatoria y sexualidades no normativas, *El Banquete de Safo. Una tertulia dialógica sobre los discursos mediáticos del amor y los*

modelos de atracción con mujeres lesbianas y bisexuales, Tesis de Doctorado en Educación de la Universitat Jaume I. Departament d'Educació.

- Fundación William y Flora Hewlett (2007). *Guía de Planeación de Sistemas BRT. Autobuses de tránsito rápido*, Bogotá: ITDP.
- Gómez, R. (2016). Identifican colonias con más reportes de agresión a mujeres. *Crónica Jalisco*. Recuperado de <http://www.cronicajalisco.com/notas/2016/61378.html>
- Guber, R. (1991). La entrevista antropológica: Introducción a la no directividad y La entrevista antropológica: Preguntas para abrir los sentidos. En R. Guber *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo* (págs. 132-165). Buenos Aires: Paidós.
- Greed, C. (2008). Are We There Yet? Women and Transport Revisited. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (págs. 243-253). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Hage, G. (2005). A not so multi-sited ethnography of a not so imagined community. *Anthropological Theory* (5), 463-475.
- Handy, S. (2002). Accessibility- vs. Mobility-Enhancing Strategies for Addressing Automobile Dependence in the U.S., *Institute of Transportation Studies UC Davis*, European Conference of Ministers of Transport.
- (2006). Community Design and Travel Behavior. Exploring the Implications for Women. *Research on Women's Issues in Transportation* (1), 29-38.
- Hannerz, U. (1980). Etnógrafos de Chicago, En U. Hannerz, *Exploración de la ciudad* (págs. 29-72). México: Fondo de Cultura Económica.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustentability, *Gender, Place and Culture* (17), 5-23.
- Hasson, Y. y Polevoy M. (2011). *Gender Equality Initiatives in Transportation Policy*. Women's Budget Forum.
- Henderson, J. (2006). Secessionist Automobility: Racism, Anti-Urbanism, and the Politics of Automobility in Atlanta, Georgia, *International Journal of Urban and Regional Research* (30.2), 293-307.
- Hernández Sampieri, R. (2014). Muestreo en la investigación cualitativa, Recolección y análisis de los datos cualitativos y Diseños del proceso de investigación cualitativa. En R. Hernández Sampieri, *Metodología de la Investigación* (págs. 382-508). México: McGrawHill.

Hjorthol, R. (2008). Daily Mobility of Men and Women. A Barometer of Gender Equality? En T. Uteng, y T. Cresswell, *Gendered Mobiliities* (págs. 193-213). Aldershot, Ashgate.

INEGI (2005) *Sistema estatal y municipal de bases de datos*. Rescatado de: sc.inegi.org.mx

----- (2010). *Sistema estatal y municipal de bases de datos*. Rescatado de: sc.inegi.org.mx

----- (2010b). *Información sociodemográfica por colonias*. Censo de Población y Vivienda

----- (2015). *Encuesta intercensal*.

El Informador (11 de julio de 2011). Las lluvias dejan cinco mil damnificados en Tonalá. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2011/306113/6/las-lluvias-dejan-cinco-mil-damnificados-en-tonala.htm>

----- (25 de enero de 2012). En el Municipio de Guadalajara hay más vehículos que árboles. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2012/353011/6/en-el-municipio-de-guadalajara-hay-mas-vehiculos-que-arboles.htm>

----- (13 de marzo de 2013). Tonalá reduce a la mitad las faltas de menores pandilleros. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/443863/6/tonala-reduce-a-la-mitad-las-faltas-de-menores-pandilleros.htm>

----- (23 de julio de 2013). Instalan centros de acopio para ayudar a afectados de Tonalá. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/473682/6/instalan-centros-de-acopio-para-ayudar-a-afectados-de-tonala.htm>

----- (21 de abril de 2014). Rastros, los más multados por descargas en Tonalá. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/524084/6/rastros-los-mas-multados-por-descargas-en-tonala.htm>

----- (11 de noviembre de 2014). Un torniquete los separa de la inseguridad. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/559016/6/un-torniquete-los-separa-de-la-inseguridad.htm>

----- (sin fecha). Dan bienvenida a Vizcarra con petición de saneamiento de aguas. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/jalisco/2009/135241/6/dan-bienvenida-a-vizcarra-con-peticion-de-saneamiento-de-aguas.htm>

INMUJERES (2012). Capítulo 4. Las leyes federales en favor de los derechos de las mujeres. En INMUJERES, *Mujer, porque conoces tus derechos, hazlos valer* (págs. 110-236). Guadalajara: Gobierno Municipal de Guadalajara.

- Instituto Jalisciense de las Mujeres (2015). *Programa de difusión y prevención de violencia contra las mujeres en el transporte público urbano*. Jalisco: SEDESOL, Indesol, Gobierno del Estado de Jalisco.
- ITDP (2016). *Modelo de implementación de DOT en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. Mexico: Low Emissions Development Program (MLED), SEDATU, SEMARNAT, USAID.
- ITESO, Ceit y SVyT (2002). *Movilidad. Una visión estratégica en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. México.
- Jaffe, R. y De Koning A. (2016). 1. Introduction y 2. Urban places. En Jaffe, R. y De Koning A., *Introducing Urban Anthropology* (14-40). Nueva York: Routledge.
- Jain, K. (2017). Gods in the Time of Automobility. *Current Anthropology* (58), S13-S26.
- Jones, P. (2011). Conceptualising Car “Dependence”. En K. Lucas, E. Blumenberg y R. Weingberger, *Auto Motives*. Rescatado de <https://doi.org/10.1108/9780857242341-002>
- Juárez Núñez, H. (2005). Paradigmas productivos en la industria del automóvil. Desarrollo de las formas de integración industrial. En H. Juárez Núñez, A. Lara Rivero y C. Bueno Castellanos (coord.), *El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria automotriz* (págs. 23-69). México: BUAP, UAM-Xochimilco, Ibero, CONACyT.
- Jørgensen, A. (2008). The Culture of Automobility: How Interacting Drivers relate to Legal Standards and to Each Other in Traffic. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (99-117). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Kaplan D. y A. Manners (1972). Tendencias futuras. En Kaplan D. y A. Manners, *Introducción crítica a la teoría antropológica* (págs. 330-333). México: Editorial Nueva Imagen.
- Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*. (28), 750-752.
- Krahé, B. y Fenske, I. (2002). Predicting Aggressive Driving Behavior: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car. *Aggressive Behavior* (28), 21-29.
- Kreimer, R. (2006). *La tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Buenos Aires: Anarres. Colección Ciencias Sociales.
- Kronild, D. (2008). Mobility as Capability. En T. Creeswell y T. Uteng (Editores), *Gendered Mobilities* (págs. 15-34). Inglaterra: Ashtage Publishing.

- Lagarde, M. (1990). *Los cautiverios de las mujeres. Madresposas, monjas, putas, presas y locas*. México: Siglo XXI.
- Lamas, M. (1986). La antropología feminista y la categoría “género”. *Nueva Antropología* (30), 173-198.
- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* (42), 327-343.
- Latimer, J. y Munro R. (2006). Driving the social. En Böhm S., C. Jones et al (Editores), *Against automobility* (págs. 32-54). Reino Unido: Blackwell Publishing, The Editorial of Sociological Review.
- Law, R. (1999). Beyond “women and transport”: towards new geographies of gender daily mobility. *Progress in Human Geography* (24), 567-588.
- Levin, J. y Levin W. (1999). Muestras aleatorias. *Fundamentos de Estadística en la Investigación Social* (pág. 95). México: Oxford. Alfaomega.
- Levy, C. (2003). Ciudad y Género. Una ciudad más justa: el género y la planificación. *Cuadernos de la CEPAL* (88), 237-258.
- Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco. Jalisco, México. 10 de agosto de 2013.
- Lorimer, H. (2011). Walking: New Forms and Spaces for Studies of Pedestrianism. En T. Cresswell y P. Merriman (Editores), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* (págs. 19-33). Reino Unido: Farnham, Ashgate.
- Lund, K. (2008). Listen to the Sound of Time: Walking with Saints in an Andalusian Village. En T. Ingold y J. Vergunst (Editores), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Reino Unido: Universidad de Aberdeen.
- Lubitow, A. (febrero de 2018). Gender and Transport : Barriers to Mobility for Women in the U. S. *Escuela Superior de Arquitectura*, Guadalajara, Jalisco.
- Mataix González, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Caja Madrid. La suma de Todos.
- Méndez Luévano, T. y Reynoso O. (2015). La marentalidad: estudio comparativo de redes de apoyo social y estilos de crianza en madres solteras y casadas. En A. Sáenz Valadéz, O. Peña Doria y C. Vivero Marín (coordinadoras), *En torno a la maternidad*.

- Aproximaciones de género socio-históricas y literarias* (pág. 47-68). Universidad de Guadalajara.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- (septiembre y octubre de 2013). La movilidad, los transportes y el territorio. Un triángulo líquido y multiforme. *Seminario Internacional 20 Aniversario de la RII "La investigación urbano-regional en Iberoamérica ante la crisis mundial: problemas, desafío, prioridades"*. Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, Monterrey. Nuevo León, México.
- Miralles-Guasch, C., Martínez M. y Marquet O. (2016). A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: from challenges to sustainability. *Gender, Place and Culture*. Routledge. Taylor and Francis Group.
- Murray, L. (2008). Motherhood, Risk and Everyday Mobilities. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (págs. 47-63). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Naess, P. (2008). Gendered differences in the influences of Urban Structure on Daily Travel. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (págs. 173-192). Inglaterra: Ashtage Publishing, Inglaterra.
- Navarro, L. (marzo 2010). El ¿incómodo? detalle en rosa. *El Informador*. Recuperado de <http://www.informador.com.mx/suplementos/2010/185296/6/el-incomodo-detalle-en-rosa.htm>
- Núñez Miranda, B. (2007). *Ciudad Loma Dorada. Un gran desarrollo habitacional en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. México: El Colegio de Jalisco.
- Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (3 de noviembre de 2014). *Segundo Paquete de Recomendaciones*. Guadalajara, Jalisco.
- ONL Observatorio Nacional de Lesiones. (2013). *Perfil Estatal Jalisco*. STCONAPRA.
- Ortega Varcárcel, J. (2000). Las geografías feministas. En *Los horizontes de la geografía. Teoría de la geografía* (págs. 437-461). Barcelona: Ariel.
- Ortiz Nario, O. (2015). *Las emociones y los sentimientos que presentan las personas que viven violencia familiar*. Tesis de Licenciatura en Sociología. CUCSH-Universidad de Guadalajara.
- Oswin, N. (2014). Queer Theory. En Adey P., Bissell D., Hannam K., Merriman, P. y Sheller M. (editors). *The Routledge Handbook of Mobilities* (págs. 85-93). Reino Unido: Roudledge Handbooks.

- Pérez Orozco, A. (2006). Capítulo VI. Reflexiones finales: Convergencia teórica y divergencia política. En *Perspectivas feministas en torno a la economía: El caso de los cuidados*.
- Peters, D. (2013). Gender and Sustainable Urban Mobility. Global Report in Human Settlements 2013. Rescatado de: <http://www.unhabitat.org/grhs/2013>
- Preciado, K. (2011). *Los imaginarios sociales sobre los objetos tecnológicos en la sociedad moderna. El caso del automóvil en la Zona Metropolitana de Guadalajara*. Tesis de Maestría en Comunicación de la Ciencia y la Cultura. Jalisco: ITESO.
- Rocher, G. (2006). *Introducción a la sociología general*. Barcelona: Herder.
- Rosaldo, R. (2000). Introducción. La aflicción y la ira de un cazador de cabezas. En Rosaldo R., *Cultura y verdad. La reconstrucción del análisis social* (págs. 23-44). Ecuador: Ediciones Abya-Yala.
- Rosenbloom, S. (2009). Meeting Transportation Needs in an Aging-Friendly Community. *Generations. Journal of the American Society on Aging* (33), 33-43.
- Rozas Balbontín, P. y Sánchez Arredondo L. (2015). V. Políticas públicas y programas aplicados a la agresión sexual en el transporte público y Conclusiones. En CEPAL, *Violencia de género en el transporte público, CEPAL. Recursos naturales e infraestructura* (págs. 75-97). Chile.
- Rubio, C. (01 de enero de 2017). Superaría parque vehicular los 3.3 millones de autos. *Mural*. Recuperado de <http://www.mural.com/aplicacioneslibre/articulo/default.aspx?id=1015028&md5=2028b04e5dd9c24e8a498613b273168a&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>
- Sáenz Valadéz, A. (2015). La concepción patriarcal de la maternidad y dos cuentos de Inés Arredondo. En Sáenz Valadéz A., Peña Doria O. y Vivero Marín C. (coordinadoras), *En torno a la maternidad. Aproximaciones de género socio-históricas y literarias* (pág. 193-215). Universidad de Guadalajara.
- Salazar, N. (2014). Anthropology. En P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman y M. Sheller (editores). *The Routledge Handbook of Mobilities* (págs. 55-63). Reino Unido: Routledge Handbooks.
- Sassatelli, R. (2004). *Consumo, cultura y sociedad*. Buenos Aires-Madrid: Amorrurtu.
- Seiler, C. (2008). Workmen's Compensation, Women's Emancipation: The Promise of Automobility, 1895-1929., en Seiler, C., *Republic of Drivers. A Cultural History of*

- Automobility in America* (págs. 36-68). Chicago y Londres: The University of Chicago Press.
- Seller C. (2008). 1. Individualism, Taylorization, and the Crisis of Republican Selfhood y 3.Crafting Autonomous Subjects: Automobility and the Cold War. en Seiler, C., *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America* (págs. 35 y 69-104.). Chicago y Londres: The University of Chicago Press.
- Sheller, M. (2005). Automotive Emotions. Feeling the Car. En Featherstone M., Thrift N. y Urry J., *Automobilities* (págs. 221-242). Nottingham: Theory, Culture and Society. Nottingham Trent University.
- (2008). Gendered Mobilities: Epilogue. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (págs. 258-265). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- (2014). Sociology after the Mobilities Turn. En P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman y M. Sheller (editores), *The Routledge Handbook of Mobilities* (págs. 45-54). Reino Unido: Roudledge Handbooks.
- (2015). Racialized Mobility Transitions in Philadelphia: Connecting Urban Sustainability and Transport Justice. *City & Society* (27), 71-90.
- Social Exclusion Unit (2003). The Problem y The Strategy. En Social Exclusion Unit, *Making the connections. Final Report on Transport and Social Exclusion* (págs. 9-69). Londres: Office of the Deputy Prime Minister.
- Soneira, A. (2006). La <<Teoría fundamentada en los datos>> (Grounded Theory) de Glaser y Strauss. En I. Vasilachis (coord.), *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona: Gedisa.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development* (131), 246-257.
- Subramanian, S. (2008). Embodying the Space Between: Unmapping Writing about Racialised and Gendered Mobilities. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (pág. 35-45). Inglaterra: Ashtage Publishing.
- Tanzarn, N. (2008). Gendered Mobilities in Developing Countries: The Case of (Urban) Uganda. En T. Creeswell y T. Uteng, *Gendered Mobilities* (págs. 159-171). Inglaterra: Ashtage Publishing.

- Turner, J. y Gioco M. (2006). El gènere i els protocols de grups d'usuaris: La necessitat de noves practiques de planificació del transport. En Diputació Barcelona, *Urbanisme i gènere. Una visió necessària per a tohom* (págs. 55-68).
- Urban Development and Planning (UDP) (2013). *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*. Viena: Werkstattberichte.
- Urry J. (2005). The System of Automobility. En Featherstone M., Thrift N. y Urry J., *Automobilities* (pág. 25-39). Nottingham: Theory, Culture and Society, Nottingham Trent University.
- (2006). Inhabiting the car. En Böhm, S., Jones C., et al (Editores), *Against automobility* (págs. 17-31). Reino Unido: Blackwell Publishing, The Editorial of Sociological Review.
- Uteng, T. (2011). *Gender and Mobility in the Developing World*. World Development Report 2012. Gender Equality and Development.
- Valles, M. (2002). *Cuadernos Metodológicos. Entrevistas Cualitativas*. Madrid: CIS.
- Vanguardia (29 de enero de 2016). En 2015 se registraron 150 feminicidios en Jalisco. Rescatado de <http://www.vanguardia.com.mx/articulo/en-2015-se-registraron-150-feminicidios-en-jalisco>
- Vivas i Elias, P., Mora Martínez et al. (2005). La movilidad de la ciudad: el espacio de los flujos y el espacio de los lugares. En Vivas i Elias, P., Mora Martínez et al., *Ventanas en la ciudad. Observaciones sobre las urbes contemporáneas*. Barcelona: VOC. Barcelona.
- Walsh, M. (2010). Driving to the Beat of One's own Hum: Automobility and Musical Listening. *Studies in Symbolic Interaction* (35), 201–221.
- Winters, M., Buehler, R. y Götschi, T. (2017). Policies to Promote Active Travel: Evidence from Reviews of the Literature. *ResearchGate*. Rescatado de <https://www.researchgate.net/publication/318378832>
- Women's Advisory Committee of the Senate Department for Urban Development (WACSDUD) (2011). *Gender Mainstreaming in Urban Development*. Berlin: Berlin Handbook.
- Word Resources Institute (2015). *Cities safer by design. Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design*. Word Resources Institute. EMBARQ.
- Yacizi, B. (2013). Towards an Anthropology of Traffic: A Ride Through Class Hierarchies on Istanbul's Roadways. *Ethnos* (78), 515-542.

Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research* (part F), 123-135.

Zunino Sing, D. (2014). Meaningful Mobilities. The Experience of Underground Travel in the Buenos Aires Subte. *The Journal of Transport History* (35), 97-113.