



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
Unidad Xochimilco

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Licenciatura en Sociología

CÓMO ES SER CONDUCTORA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Autor:

Osnaya Bautista Yolanda / 2203056500

Asesor:

Dr. Israel Palma Cano

Módulo Sociología y sociedad

Trimestre 24P

2024

ÍNDICE

Introducción	3
Parte 1: Estructura del trabajo	4
Pregunta de investigación	
Objetivo general	
Objetivos específicos	
Metodología	
Estado del arte	5
Parte 2: Marco Teórico	7
Parte 3: Desarrollo del trabajo	11
Capítulo I.	11
1. ¿Cuántas mujeres conducen en CDMX?	11
1.1. Tipo de licencias	12
1.2. Tiempos de traslados: automóvil y motocicleta	13
Capítulo II.	17
2. Hombres y mujeres ¿quién realiza más viajes?.....	17
2.1. Accidentes de tránsito	21
Capítulo III.	24
3. Innovaciones en políticas públicas	24
Resultados	26
Conclusiones	34
Bibliografía	36
Anexos	39

INTRODUCCIÓN

Conducir en cualquier parte del mundo requiere de un aprendizaje y conocimientos previos, la práctica es fundamental para conducir con confianza y seguridad; hasta el día de hoy, la conducción es un área mayormente dominada por hombres. En la Ciudad de México el registro de mujeres detrás de un volante no es exacto. Este trabajo trata de conocer la experiencia de aquellas mujeres que conducen en la Ciudad de México, si pertenecen a la clase trabajadora.

Es un trabajo basado en oportunidades, las que trae consigo el conducir siendo mujer, en una de las más grandes ciudades del mundo. Las experiencias son difíciles de medir, pero se pueden hacer comparaciones. En este trabajo se encuentra un apartado para saber cuántas mujeres conducen en la Ciudad de México, partiendo de las actividades que las motivan a moverse.

Después en otra sección hay datos sobre los horarios en los que más se mueven hombres y mujeres, dividiéndolos en dos turnos, matutino y viaje nocturno. Seguido de los accidentes viales donde se desarrolla qué género colisiona más y a qué se le atribuye. Así como también cómo ha influenciado la perspectiva femenina en la creación de espacios seguros en el transporte público, como un inicio para la transformación de las ciudades tomando en cuenta a las mujeres y grupos más vulnerables.

Finalmente, los resultados y conclusiones unen el contenido antes mencionado con las entrevistas a mujeres y hombres en comparación a sus conocimientos, aprendizajes y experiencias al conducir. Sin perder el hilo de conducir siendo mujer, perteneciente a un grupo minoritario que tiene oportunidades muy escasas en comparación a la gran mayoría de la población, pero que son importantes para la transformación y construcción de las grandes ciudades del futuro.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son las formas, saberes y conocimientos sobre la conducción de automóvil de las mujeres de la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco en la Ciudad de México?

OBJETO GENERAL

Comprender las formas, saberes y conocimiento de la conducción de automóvil de las mujeres que son parte de la comunidad universitaria en la Ciudad de México

OBJETIVOS PARTICULARES

- Describir la práctica de la conducción de automóvil de las mujeres en la CDMX.
- Conocer los conocimientos del aprendizaje de conducir
- Conocer las principales experiencias de conducción.

METODOLOGÍA

Esta investigación se enfocará en recopilar información de manera documental para realizar posteriormente realizar un guion para entrevistar y así obtener datos cualitativos.

La muestra obtenida está orientada por oportunidad. Se realizaron 8 entrevistas a 5 mujeres que son parte de la comunidad universitaria, de diferentes carreras y trimestres, así como 3 a hombres con las mismas características, para poder realizar un análisis comparativo. Las entrevistas estuvieron basadas en 15 preguntas dirigidas a la experiencia que tienen estas personas al manejar en la Ciudad de México una de las personas entrevistadas, no solo en la ciudad.

ESTADO DEL ARTE

Se hallaron dos investigaciones, acerca de este tema, en el primer caso, una base literaria de documentación académica o investigaciones académicas relacionadas a la movilidad y el género, basándose en dos puntos centrales; por una parte, las experiencias de las mujeres en cuanto a la movilidad y por otra la reproducción o producción de las diferentes prácticas de movilidad respecto al género en las ciudades latinoamericanas. La muestra utilizada se basa en producciones académicas, sobre movilidad y género (Jirón, P. & Zunino Singh, D, 2017).

Se parte por la definición sobre la movilidad, desde una perspectiva de género no solamente revela que es una práctica social sino también una relación social, esto lo convierte en una acción política porque nos permite producir o contestar a partir relaciones de poder. En este caso la movilidad no solamente es parte de un reflejo de reproducción de estructuras sociales, sino que también es productora de estas diferencias (Jirón, P. & Zunino Singh, D, 2017).

Como factores los principales temas de investigación en la región respecto al género y la movilidad humana, se relacionan con violencia de género y movilidad donde se incluye el acoso, abuso sexual en medios de transporte público, la diferencia que existe del espacio público en particular el transporte, caminar y el uso del automóvil como sistematización de los principales temas de investigación.

Por último, se exponen una serie de estudios ligados a la movilidad y el género haciéndose desde diferentes tipos de perspectivas y metodologías ya que cada estudio se enfoca en un tema o problemática respecto a la movilidad y el género. La revista ofrece una gran bibliografía para poder abordar la movilidad y el género en cuanto a su relación desde un espacio urbano en las ciudades de América Latina, donde busca estimular las investigaciones acerca del análisis de movilidad y género, de una manera que no sea estricta para que después estos trabajos dejan una discusión abierta a futuras investigaciones y temas respecto al género y movilidad, de se expanden en este amplio campo de movilidad y género (Jirón, P. & Zunino Singh, D, 2017).

En el segundo caso, la investigación se hizo desde las perspectivas de mujeres que se mueven en la red de transporte público en dos ciudades de Colombia. Con el objetivo de conocer la experiencia de movilidad en dos ciudades diferentes de Colombia desde la perspectiva de género femenina. Este artículo es solo una pequeña parte de un estudio más extenso donde se entrevistaron a 67 mujeres con el mismo guion de entrevista, pero en este artículo solo se retoman los casos de 6 mujeres entrevistadas en dos ciudades diferentes de Colombia, Cali y Barranquilla, esta fue la muestra utilizada para el desarrollo de ese trabajo (Buchely, L. Castro, M. et, 2021)

Se tomó en cuenta el vínculo entre sexualidad femenina y ciudades tienen antecedentes importantes es estudio toma en cuenta tres relaciones importantes la primera entre lo público y lo privado, el segundo Cómo se subordina lo privado y el tercero se asocia con la sexualidad femenina y su potencia para poder construir sentido en el entorno, en este caso las ciudades y los factores que resaltan están en las entrevistas realizadas, que se rigieron a partir de cuatro ejes importantes para poderse realizadas los cuales fueron; el trabajo, ocio, bienestar y movilidad. Cuenta rasgos étnicos, sociales y económicos (Buchely, L. Castro, M. et, 2021).

Gracias a estas observaciones, el trabajo ofrece como resultados que permitiéramos identificar que los hombres frecuentan los medios de transportes en las horas conocidas como pico que se marcan como el inicio y el fin de una jornada laboral regular. Mientras que las mujeres no solo se mueven en este horario sino también en otros horarios de agitación, siempre en anteriores a las horas pico

A manera de conclusión esta investigación, hace hincapié en la implementación y ajustes a políticas públicas derivadas de la movilidad por la precarización laboral de las mujeres y el papel que tienen en la vida cotidiana, pues sobresale que las ciudades han sido diseñadas de acuerdo a la experiencia masculina. Permitiría que las mujeres aliviaran tensiones en términos de sus condiciones materiales, pues las mujeres también son una fuerza de trabajo importante en el marco económico, político, cultural y social (Buchely, L. Castro, M. et, 2021).

MARCO TEÓRICO

Dominación

Este concepto lo desarrollaré conforme a la definición que nos da Bourdieu respecto a la dominación masculina refiriéndose a la visibilidad que tienen los hombres por encima de las mujeres y que con el paso del tiempo han tenido una gran ventaja sobre las mujeres para poder desarrollar su papel en la sociedad con beneficios y que estos al mismo tiempo han sido reproducidos en tiempo y espacio, haciéndolos durables resaltando que la visibilidad que tiene el hombre sobre la mujer es una desventaja de género que se ha reproducido por generaciones.

Sin embargo, eso forma parte de una estructura reproducida ya establecida como parte del habitus en cuanto a las relaciones sociales en el mundo humano. Que han sido duraderas y reproducidas, pero con el tiempo ya no han sido totalmente aceptadas. Ya que gracias al devenir histórico hoy en día las desventajas de género son visibles y poco a poco han sido cuestionadas para poder ser modificadas y aceptadas por los individuos (Maldonado Gómez, M. C., 2003).

El punto relevante en ese concepto es cómo la aceptación de las diferencias puede llegarse a ver como objetivas y naturales, es por eso que el autor manifiesta que esto es parte también de las estructuras existentes en el mundo humano. Se hace valioso entender cómo estas imposiciones ya existen desde antes de que alguna mujer nazca e influyen desde su creación hasta en cada uno de los días en los que vive pues las estructuras ya establecidas e impuestas fueron creadas por el hombre como género masculino no como sinónimo de especie.

A partir de aquí, lo anterior me permitirá desarrollar otros conceptos relevantes para la investigación como es el habitus como imposición, el espacio como construcción social, la existencia de esta construcción espacial a partir de ciertas características, como lo es el comportamiento humano en espacios de gran dimensión con gran número de habitantes designados a realizar acciones especializadas en cuanto a la división sexual y su movilidad como parte de la vida cotidiana.

Metrópolis

La metrópolis la definiré partiendo de su influencia en el comportamiento y conducta humana, no como un espacio en cuestión de dimensiones. Ya que las conductas que desarrollamos se vuelven parte de nuestra cultura e identidad. El espacio es importante para entender que el desarrollo individual está condicionado por el lugar donde vivimos, pero no hago referencia a su tamaño, ni sus dimensiones grande o

pequeño. La conducta de los habitantes en la metrópolis resalta por la predisposición que existe, en cuanto a elegir con la razón y no con sensibilidad, a diferencia de las pequeñas ciudades y los lugares rurales. Tomó como punto de partida en esta cuestión lo que Simmel expone en cuanto a que la vida urbana, es una medida cuantitativa relevante para el hombre metropolitano (Bassols, M. Donoso, R. et, 1988)

Es importante resaltar, por qué la conducta del hombre y mujer es diferente en las metrópolis que en algún otro lugar donde se desarrollen actividades humanas, ya que el desarrollo de mi investigación toma en cuenta la movilidad en el espacio metropolitano, pero entendiendo que la metrópolis no solamente tiene características en cuanto a dimensión, sino también en conductas individuales y relaciones sociales.

Haciendo hincapié en que una vez que un individuo o persona se vuelve parte de la metrópolis sus pensamientos cambian, su actitud cambia, su identidad cambia y su forma de relacionarse también ya que de no ser así la vida en las grandes metrópolis serían muy complejas de vivir sin antes configurar nuestra identidad.

Es decir que el impacto que tiene la actividad monetaria en las grandes metrópolis, hacen cambios relevantes en la forma de vivir y de pensar de todos aquellos individuos metropolitanos dejándose llevar siempre primero por la razón y arrojándonos a un mundo de juicio y logros medibles haciéndonos esclavos de la individualidad.

Habitus

El concepto de habitus es relevante porque partiendo de la definición de la metrópolis en cuanto a su importancia en el comportamiento humano, el habitus según la definición que nos ofrece Bourdieu, es importante y esencial entender que el habitus es la imposición es el resultado del mundo en el que los seres humanos vivimos y construimos, ya que a partir de esta acción nuestro comportamiento y conocimientos ya son una predisposición de una estructura social existente y que día con día nosotros como individuos reproducimos. Con esto hago referencia a lo que anteriormente se discute como metrópolis, una estructura social que reproducimos como personas y que al momento de relacionarnos la presencia de la imposición del lugar donde estamos situados es replicada (Capdeville, J, 2011).

Sobresale recalcar que gracias a los sentidos estos esquemas de conducta pueden ser reproducidos por cómo percibimos el mundo y al mismo tiempo como este ya

está hecho. Haciendo estas disposiciones duraderas, replicables y normas habitualmente aceptadas. Obviamente esto gracias a su historicidad, es importante para entender el origen de estas prácticas o estructuras presentes antes, durante y posiblemente futuramente en el mundo social.

Espacio

La misma línea de Simmel en cuanto a su definición del espacio rescato la diferencia de su concepto en cuanto a otros contemporáneos, pues me parece interesante su definición partiendo del espacio como una dimensión existente pero modificada o construida por hechos sociales, es decir; el espacio es necesario para que puedan existir las manifestaciones sociales. O sea que el espacio es una herramienta visible como dimensión medible, pero es aún más importante como medio para el desarrollo humano.

El espacio en cuanto medio para la construcción del mundo social y las relaciones sociales va más allá de un terreno o una frontera, este es el medio que nos permite existir y al mismo tiempo el espacio existe porque estamos. Esta relación entre hechos sociales y espacialidad es interesante porque no hablamos de algo medible cuantitativamente como se hace énfasis en las metrópolis respecto a su influencia en el comportamiento humano, sino más bien en la existencia del núcleo de la vida social y cotidiana (Ethington, J, 2005).

También la relevancia que tiene el espacio respecto con el tiempo es interesante porque se puede entender como el espacio en cuanto a construcción, dimensión y tiempo cambian, esto por el comportamiento y desarrollo humano de sus relaciones sociales que se vuelven hechos sociales. Y conectando este concepto con el habitus sobresale lo valioso que es el tiempo.

Movilidad

Retomando a Simmel, me parece considerable en este concepto ya casi no referencia a sus análisis respecto al espacio y la construcción de la sociedad, retomo aquello que hace visible en uno de sus ensayos “El extraño” refiriéndose a que la movilidad del individuo que llega a un lugar donde ya existe un grupo u organización esté ajeno a aportar cualidades diferentes al grupo ya establecido en este lugar. Se toma la movilidad no sólo como movimiento en terrenos ajenos o de origen al extraño, inmigrante o extranjero como Simmel cataloga al individuo que se desplaza de un lugar a otro, sino más bien en que esta movilidad que se ve a diario

no se debe considerar solamente como un movimiento corporal o de distancia sino también de las cualidades que sobresalen del extraño en los lugares ya construidos a los que llega y donde se tiene que relacionar (González Pedroza, S.F., Ruiz, E.J, 2023).

Siguiendo esta premisa para mí es valioso esta visión porque toma en cuenta un punto muy importante como es la construcción de un espacio para los seres humanos y que resalta como el extranjero tiene que adaptarse a este espacio que no ha sido construido para él.

Puedo englobar en este momento los conceptos ya antes mencionados haciendo de este muy importante igual que los demás, pero como un resultado de toda una construcción social a partir de cómo la visibilidad de unos sobre otros ha sido resultado de la construcción de un espacio a través de los hechos sociales donde el privilegio del hombre como género ha sido incuestionable y duradero. Así también cómo esta construcción social está basada en esquemas ya establecidos y reproducidos ayudando al género masculino a la construcción de su imposición sobre los demás dividiendo así a hombres y mujeres como diferentes pero basándose en hechos no naturales y sin embargo se han aceptado así por eso llegamos a la movilidad como un movimiento de desplazamiento de un lugar a otro donde es relevante ver la construcción de los espacios a partir de la imposición de algunos para muchos otros.

CAPÍTULO I.

1. ¿Cuántas mujeres conducen en CDMX?

En México el uso de vehículos con motor ha aumentado con los años, para el año 2022 según registros del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), las unidades vehiculares registradas por los gobiernos estatales y municipales, fue de 55,167,421. Y para el año 2023 se tuvo un aumento en los dígitos a comparación del año 2022, pues datos del INEGI nos demuestran que las cifras de vehículos de motor registrados en circulación aumentaron a 58,199,293 (Parque vehicular, INEGI).

Para el mes de agosto de 2024 los datos preliminares registrados son de 38, 384, 777 automóviles, 874, 375 camiones de pasajeros, 11,995,717 camiones de carga en el país, hasta ese momento, pues aún no se puede establecer si el registro de vehículos aumento, ya que el análisis de estos datos se hace anualmente y los datos se registran por mes y estos son solo datos preliminares (Parque vehicular, INEGI).

Siendo México el estado con mayor número de vehículos registrados en circulación, en seguida la Ciudad de México, Jalisco, Michoacán y Nuevo León, mientras que Zacatecas, Tlaxcala, Nayarit, Colima y Campeche con el menor número de unidades registradas.

Para poder saber cuántos de esos automóviles registrados, pertenecen a mujeres es difícil de averiguar ya que los datos que sobresalen son aquellos relacionados directamente con la inserción laboral y resaltan datos del tipo de transporte que manejan las mujeres en cuestión de mujeres conductoras en el transporte público como taxi o camiones de carga o de transporte para pasajeros.

Sin embargo, si tienes registros en la Ciudad de México Que los traslados son mayormente en transporte público en especial por aquellos y aquellas estudiantes de secundaria bachillerato y nivel profesional Pues el transporte público en todo el país es el más usado. A esto se le puede atribuir los escasos análisis y almacenamiento de datos por parte de los estados de México en cuanto a las cifras exactas de cuántas mujeres son conductoras independientemente de la acción laboral sólo como parte importante de la movilidad.

En cuanto a la movilización en automóvil particular del total de empleados que tienen acceso a un automóvil como principal medio de transporte el 41% es utilizado por mujeres y el 58% por hombres, pues la demás población trabajadora lo hacen transportes públicos y caminatas (Infografías de #AnatomíaDeLaMovilidad de las Mujeres en México, Méndez Gisela, 2020).

Los viajes registrados en automóvil privado resaltan que de las mujeres trabajadoras aquellas que son asalariadas el 22% de su población lo hacen es por este medio para poder movilizarse mientras aquellas que son empleadoras en un 41% utilizan el automóvil particular para poder movilizarse esto con una gran diferencia entre el hombre asalariado y empleador pues los hombres asalariados ocupan el automóvil privado en un 25%, mientras que en cuanto a los empleadores el 58% de ellos se trasladan en transporte privado ((Infografías de #AnatomíaDeLaMovilidad de las Mujeres en México, Méndez Gisela, 2020).

Sin duda alguna, basándonos en el campo laboral podremos relacionar un poco con aquellas mujeres que se transportan no sólo a los trabajos en automóvil privado sino también a las escuelas, a restaurantes, plazas o algún otro lugar donde se realizan actividades no laborales. Resaltando que la población femenina por aquella de la masculina en cuanto a la Ciudad de México sigue siendo minoría en cuanto al acceso al transporte privado como lo es el automóvil.

1.1 Tipo de licencias

Tipos de licencia en CDMX

En la Ciudad de México existen tres tipos de licencia en CDMX tipo A, a saber:

- A: automóviles
- A1: motocicletas
- A2: automóviles y motocicletas (Vargas, Monserrat, 2023).

En estos tipos, ninguna puede ser utilizada para brindar algún tipo de servicio de transporte o de guía.

En tanto, hay otras como:

- B: transporte público individual de pasajeros (taxis)
- C: transporte público colectivo (combis o microbús)
- D: transporte carga (tráileres, grúas o reparto de paquetería)
- E: Vehículos de emergencia (bomberos, transporte escolar)
- E1: Apps de transporte (Uber, Didi o Cabify) (Vargas, Monserrat, 2023).

Hasta el día de hoy es difícil saber con exactitud cuántas mujeres manejan, guiándonos con la base de datos de las licencias emitidas por la Ciudad de México, pues tanto hombres como mujeres tienen rezago en sus poblaciones respecto a la

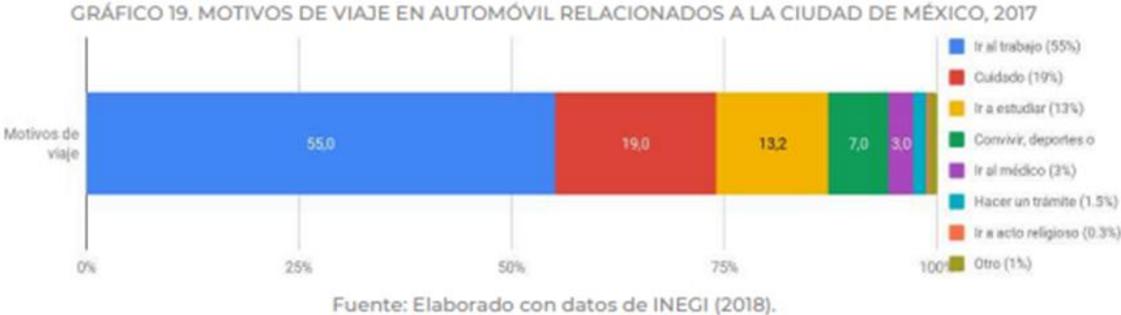
emisión de licencias ya que gran población de estos dos conduce sin tener licencia. Pero sí se puede resaltar en cuanto al tipo de licencias existentes en la Ciudad de México, hay una gran diferencia de quiénes las emiten en cuanto al tipo de transporte que manejan, es decir, que en cuanto al tipo de licencias B, C y D (taxis, transporte público y de carga) del 100% de población que cuenta con este tipo de licencias, el 99% son hombres y solo el 1% son mujeres.

Para el registro de licencias para taxis (licencia tipo B), solo el 1% fue de mujeres, en el caso de transporte para pasajeros (tipo C) solo el 0.71% de trabajadoras y del transporte de carga (tipo D) solo se registró un 0.58% de conductoras (Ramirez, Anette & Pérez Tania. 2020).

1.2 Tiempos de traslados: automóvil y motocicleta

Automóvil

Según datos de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se realizan un aproximado de 6,606,983 viajes en automóvil al día, siendo estos el 19% del total de viajes en transporte con motor. De esa cantidad, 4,305,506 viajes (65%) considerando los viajes internos, tienen como origen o destino la Ciudad de México. De estos, el 42% son realizados por mujeres y el 58% son realizados por hombres, para ambos grupos la edad promedio es de 40 años (Secretaria de movilidad, 2020).



(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

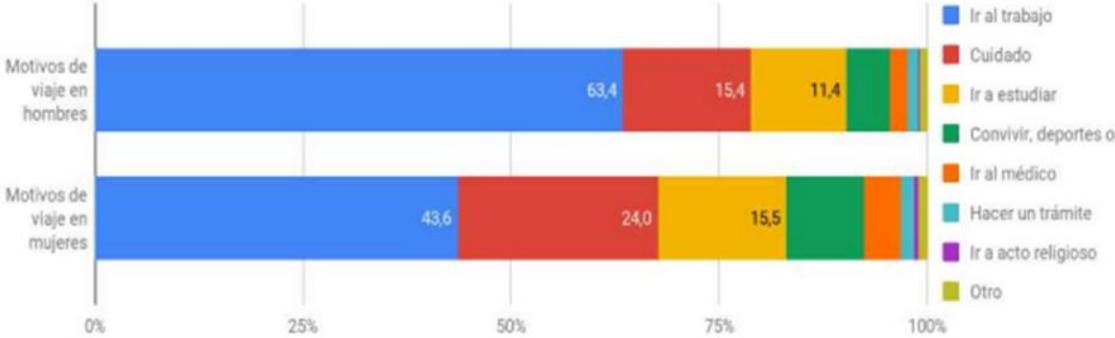
Resalta que, en los viajes internos en la Ciudad de México, las mujeres realizan 5% más viajes que los hombres, posiblemente asociado a los patrones de movilidad

con motivo de cuidado. Los principales motivos de los viajes es ir al trabajo, siendo este el de mayor movilización, seguida de motivos de cuidado y escolares. Los viajes de cuidado son mayores por parte de las mujeres en comparación a los de los hombres.

Cuando hablamos de movilidad de cuidado se refiere a aquellos viajes que se relacionan actividades y labores de cuidado en cuestión de promover acompañamiento de los niños y niñas, con personas con discapacidad o adultos mayores, la realización de compras y viajes con motivos médicos.

El tiempo de traslado promedio de un viaje que utiliza el automóvil en la Ciudad de México es de 50 minutos, el cual puede variar considerablemente según la distancia, el horario del recorrido y el motivo que origina el viaje. Respecto a las diferencias por sexo, los viajes realizados por mujeres tienen menor duración que los registrados por hombres. De acuerdo con el porcentaje de hora de inicio de los viajes (considerando todos los propósitos), del total de viajes que realizan hombres y mujeres, se identifica un patrón diferenciado, siendo las 11:00 horas cuando hay mayor similitud (Secretaría de movilidad, 2020).

GRÁFICO 20. MOTIVOS DE VIAJE EN AUTOMÓVIL RELACIONADOS A LA CIUDAD DE MÉXICO, DIFERENCIADOS POR GÉNERO, 2017



Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

Motocicleta

Sin duda alguna, los viajes en motocicleta se han vuelto populares en la población metropolitana, pues se estima que 82,063 personas realizan viajes en este

transporte en la Ciudad de México, de los cuales el 81.1% son hombres y el 18.9% mujeres. Entre los principales motivos se encuentra: ir al trabajo, ir a la escuela y recoger a alguien.

El tiempo de traslado promedio de un viaje que utiliza motocicleta en la Ciudad de México es de 35 minutos, cifra por debajo del promedio de tiempo de traslado del resto de modos de transporte motorizados: transporte público (69 min), automóvil (50 min) y taxi (46 min). El promedio de tiempo de traslado en motocicleta varía dependiendo del sexo y del ámbito geográfico donde se realiza el viaje (Secretaría de movilidad, 2020, p 90).

Los mayores picos u horas de encuentro en cuanto a los inicios de viajes corresponden al ingreso y salida de las ciudades y estos viajes se ven realizados mayormente de las 12 del día a las 2 de la tarde que es cuando el mayor número de mujeres en este vehículo realizan sus viajes el motivo mayormente de actividades a realizar por las mujeres al movilizarse en motocicleta son asociadas Al cuidado y cómo hay mayor sitios de cuidado en la zona metropolitana, los viajes hechos por las mujeres a comparación de los hombres son mayores en cuestión de motivos de cuidado.

TABLA 25. VIAJES EN MOTOCICLETA EN LA ZMVM POR ÁMBITO GEOGRÁFICO, 2017

ÁMBITO GEOGRÁFICO	TOTAL	%	HOMBRES	%	MUJERES	%
Viajes internos en CDMX	132,585	36.1	109,618	39.4	22,967	25.7
Viajes internos en zona conurbada	196,581	53.5	136,681	49.2	59,900	67.2
Viajes de CDMX a zona conurbada	17,982	4.9	14,954	5.4	3,028	3.4
Viajes de zona conurbada a CDMX	18,901	5.1	15,602	5.6	3,299	3.7
Viajes foráneos que salen de CDMX	434	0.1	434	0.2	0	0
Viajes foráneos que entran a CDMX	336	0.1	336	0.1	0	0
Viajes foráneos que salen a zona conurbada	166	0.0	166	0.1	0	0
Viajes foráneos que entran a zona conurbada	240	0.1	240	0.1	0	0

Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

En resumen, las mujeres que conducen en la Ciudad de México son una población minoritaria en comparación a los hombres y no solo hablando de vehículos privados. Comparando registros de viaje internos o externos a las zonas conurbadas de la Ciudad de México, las licencias registradas en la zona, los automóviles en vigencia de circulación, horarios con más viaje y la comparación entre género.

Los datos obtenidos de estos análisis se basan principalmente en medir la fuerza de trabajo de la mujer, hasta el día de hoy es difícil encontrar un análisis que sólo

se base en la experiencia de la mujer detrás del volante y tener un contacto de cuántas mujeres sin tomar en cuenta el aspecto laboral maneja un vehículo a motor en la Ciudad de México. Sin embargo, es sobresaliente saber que entre más grande sea el vehículo a conducir menor cantidad de mujeres los manejan. Pero es satisfactorio saber que en estos campos ya existe la presencia femenina.

Que los viajes en automóvil al día solo representan el 19% de los totales viajes en transporte con motor siendo realizados el 42% solo por mujeres. Tomando solo como referencia el automóvil, es decir; no se divide en privado o público. Y que los viajes en motocicleta han aumentado en los últimos años donde también la población femenina está presente, pero en minoría representando solo el 18.9% de viajes en motocicleta al día.

También es importante resaltar el destino de los viajes, ya que cada actividad por la que se realiza un viaje tiene suma relevancia para identificar quiénes realizan más viajes respecto al destino de estos, poniendo énfasis en que la mayor actividad por la que se realizan los viajes en la Ciudad de México y las zonas conurbadas y nueve cuatro, es por motivo de trabajo, siendo los hombres en mayoría en realizar estos viajes y en cuánto a viajes de cuidado las mujeres son quienes realizan más estas actividades. El horario sin embargo también influye para cuestionar quién hace más viajes con motivos laborales o de cuidados.

Retomando que los hombres son la población con más conductores en la Ciudad de México de transportes con motor, el concepto de dominación masculina no solo como cantidad, me refiero a que el espacio que ya está construido para conducir, no solo está ocupado por la mayoría siendo hombres, sino que este también está construido por ellos. Cuando el espacio ya está construido y determinado para un uso, es difícil percibir que la adaptación no debe hacerse de manera “natural”.

La fuerza masculina ha sido indispensable para la construcción de las grandes ciudades, pero el esfuerzo de las mujeres también es importante, sin embargo, la creación y transformación de los espacios no va dirigida a todos los grupos que habitan las grandes ciudades, es por esto que atribuyo que conducir taxis, transportes para pasajeros (red de transporte público) o camiones de carga, tienen una escasa población femenina. No estamos acostumbrados a ver conducir a mujeres en transportes de dimensiones grandes, conducir en carreteras peligrosas, conduciendo a gran velocidad, pavimentando calles, colocando tabiques o cargando cemento. Pero esto no quiere decir que no existan mujeres haciendo estas actividades, es poca la participación, pero va en crecimiento la presencia femenina en todos los campos laborales y las condiciones espaciales deben transformarse.

CAPITULO II.

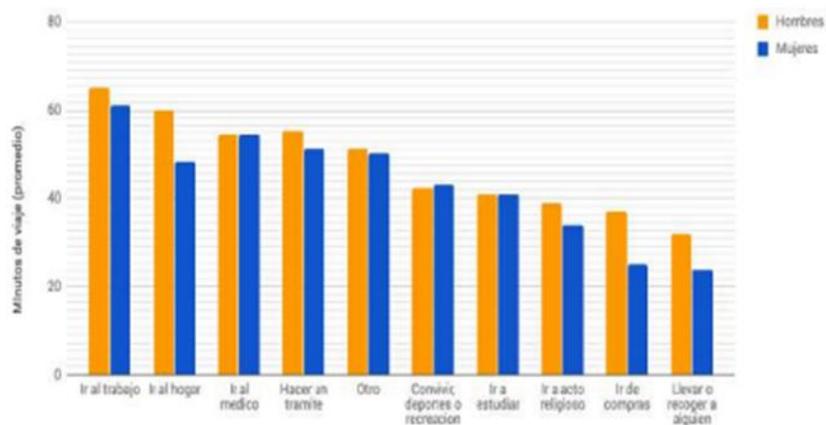
2. Hombres y mujeres ¿quién realiza más viajes?

Considerando el aumento de transportes con motor registrados en circulación en la Ciudad de México y que la mayoría son manejados por hombres, la respuesta más temprana es justamente que al ser mayoría los hombres al manejar la generalidad de los transportes con motor registrados, los hombres manejan más. Sin embargo, los destinos a los que viajan los hombres y las mujeres, tienen gran relevancia para identificar cuánto tiempo les invierten a sus viajes en cuestión de transporte público y privado, es decir, los hombres son una gran mayoría detrás del volante, las distancias y la diferencia en tiempo de traslado entre género y uso de transporte, no varían mucho.

Si tomamos en cuenta el tiempo de traslado y el motivo por el cual viajan los hombres y las mujeres podemos observar que en su mayoría los motivos son los mismos, ir a trabajar, llegar a casa, visitar al médico, realizar deportes, ir a la escuela, realizar acciones religiosas, ir de compras, recoger a alguien u otro, nos muestra que las mujeres y hombres tienen necesidades muy similares y el acceso a satisfacerlas por medio de sus traslados es lo que hace la diferencia.

El transporte privado también representa diferencias no solo respecto a quién los maneja, sino también en el tiempo que se le invierte a cada viaje.

GRÁFICO 2. TIEMPO DE TRASLADO (MINUTOS PROMEDIO), POR PROPÓSITO DE VIAJE Y SEXO DE QUIÉN REALIZA EL DESPLAZAMIENTO, 2017 (CONSIDERA VIAJES INTERNOS, ATRAÍDOS, Y EXPULSADOS)



Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

Se puede observar en el gráfico anterior la diferencia que existe en cuanto a la diferencia de minutos en el traslado a sus actividades entre hombres y mujeres. En ambos casos, al lugar que se le destinan mayor tiempo en traslado y por ende mayor distancia, es el trabajo. La actividad con menor tiempo de traslado es ir de compras y llevar a alguien a algún lugar. Los tiempos y distancias que podemos ver exactamente igual no hay diferencia por género ni en tiempo ni distancia, es ir a la escuela o estudiar igual que ir al médico y otros.

TABLA 4. MINUTOS DE TRASLADO PROMEDIO POR MOTIVO DE VIAJE, RELACIONADOS A CDMX, 2017

MOTIVO DE VIAJE	MINUTOS DE TRASLADO PROMEDIO		
	GENERAL	HOMBRES	MUJERES
Ir al hogar	54	60	48
Ir al trabajo	64	65	61
Ir a estudiar	41	41	41
Ir de compras	29	37	25
Convivir, deportes o recreación	43	42	43
Llevar o recoger a alguien	26	32	24
Hacer un trámite	52	55	51
Ir al médico	54	54	54
Ir a acto religioso	36	39	34
Otro	51	51	50

Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2017).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

En cuanto al tiempo y la distancia recorridas vemos la diferencia que existe entre géneros, sin embargo el motivo de viaje tiene marcada también diferencias, en este caso los motivos de viaje por sexo tienen diferencias muy notorias, respecto al de cuidado la población de mujeres son quienes más realizan este tipo de viajes a diferencia de ir al trabajo o ir a estudiar, en contraste con los hombres que son quienes más realizan estos motivos de traslado, la población de mujeres realiza más viajes en cuestión de convivir con sus amigos o familiares, realizar deportes o recreación, hacer trámites o algunos con otro propósito.

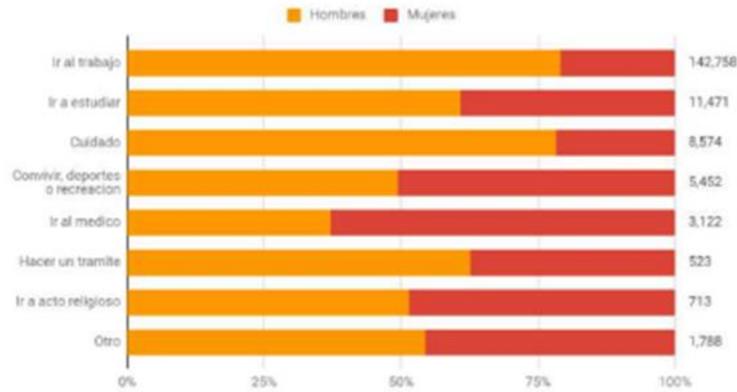


Fuente: SEMOVI, Plan Estratégico de Género y Movilidad (2019).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

En cuanto a la movilidad nocturna, es importante comprender que los motivos considerados para los viajes nocturnos son los mismos considerados para los viajes realizados en el horario del día, pero esta vez los porcentajes en cuanto a su movilidad por género nos permite observar que en cuanto a motivos de cuidado que normalmente hacen mal las mujeres y en mayor porcentaje durante el día, en el caso contrario nocturno los hombres realizan más viajes de este tipo de noche que de día, también los viajes para realizar trámites se vuelven más realizables por hombres durante el horario nocturno.

GRÁFICO 7. PROPÓSITOS DE VIAJE POR SEXO, VIAJES RELACIONADOS A LA CIUDAD DE MÉXICO EN HORARIO NOCTURNO, 2017

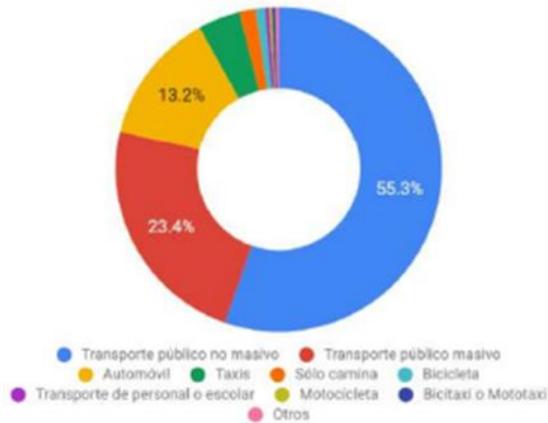


Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

Estos viajes son realizados mayormente también por el transporte público que no es masivo seguido por transporte público masivo, el automóvil, por medio de la caminata, bicicleta, transporte personal o escolar, motocicleta, bici taxi o moto taxi y otros.

GRÁFICO 8. REPARTO MODAL POR TRAMOS DE VIAJES RELACIONADOS A LA CIUDAD DE MÉXICO EN HORARIO NOCTURNO, 2017



Fuente: Elaborado con datos de INEGI (2018).

(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

2.1 Accidentes de tránsito

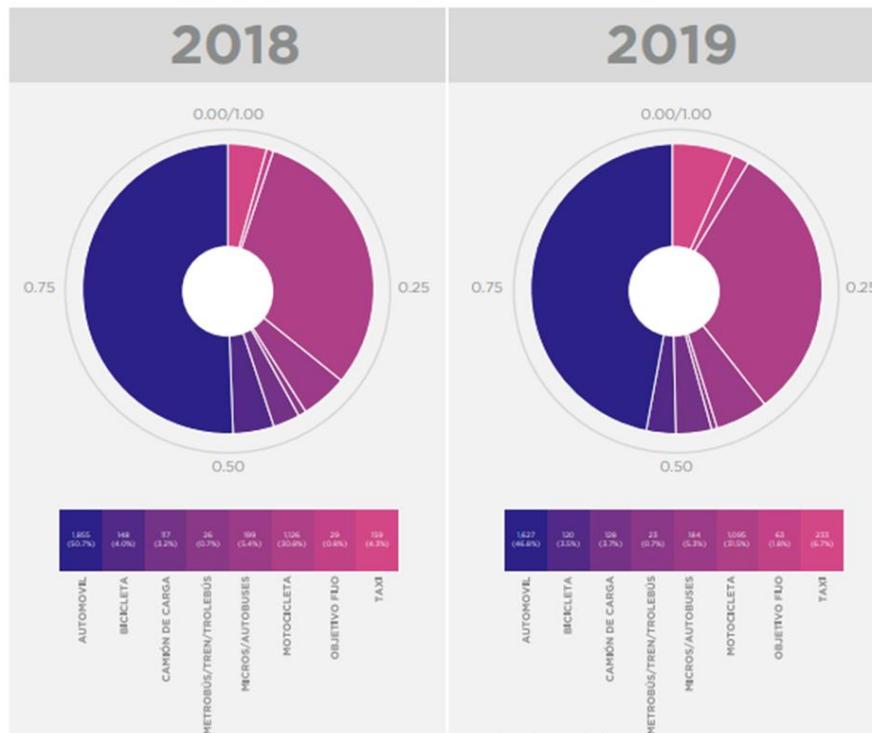
La pregunta sobre ¿quién choca más los hombres o las mujeres? suele ligarse a que las mujeres detrás del volante son un peligro por sus pocas habilidades para manejar y resolver problemáticas respecto a la conducción. Pero gracias a los registros de accidentes vehiculares de cuántos vehículos están registrados en la Ciudad de México y que circulan actualmente, podremos saber quién choca más.

Enfocándonos directamente en el automóvil como vehículo involucrado en estas acciones, y de acuerdo al Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito Enero-marzo 2019, los vehículos más involucrados en siniestros viales definitivamente son los automóviles seguido de las bicicletas, los camiones de carga, el metrobús/tren/trolebús, motocicleta, objetivo fijo y taxi. Y de acuerdo a datos del INEGI afirma que las mujeres no son quienes más chocan. Pues en 2021 de los 340,415 siniestros viales que se pudieron registrar en todo el país, solo el 14% fueron causados por mujeres mientras que el restante de 36% fue atribuido a los hombres.

Estas cifras no son exactas ya que lamentablemente existe un 10% de casos a nivel nacional que no se puede determinar quién ocasionó el siniestro vehicular ya que muchos de estos se dan a la fuga antes de que llegue alguna autoridad al lugar de los hechos. También se menciona que las mujeres presentan menos muertes por estas causas viales a nivel global por cada mujer que fallece en un accidente de tráfico mueren tres hombres (Doble vía, 2023).

Se le atribuye a que las mujeres suelen ser más precavidas al momento de manejar o conducir por eso se mantienen más alejadas de situaciones de riesgo A diferencia de los hombres, pues acelerar más o correr más son acciones que aumentan la probabilidad de crear estos accidentes y que las cosas terminan muy mal, también se menciona que se debe de tomar en cuenta que existen más hombres conduciendo que mujeres en el país, como ya se ha mencionado en los capítulos anteriores, la diferencia de mujeres y hombres detrás del volante es muy grande pero las habilidades de cada género. Al momento de conducir hacen la diferencia en este capítulo y no porque uno sea mejor que el otro, sino por qué la conducción de las mujeres es una más de las acciones que es diferente a la de los hombres.

Gráfica 3. Tipo de vehículo SSC, Primer Trimestre 2018 y 2019



(Programa integral de movilidad 2020-2024, diagnóstico integral)

En síntesis, para saber quiénes realizan más viajes, debemos tomar en cuenta el motivo del viaje y qué transporte se utiliza, pues depende si el hombre o la mujer van al trabajo, a estudiar, de compras o quizá realizar un trámite. Pues para hombres o mujeres ir al trabajo es la actividad donde más distancia se recorre y mayor tiempo se ocupa, mientras que para ir de compras o ir al médico, menor distancia es recorrida al igual que menor tiempo invertido.

El horario se hace presente por su relevancia, depende si es horario matutino o nocturno en el que se realizan los viajes y el motivo del viaje, hará que la comparación entre hombres y mujeres respecto al motivo del viaje varían, pues en el turno matutino los hombres realizan mayor número de viajes hacia el trabajo a comparación de las mujeres y con motivos de cuidado las mujeres realizan más viajes en comparación a los hombres. Pero en el turno nocturno los viajes con motivo de cuidado cambian, es que durante la noche hacen más viajes de cuidado que las mujeres en comparación al turno matutino.

De los viajes realizados en relación a la Ciudad de México en el horario nocturno, el transporte público no masivo es el de mayor ocupación representando el 55.3% de los viajes, en seguida del transporte público masivo con un 23.4%, como tercer lugar se queda el automóvil con el 13.2%, dejando en los últimos lugares a la motocicleta.

A pesar de que el automóvil a comparación de otro tipo de transportes es menos utilizado para moverse en la Ciudad de México y zonas conurbadas, es el que está registrado con mayor número de siniestros viales, el automóvil trae consigo comodidad incluso seguridad, pero también mayor riesgo de accidentes viales sin importar el motivo de viaje. Aquí la mayoría de los siniestros registrados han sido provocados por hombres, tomando en cuenta que son la mayoría detrás del volante. Pues de los casos registrados en 2021, el 36% de ellos fueron atribuidos a los hombres y solo 14% a las mujeres, estos choques registrados a nivel nacional sumaron 340,415 siniestros viales. Se atribuye a que las mujeres suelen ser más precavidas al momento de manejar.

En este capítulo se me hace imperativo mencionar la importancia de la movilidad ya que, retomando el concepto antes descrito, podemos observar de acuerdo a las estadísticas y datos obtenidos que las mujeres al ser partícipes de la fuerza laboral que ayuda a construir a las ciudades, se han podido adaptar al espacio por donde se mueven, siendo todavía consideradas extrañas o extranjeras ante el espacio ya construido dentro de la ciudad. Las mujeres se adaptan, pero también hacen visibles las deficiencias en la construcción del espacio público, remarcando que no está hecho para todos.

El habitus es una construcción de adaptación, las mujeres nos movemos, y utilizamos los mismos transportes que los hombres, incluso hemos podido adaptarnos mejor al espacio y hemos utilizado mejor los medios de transporte para movernos, que hoy en día somos una parte fundamental para la construcción del espacio, aún si este espacio ya ha sido construido. Somos mujeres y somos minoría en muchos ámbitos sociales, pero somos indispensables para poder ayudar a crecer a las ciudades, nos hemos adaptado en espacio y tiempo. Para hacer funcionar el espacio como herramienta para todos, la igualdad y equidad de género es fundamental para esta transformación.

CAPÍTULO III.

3. Innovaciones en políticas públicas

La presencia femenina en la participación de promover más viajes y que estos sean seguros equitativos de mejor calidad, es un hecho evidente en cuestión de fuerza laboral, la participación femenina ha ayudado a acelerar el crecimiento y desarrollo de las ciudades y sus países. Lo preocupante es que la integración de la población femenina no ha sido equitativa pues su participación aún sigue siendo rezagada en muchos de los sectores tradicionalmente masculinos en este caso el que presentamos como sector de movilidad y Transporte (Ramirez, Anette & Pérez Tania. 2020).

Los trayectos que realizamos las mujeres, y como lo hemos visto en capítulos anteriores, suelen ser más cortos y en menor tiempo y aun así somos más vulnerables a situaciones de acoso y violencia sexual, lo que hace sobresaliente el hecho de querer saber ¿qué lugar ocupamos de la movilidad? En el caso de la Ciudad de México hemos visto avances para poder incorporar de manera equitativa a las mujeres en este sector no sólo como conductora sino también como pasajeras de los transportes públicos o privados, pero incluir a las mujeres al sector laboral en los medios de transporte y movilidad no es solo un avance laboral también tiene que ser un avance histórico en cuanto a la accesibilidad de manera equitativa e incluyente para todas.

Tomando en cuenta el crecimiento sin control de las ciudades y con ello la falta de planificación en cuanto a su construcción con una mirada a largo plazo ya se ha vuelto una problemática sumándole a esto que el sistema de transporte urbano tiene una muy mala calidad de servicio, la problemática de la inclusión en la participación de las mujeres en cuanto a la planificación urbana y de servicios infraestructura y de transporte es todo un reto, las mujeres hasta el día de hoy nos encontramos expuestas a diversos tipos de violencia.

México a través del esquema de Plan Nacional de Desarrollo de 2013 a 2018, entre las estrategias de acción, existe un objetivo transversal referente a la movilidad y seguridad de las mujeres, por la promoción de una movilidad segura y seguridad vial y peatonal para niñas, mujeres y ancianas. Para promover la movilidad segura de las mujeres y niñas se tenía establecido mejoras en el entorno y transporte incorporando en la construcción, conservación y remodelación del espacio público, la perspectiva de género para la incorporación de alumbrado en parques y calles para mayor seguridad en el transporte, así como mejorar las instalaciones en el transporte para mujeres niñas adolescentes discapacitadas y adultas mayores. Se hizo posible, espacios exclusivos para mujeres en el transporte público, también la

impulsión de videovigilancia en el transporte público para poder identificar a agresores de mujeres, estas a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) (Jaimurzina, Azhar, et., 2017)

También como logro reportado se encuentra la capacitación y certificación de operadores de transporte que están a favor de la seguridad vial y de movilidad segura desde la perspectiva de género, Se realizaron talleres por parte de la SCT en materia de igualdad de género prevención y atención al acoso laboral y sexual.

En definitiva, la participación de las mujeres en la construcción de las ciudades, a través de la movilidad y de la mano con el transporte que se utiliza para desplazarse en la zona metropolitana y del Valle de México, es el siguiente paso para construir un espacio justo para todos. México en comparación a otros países de América Latina lleva un paso adelante, pero esto no quiere decir que se debe dejar la participación femenina a un lado.

Ya se han descrito algunas iniciativas ya realizadas en cuanto al espacio en el transporte público y un camino “seguro”. Lo que sigue es no solo enfocarse en el transporte público masivo o no, el automóvil o la motocicleta han ido aumentando con el paso de los años en cuanto a su uso y adquisición. Necesitamos transformar los espacios públicos para el buen desarrollo vial tomando la perspectiva de género, ya que las mujeres no solo en el ámbito laboral han crecido en fuerza, sino también como uso particular y personal en el desplazamiento por la ciudad.

Las iniciativas ya realizadas y que podemos observar en el transporte público, me hacen mencionar el concepto de metrópolis, afirmando que la metrópolis cambia el pensamiento y la razón de quienes viven en ella o viajan hacia ella. Hoy ya tenemos algunas metas cumplidas en la red de transporte público, pensando cómo ciudadanos en el espacio metropolitano, ya que estas grandes redes de transporte público no se ven en la zona rural. Las ciudades ya han sido construidas, pero su crecimiento es imparable, lo que provoca que a partir del habitus, la construcción de esos espacios física y racionalmente, ya no solo dependan de la mayoría masculina, sino de la participación de aquella minoría que cada vez se hace más grande en las ciudades.

El pensamiento que configura la metrópolis ha tenido un pequeño cambio, se ha dado un primer paso, pero para poder seguirnos moviendo, se puede seguir andando en la transformación del espacio, la adaptación en cuanto a movilidad empezando por las necesidades de equidad e igualdad respecto al género. Un espacio que no se ha dominado y que el habitus no sea permanente.

RESULTADOS

A partir de las entrevistas realizadas, los datos obtenidos van más allá de una simple esquematización, pues a partir de estar detrás del volante, sus experiencias en carreta o el camino vial, también es parte de sus vidas. Empezando por saber quiénes les enseñaron a conducir, nos metemos al terreno masculino, del total de los entrevistados, entre hombres y mujeres, todas y todos, aprendieron gracias a un hombre (ya sea, padre, hermano, abuelo, tío o amigo) la mayoría en casa, solo un dato fue en curso. Empezando por este dato y comparándolo con los antes mencionados en la capitulación de este trabajo, la mayoría de los conductores en la Ciudad de México, son hombres, pero la oportunidad que hoy se les da a las mujeres al ser partícipes de esta acción, desde mi punto de vista ocasionará que la mayoría esté por muy poco a la par de la minoría.

Tanto hombres como mujeres, empezaron a manejar como jóvenes, de entre 16 y 25 años de edad, manejar es una oportunidad y privilegio si conducir no se vuelve un trabajo, sino un recurso para la comodidad al movilizarse por la ciudad. Sin embargo, no todo es parte de un privilegio, pues al igual que los hombres, las circunstancias al manejar, son las mismas, pero en cuestión de género resolverlas, vivirlas o afrontarlas, son diferentes. En la actualidad, conducir un automóvil, parece ser más fácil que quizá hace una década atrás en el tiempo, pero manejar con precaución, seguridad y confianza, es muy importan todavía, hay más autos, más conductores, más carreteras, más lugares con caminos por recorrer, pero adaptarse en el verdadero desafío, más en una minoría femenina que no se había hecho tan presente, como hasta el momento.

Hasta el momento, los datos registrados sobre las mujeres detrás del volante, son escasos, no son exactos y no hay estudios o investigaciones que se enfoquen en las mujeres que manejan sin que conducir sean un empleo, no es absurdo saber cuántas mujeres conducen porque lo hacen por gusto, comodidad, todo lo contrario, a recorrer un camino inseguro en las calles de la colonia, las autopistas de sus alcaldías y ciudades. Mi trabajo está basado en estas interrogantes, conocer porque las experiencias no solo cambian entre género, sino también entre mujeres.

De acuerdo a los datos obtenidos por las entrevistadas, conducir con seguridad y confianza lleva su tiempo, conducir para ellas no implica solo pisar un par de pedales y avanzar a gran velocidad en las calles y autopistas. Se les pide que sean precavidas cuando conducen, algo que, según el habitus, es una virtud que tienen las mujeres, pero ser audaz es una virtud varonil. Con esto me refiero a que todos los entrevistados mujeres y hombres, han experimentado por lo menos un siniestro vial, algunos más peligrosos que otros, unos con más implicados, pero todos resueltos con ayuda de otros conductores.

Categoría	Sofia	Geovana	Ayari	Miroslava	Fernanda	Eric	Jose	Guillermo
A P R E N D I Z A J E	Fue a un curso para aprender a conducir. Le enseñó a un hombre en el curso.	Su padre y hermana le enseñaron a conducir a corta edad.	Ella aprendió a manejar porque su padre y hermano conducen, ellos le enseñaron.	Le enseñaron a conducir su papá y su abuelo. No lleva mucho tiempo conduciendo, después de 3 meses tuvo la confianza para manejar con más seguridad en sí misma	Sabe conducir, porque sus padres le enseñaron y en 2 meses ya se sintió lista para considerar que ya había aprendido a conducir.	Él aprendió a conducir gracias a su cuñado, él le enseñó. Sin contar a su cuñado, es el único que conduce en su casa.	Aprendió poniendo atención a la forma de conducir de su papá y sus tíos. La práctica al conducir en las calles de su colonia, lo llevaron a conducir con confianza	Le enseñaron sus primos y un amigo, le tomó 6 meses considerar que ya podía manejar "bien". Es el único en conducir en su familia.

De las entrevistadas, solo Miroslava ha estado implicada en un choque vial muy peligroso, varios autos se vieron implicados, llegaron ambulancia y patrullas, ella le pidió ayuda a su papá, en el caso de Geovana las circunstancias a un accidente que sufrió fueran parecidas, pero no tan graves como el caso de Miroslava. En comparación a Eric, quien vivió una circunstancia parecida, le chocó un microbús, le ayudaron otros conductores que presenciaron el hecho, llegó a una agencia de ministerio público, sino le hubieran ayudado los otros conductores, hubiera recurrido a sus amigos.

Ayari sabe cambiar las llantas de su auto, pero cuando tenía que realizar esta actividad, tuvo ayuda de otro conductor, Fernanda también sabe cambiar las llantas de su auto ella no pide ayuda para eso. José es el que lleva conduciendo más tiempo, él no sabe realizar nada en cuestión de arreglos a su auto, recurre al mecánico. En el caso de Guillermo, él puede cambiar las luces fundidas de su auto

y cambiar las llantas de su auto, recurre en pocas ocasiones con un mecánico. Sofía lleva con un mecánico su auto, pues no sabe realizar ningún tipo de arreglo a su auto. Tanto hombres como mujeres han tenido buenas y malas experiencias en el camino que han recorrido en sus autos, durante el tiempo que llevan conduciendo, algunos motivados por el trabajo y otros por seguridad, han sufrido siniestros viales, por la infraestructura de los caminos que han recorrido. Geovana sabe cambiar el aceite de su auto y cambiar las luces igual que Guillermo. Geovana es la que aprendió a conducir más joven del total de las y los entrevistados y la única de las mujeres en manejar en carretera. El caso de Geovana es particular, toda su familia conduce, le atribuyó su rápido y temprano aprendizaje, a que esta actividad es cotidiana en su día a día, no solo para ella, sino para todos sus familiares, para ella no solo es un caso de oportunidad, también es un modo de vida.

Las condiciones climáticas, como fuertes lluvias, neblinas peligrosas, baches en el pavimento, coladeras destapadas, han hecho coincidir a los entrevistados en que, hay situaciones y caminos que no recorren, volverían a recorrer. Sofía, deja en claro que esta oportunidad que tiene al conducir un carro para su satisfacción es una oportunidad que no tiene cualquiera, Miroslava agradece tener esa oportunidad también, en conjunto con Ayari, se sienten más cómodas y seguras al transportarse, saben que pueden ocupar la red de transporte público, pero no lo consideran seguro. En cuanto a Geovana, sus padres y familiares le dicen que no solo es una oportunidad de movilidad segura, esta acción y oportunidad le dan independencia.

Sofía, ha sido subestimada al momento de manejar por su estatura, la ven muy pequeña y le han comentado que les sorprende que alcance los pedales, han discutido con ella en el tráfico, pero ella no responde porque no quiere poner en peligro su integridad, a Miroslava se le recomienda manejar con atención y precaución, Ayari dice que su papá y hermano le dicen que no debe manejar rápido, pero ellos sí lo hacen, atribuye que esto es incoherente porque ellos sí manejan a velocidades que ella no ha manejado, como si manejar rápido fuera sinónimo de manejar “bien” se basará en velocidad. A Geovana se le recomendó no utilizar el celular mientras maneja, que también tenga precaución.

A José su esposa le dice que maneja apegado al reglamento de tránsito, él comenta que ella maneja muy apegada al dicho reglamento del tráfico. Guillermo atribuye que las mujeres al ser más precavidas, manejan mejor que un hombre. En el caso de Eric, sus padres le piden que él maneje si se presenta la oportunidad, pues le dicen que maneja bien, se sienten seguros cuando él conduce, él comenta ha viajado en los autos de dos sus amigas, ellas manejan más “brusco”, se acercan muchos a los carros, cuando pasan por un tope se siente un movimiento brusco.

Categoría	Sofia	Geovana	Ayari	Miroslava	Fernanda	Eric	Jose	Guillermo
C O N O C I M I E N T O S	Sabe para qué significan las luces en el tablero de su auto, no tiene conocimientos mecánicos para arreglar su auto, pero sabe cuándo está descompuesto	Ella sabe cambiar el aceite de su carro, las luces y bujías, ella ya ha recorrido carretera, a Cuernavaca. Tienen un mecánico de confianza, el arregla el auto, cuentan con un seguro vehicular, depende el daño, eligen a donde llevar al auto.	Teórica mente sabe cambiar las llantas de su auto, pero nunca lo ha hecho sola, ha recibido ayuda, ha considerado tomar algunas clases o curso de mecánica básica para poder hacerle los arreglos a su auto.	Ella sabe cambiar las llantas de su auto, revisar los aceites del auto y ponerle des congelante a su auto. En otro tipo de chequeos o arreglos al auto, le pide ayuda a su papá. Dice estar siempre atenta a los ruidos que hace el auto, para identificar	Fernanda sabe cambiar las llantas de su auto, pero para arreglar algo más al carro, lo lleva con un mecánico.	Cuenta con conocimientos básicos de mecánica, él suele hacerle el servicio a su automóvil. Si no tiene tiempo o es alguna descompostura que no pueda arreglar, lo lleva con un mecánico. Pero casi siempre lo arregla él si tiene	Él no sabe nada sobre mecánica, para arreglar su auto, lo arregla un mecánico.	Sabe cambiar las llantas de su automóvil, también las luces o fusibles de este. Su auto lo arregla su mecánico de confianza si algo se está dañado

				r descomp osturas.		alguna falla.		
--	--	--	--	--------------------------	--	------------------	--	--

A todas las mujeres entrevistadas se les recalca que sean precavidas y han sufrido siniestros viales. A los hombres no se les ha mencionado nada sobre precaución y han sufrido accidentes viales. Todas y todos recurren a un mecánico ya que no saben arreglar sus autos en su totalidad, pueden percatarse cuando sus autos necesitan aceite, gasolina, se han ponchado sus llantas, cosas que a simple vista pueden percibirse. pero más a fondo otro tipo de arreglo no saben componer en su totalidad sus autos. Excepto por Sofía, los demás aprendieron a manejar gracias a un familiar. A todos los entrevistados les gusta manejar, es algo que les da muchas sensaciones, como seguridad y comida siendo las principales. Todos tienen distintos tiempos de traslados, pues recorren distancias diferentes. Y pasan tiempos distintos en sus autos.

Al punto que quiero llegar es que todas las mujeres y hombres están expuestos a los mismos tramos, caminos, calles, autopistas y carreteras, en cuestión de que estos tramos de camino están en cualquier parte de la ciudad. Pero las experiencias no son las mismas, las mujeres son subestimadas y aprobadas en cuestión de “precaución”. Ellas son la minoría detrás de un volante, en cualquier aspecto, no solo en oportunidad, en cuestión laboral, son menos las mujeres que conducen la red de transporte público, y de carga. Los hombres por estadística son los que más chocan o se ven implicados en siniestros viales, pero no son subestimados por sus habilidades al conducir. Pero ¿qué habilidades tienen, que las mujeres no?

Considero que no es cuestión de quién es mejor al conducir, porque si nos basamos en eso, solo conducen bien aquellos que siguen un reglamento vial establecido, pero en la práctica hay situaciones que son similares y se pueden resolver de inmediato, cómo cambiar una llanta, pero para realizar maniobras evasivas en caso de un choque, que no serán igual nunca. Lo relaciono directamente al habitus, estamos acostumbrados a ver a más hombres que mujeres conduciendo y lo hemos relacionado a que son mejores conductores por ser mayoría. Sin embargo, en muchas ocasiones y es normal, el cambio es constante en las ciudades y olvidamos que la masculinidad ha predominado en la construcción de las ciudades y con ello en las identidades de los ciudadanos.

Categoría	Sofia	Geovana	Ayari	Miroslava	Fernanda	Eric	Jose	Guillermo
E X P E R I E N C I A S	Manejar en carretera no es una experiencia que tenga, aún no se "atreve" pero ha manejado a distintas zonas de la ciudad, la subestiman por su estatura. Ha estado expuesta a siniestros viales que no han sido de alto impacto o riesgo, los baches de la ciudad son los más presentes en su camino día a	Ella ha sufrido un accidente aparatoso, chocó con otros 3 carros, su familia la ayudó y el seguro del auto también. Ella no maneja con lluvias fuertes, teme derrapar en el camino. Los baches y los retenes es lo que menos le agrada de los caminos que ha recorrido. Geovana lleva casi 10 años conduciendo.	No ha tenido accidentes viales, solo algunos sustos, como frenar repentinamente porque se le meten los carros, ella al inicio manejaba lento para ir agarrando confianza, hoy ya maneja más segura. Ella lleva muy poquito manejando un par de meses. Por parte de sus familias, se les recomienda conducir con precaución	En este corto periodo en su práctica de conducir, ha sufrido un accidente vial, donde hubo varios implicados, se esperaba mucho, pues chocaron varias personas en sus autos, dice que un conductor en una zona de alta velocidad empezó a pegarles otros autos provocando un accidente muy aparatoso, a ella afortunadamente	No ha sufrido accidentes en el tiempo que lleva conduciendo, pero las condiciones climáticas le han impedido conducir en ocasiones, conduce que su vehículo no es muy bueno para conducir se en algunos lugares, que la transmisión manual es mejor, pero ella solo sabe manejar transmisión automática. Lleva más de	Solo ha sufrido un accidente, un microbús chocó con él y lo ayudaron otros conductores. Llegaron los implicados y el hasta en MP más cercano al lugar del accidente. Para él la salud y descanso es importante al momento de conducir, pues no maneja cuando está muy cansado, o no ha dormido, pues conducir requiere de mucha	Ha tenido algunos accidentes, ahora recurre al seguro, para que le cambien hasta las llantas, pero hace muchos años, cuando no existía el seguro vehicular, tenía que arreglar sus incidentes él solo, o pedirle ayuda a su papá. Algunas veces él provocó algunos incidentes, otras veces él	Ha tenido algunos choques aparatosos, pero no graves para su salud, él ya ha manejado en carretera. Maneja con precaución cuando maneja lejos. Las condiciones climáticas han impedido que no maneje en varias ocasiones. Lleva manejando más de 20 años. Desde su perspectiva las mujeres son mejores conductoras porque son más

	<p>dia. Las condiciones de las carreteras (pavimentación, baches) son limitantes para que ella salga a manejar en varias ocasiones. Lleva aprox 4 años conduciendo. Por parte de sus familias, se les recomiendo conducir con precaución.</p>		<p>ción.</p>	<p>amente no le paso nada que dañara su salud, pero si a otros conductores y sus pasajeros. Lleva un par de meses conduciendo. Por parte de sus familias, se les recomiendo conducir con precaución.</p>	<p>8 años conduciendo.</p>	<p>atención y no dormir bien, ocasiona accidentes. Lleva más de 5 años manejando. Desde su perspectiva, él es más atento y observador al momento de conducir, al contrario de las mujeres.</p>	<p>no fue el culpable. Lleva más de 50 años manejando. Desde su perspectiva las mujeres son mejores conductoras porque son más precavidas.</p>	<p>precavidas.</p>
--	---	--	--------------	--	----------------------------	--	--	--------------------

Moverse no es igual para todos, no solo en aspectos infraestructurales y económicos, refiriéndome directamente al género, las mujeres tienen experiencias similares a las de los hombres en cuanto a siniestros viales, pero no en seguridad. Seguridad en cuestión de protección física y verbal. Dejando solo la conducción por oportunidad, en el caso de solo mujeres y solo automóviles de uso privado, la perspectiva de género aún no se establece como fundamental en esta área.

El uso de otros transportes para moverse de un lugar a otro, es una acción de movilidad masiva, pero la movilidad tiene otras formas. Recurriendo a la movilidad

desde el extraño o extranjero, las mujeres seguimos siendo estos sujetos ajenos al espacio en donde nos movemos y para donde vamos, pues las implantaciones políticas están enfocadas en otras áreas de movilidad como en el transporte público en estos momentos en la CDMX. El turno de tomar en cuenta a las mujeres que conducen, por gusto, comodidad y oportunidad, está muy lejano aun pues desde mi punto de vista, se minimiza porque se considera una población que no tiene necesidades, porque tiene oportunidades. ¿A que nos enfrentamos cuando conducimos siendo mujeres?

Sin tomar en cuenta la infraestructura de los caminos para automóviles, las mujeres que conducen un automóvil, se enfrentan a la cruda realidad de que estos instrumentos de “movilidad” no están hechos para mujeres, los modelos o maniqués que se ponen a prueba para estudio de riesgos en cuanto a choques y daños corporales para conductores, están hechos a partir de la complexión de un hombre. Las mujeres por la complexión física no son incompetentes para conducir, pero dentro de un automóvil y más detrás del volante, está más expuestas a lesiones, heridas, traumatismos o daños mortales más que los hombres. ¿Cuántas oportunidades tienen las mujeres si se empieza por estudiar el diseño de los automóviles? (Mouquet, Geraldine, 2023).

Manejar sin estar al servicio de otros, en cuestión de transportar a alguien más, no es solo un campo de oportunidad, sino también de lucha, no solo en el aspecto de visibilizarse, estamos aquí, somos mujeres que quieren conducir con precaución, pero también quieren recibir seguridad, no queremos ser minimizadas por ser minoría, queremos recorrer nuestros caminos en nuestros automóviles sin temor a ser agredidas por algún otro conductor o conductora, queremos movernos en nuestras colonias sin caer en un bache, buena iluminación en las carreteras, mejor pavimentación. Nuestro núcleo familiar tiene por lo menos un integrante que sabe conducir y nos enseña, igual que a los hombres, pero las recomendaciones que nos hacen no son las mismas.

Al final de cada entrevista, las mujeres que fueron participantes de este trabajo, al preguntarles que mejorarían para hacer sus viajes en total comida, respondieron al igual que los hombres, que las condiciones infraestructura. Aludo esto a que si un camino en buen estado, los automóviles y cualquier transporte con motor, puede dañarse y la comodidad de hacer viajes solas y solos, son el motivo por el que manejan un automóvil.

CONCLUSIONES

Para concluir, es difícil investigar un campo que aún no ha sido analizado, pues las cifras exactas sobre cuántas mujeres manejan un automóvil para uso privado, sin tener en cuenta el ámbito laboral, no existen. Pero esto nos permite empezar a realizar más investigaciones respecto a esta población que representa una minoría en cuanto a movilidad respecto a otros instrumentos de transporte. Población poco estudiada y observada, ya que aparentemente está dentro de un sector lleno de oportunidades y ventajas en comparación a otros vulnerables dirigiéndome directamente a la movilidad urbana dentro de la Ciudad de México.

Si empezamos partiendo de las condiciones en las que se construye o está diseñado un automóvil, las mujeres tienen que adaptarse a un instrumento de transporte, que no está diseñado para que una mujer lo conduzca, el automóvil no ofrece medidas de seguridad físicas para las mujeres, la experiencia detrás del volante para una mujer a partir de aquí es totalmente diferente. Pues una vez más como en cualquier otro campo predominado por el hombre, las mujeres como extrañas a las herramientas espaciales, se tienen que adaptar a lo ya construido para tener las mismas oportunidades que los hombres.

Entonces si las carreteras están optimizadas para que los automóviles no se dañen, la movilidad sea eficaz y segura, esta infraestructura cumple con las funciones para las que son construidas. Las desventajas no empiezan ahí respecto a la práctica de conducir, para este punto aplicó la influencia de la metrópoli, un lugar que está lleno de automóviles, red de transporte público y de carga, que diariamente la interacción entre hombres y mujeres respecto a conducción, trae consigo, accidentes viales, horarios de tráfico, estrés, poca participación femenina en la conducción y otros eventos que solo se pueden dar con la inclusión de un vehículo. Construyendo así los márgenes jurídicos y cívicos de una buena conducción y buenos conductores y conductoras en la Ciudad de México.

La formación de los conductores y conductoras en la metrópoli está basada en buenas prácticas y maniobras de hombres y mujeres al momento de conducir, enseñando a mujeres conductoras bajo el ala de la precaución, es decir; mujeres cautelosas, calculadoras, prudentes y capaces de evitar riesgos cuando están conduciendo, poniendo por encima las habilidades que una mujer puede desarrollar. Pues a comparación de los hombres las mujeres están menos implicadas en accidentes viales que los hombres, o sea que en cuestión de habilidades las mujeres son tan buenas detrás de un volante como se piensa de los hombres.

Hago hincapié en la configuración mental que provoca la metrópolis en sus habitantes, ya que ese trabajo está basado en las mujeres que conducen en la ciudad que, respecto a ciudades pequeñas y lugares rurales, tiene mayor presencia esta acción de conducir en cuanto a mujeres en las grandes urbes. En otras palabras, el mayor número de mujeres conduciendo está dentro de las ciudades. Y es aquí donde las desventajas y ventajas de la conducción resaltan en cualquier

población que habitan estos espacios. Y aquí mismo la “razón” ha construido en las metrópolis, la afirmación de que los hombres manejan mejor, por ser más hábiles, con mejores reflejos, capaces de conducir a grandes velocidades y recorrer mayor distancia y para mí lo que es evidente, son mayoría. Esta configuración mental es la segunda desventaja que se presenta cuando una mujer se vuelve conductora.

Pero no todo es desventaja en la conducción, cuando una mujer conduce superando estos estigmas y probabilidades, la práctica de conducir para una mujer se vuelve una satisfacción, con ventajas que ningún otro transporte ofrece, por ejemplo a las mujeres entrevistadas, conducir les da comodidad al ser uso artículos de sus vehículos, independencia al moverse, seguridad al no exponerse a la violencia de género que existe en otro transporte, como el público en cuanto al acoso, privacidad en sus viajes, autonomía al elegir sus rutas y destinos de sus viajes, respaldo de sus familiares una vez que aprenden a conducir, habilidades que aprenden cuando se presenta algún siniestro, como cambiar llantas, cambiar aceites de los autos, identificar algún daño a sus automóviles, habilidades que se vuelven acciones comunes una vez que aprenden a conducir.

La presencia femenina en el sector automotriz, ha ido creciendo con los años, este es primer paso que han dado las mujeres que conducen respecto a ser tomadas en cuenta en la transformación de los espacios al conducir en las mismas condiciones que los hombres, demostrando que las habilidades de conducción no son innatas, se aprenden y realizan por hombres y mujeres. Las experiencias que adquieren las mujeres al conducir no son singulares entre ellas, lo que ven, conocen y sienten forman parte de sus personalidades. Y estas experiencias son las que se deben tomar en cuenta para la realización de nuevas políticas que influyen directamente en la movilidad. Mejor iluminación en calles, carreteras, puentes, separación de carriles en transporte público por género, arreglos viales como eliminar baches, evitar las coladeras tapadas y más alcance de pavimentación, han sido buenos puntos de partida.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcántara de Vasconcellos, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Bogotá: CAF. Retrieved from <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- Bassols, M. Donoso, R. et., (1988). “La metrópolis y la vida mental”. Antología de sociología urbana. 47-61. https://etnografiaurbana.wordpress.com/wp-content/uploads/2010/02/lametropolisylavidamental_georgsimmel.pdf
- Buchely, L. Castro, M. et., (2021). “La movilidad urbana de las mujeres en dos ciudades colombianas: entre el trabajo de cuidado y la violencia sexual”. *Revista INVI*, 36(102), 109-126. https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-83582021000200109&script=sci_arttext
- Capdevielle, Julieta. (2011). *EL CONCEPTO DE HABITUS: “CON BOURDIEU Y CONTRA BOURDIEU”*. Anduli. Revista Andaluza de Ciencias Sociales.

file:///C:/Users/Portatil/Downloads/Dialnet-ElConceptoDeHabitus-3874067%20(1).pdf
- Diehl K. & Cerny P. (2021) *Mujeres en movimiento: Movilidad sostenible y género*. Heinrich-Böll-Stiftung. Ciudad de México. México y el Caribe. <https://mx.boell.org/es/2021/03/24/mujeres-en-movimiento-movilidad-sostenible-y-genero>
- Doble vía. (2023). *¿Quiénes chocan más hombres o mujeres? INEGI aclara nuestra duda*. Diario del sur. <https://www.diariodelsur.com.mx/doble-via/quienes-chocan-mas-hombres-o-mujeres-inegi-aclara-nuestra-duda-10794058.html>
- Ethington, J. (2005). *Georg Simmel y la cuestión de la espacialidad* Trayectorias vol. VII, núm. 19,, Universidad Autónoma de Nuevo León México.pp. 46-58. <https://www.redalyc.org/pdf/607/60715110006.pdf>

- González Pedroza, S.F., Ruiz, E.J. (2023). “Movilidad humana en la teoría social clásica”. Aposta. Revista de Ciencias Sociales, 98, 8-20.

file:///C:/Users/Portatil/Downloads/Movilidad_humana_en_la_teoría_social_c
la.pdf

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (s/f). *Parque vehicular*. Consultado el 23 de agosto <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

- Jaimurzina, A., Muñoz, C. & Perez, G. (2017). *Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en América Latina*. Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL.

<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/28f7de50-7e39-44d7-878b-e71a45b9e685/content>

- Jirón, P. & Zunino Singh, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Dossier. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8.

<https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>

- Maldonado Gómez, M. C., (2003). Reseña de “La dominación masculina” de Pierre Bourdieu, *Sociedad y economía*, (4), 69-74.

<https://www.redalyc.org/pdf/996/99617936012.pdf>

- **Mouquet, Geraldine. (2023). *¿Por qué los coches nuevos se diseñan y prueban pensando sólo en cuerpos masculinos? Euronews.***

<https://es.euronews.com/next/2023/06/14/por-que-los-coches-nuevos-se-diseñan-y-prueban-pensando-solo-en-cuerpos-masculinos>

- Mendez, Gis. (2020). *#AnatomíadelaMovilidad de las Mujeres en la Ciudad de México*. Ensamble Urbano. Urbanismo Feminista. S.A de C.V.

<https://ensambleurbano.blog/2020/03/27/anatomia-de-la-movilidad-de-las-mujeres-en-la-ciudad-de-mexico/>

- Programa integral de movilidad de la Ciudad de México 2020 - 2024
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>
- Ramirez A. & Perez T. (2020). Mujeres en el sector de movilidad: ¿Cómo vamos en la Ciudad de México?
<https://es.wri.org/insights/mujeres-en-el-sector-de-movilidad-como-vamos-en-la-ciudad-de-mexico>
- Reporte trimestral de hechos de tránsito. Enero - Marzo 2019. Secretaría de Movilidad. Consultado el 23 de agosto
https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/ReporteTrimestralHT_2019_01.pdf
- Soto, Paula. (2013). *Repensar las prácticas espaciales. Rupturas y continuidades en la experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México*. Revista Latino-americana de Geografía y Género.
https://www.researchgate.net/publication/245022016_Repensar_las_practic_as_espaciales_Rupturas_y_continuidades_en_la_experiencia_cotidiana_de_mujeres_urbanas_de_la_Ciudad_de_Mexico
- Vargas, Monserrat. (2023). *Tipos de licencias para conducir en CDMX y cómo obtenerla digital*. Excelsior.
<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/tipos-de-licencias-para-conducir-en-cdmx-y-como-obtenerla-digital/1601677>

ANEXOS

Guión de entrevista

¿Qué tipo de vehículo manejas?

¿A qué edad aprendiste a manejar?

¿Quién te enseñó?

¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

¿Quién más maneja en familia?

¿Recuerdas tu primer viaje? ¿a dónde fue? ¿cómo fue?

¿Alguna vez ha sufrido un accidente? ¿cuál? ¿Alguien te ayudó?

¿Qué comentarios has recibido por parte de tu familia sobre manejar?

¿Cuánto tiempo manejas al día? y ¿en qué horario lo haces?

¿Sabes realizar reparaciones a tu vehículo? ¿cuáles?

¿Quién repara tu vehículo, si está dañado?

¿Por qué conduces?

¿Qué consideras, haces diferente a un hombre en cuanto a la práctica de conducir?

¿En qué condiciones (climáticas, infraestructurales, manifestaciones, etc) no manejas/rias?

¿Qué cambiarías dentro del trayecto que tomás en tu vehículo, de tu casa a la universidad?

Entrevista sujeto 1 Sofia

Y-Bueno, pero vamos a empezar porque me digas tu nombre completo, tu carrera y tu edad

S-Sí, mi nombre es Sofía Armesto Sánchez, tengo 22 años y estoy en psicología

Y- ¿Qué tipo de vehículo manejas?

S-Un carro y es automático

Y- ¿A qué edad aprendiste a manejar?

S-A los 19 creo, ajá 19

Y- ¿Quién te enseñó?

S-Fui a un curso

Y- ¿La persona que te enseñó era hombre o mujer?

S-Hombre

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

S-Ya bien, bien, como que ya le perdí el miedo, yo creo que a lo mejor y como unos cuatro meses.

Y- ¿Quién más en tu familia sabe manejar?

S-Pues mis papás, mi hermana, mis tíos, pues muchos miembros de mi familia saben manejar, pero principalmente mis papás y mis tíos.

Y- ¿Recuerdas a dónde fue tu primer viaje?

S-O sea, de que yo manejando viaje, viaje así de que salí de la carretera no he salido de la carretera, pero creo que la primera vez que ya lo usé yo fue cuando fui a mi terapia de rehabilitación porque me esguince el tobillo

Y- ¿Y más o menos cuánta distancia es? ¿Fue de tu casa?

S- Ajá, fueron como unos Como unos 7 kilómetros, más o menos

Y- ¿Y cómo te fue? ¿Hubo algún accidente, algo que te haya pasado en el transcurso? ¿Cómo fue tu experiencia?

S-Me dieron muchos nervios y más porque estaba lloviendo, entonces me daban como nervios la lluvia y todo, pero todo muy tranquilo.

Y- ¿Manejaste sola?

S-No, iba con mi tía.

Y- ¿De copiloto ella?

S-Sí, de copiloto, sí.

Y- ¿Algunas veces has sufrido algún accidente ya durante todo este tiempo que has manejado?

S-Sí, no como tal accidente de que haya chocado, pero si tenía accidentes de que caigo en baches y el más reciente fue hace como unos como cuatro meses no como tres meses más o menos pues justamente fui a una práctica un psiquiátrico el trimestre pasado y caí en un bache y pues se me metieron las dos llantas y pues como estaba muy fea la zona pues ahí tuve que esperar llame a la grúa no todo un problemón llame al seguro llamamos a una grúa y pues estuvimos como unas como unas tres horas quizá con unas amigas del rival aquí de la universidad, pero sí estuvo feo nadie salió de vida pero pues si estuvo muy muy feo porque si se me espante mucho y nadie más te auxilio independientemente a quien le hablaste no nadie

Y- ¿en cuanto a la distancia manejas de aquí a la escuela de tu casa perdón a la escuela, a tu casa lo ocupas?

S-Sí.

Y- ¿Los ocupas recurrentemente el carro para este transcurso, este trayecto que haces?

S-Sí, sí, sí, diario, cuando vengo a la escuela, sí.

Y- ¿Y cuánto tiempo haces de tu casa a la escuela y de la escuela a la casa?

S-Pues son como 15 minutos, 20 máximo.

Y- ¿Es el mismo tiempo de ida y de regreso?

S-Casi siempre es más corto el regreso, que son como unos 15, y de vena sí son como unos 20 más o menos.

Y-Y, por ejemplo, con ese accidente que bueno que obviamente los que estamos todas y todos nosotros expuestos como los baches la infraestructura tú ¿tienes conocimiento mecánico básico para arreglar tu carro si es que se descompone las luces cuando prenden el tablero sabes algo?

S-pues no realmente es así, sé cómo los foquitos, o sea, como los testigos, o sea, sí sé qué significan. Cambiar llanta yo sola no podría, o sea, sí tendría como que alguien me ayudara, pero pues por lo menos lo intento, sé la teoría, pero nunca la he tenido que aplicar, porque pues no me ha tocado, pero sí me daría miedo cómo cambiar una llanta yo solita, más porque es un trabajo muy pesado.

Y-Entonces, ¿a quién llamas cuando se descompone tu auto?

S-Ay pues le llamo a mi mamá o a mi papá. Ya vamos como a un taller o algo así Ellos son los que atienden esos problemas Sí, ellos me ayudan

Y- ¿Y ya has tomado, o sea, has llegado a pensar en tomar algún curso para saber un poquito de mecánica sobre el auto?

S-Pues realmente nunca lo había pensado, pero creo que sería algo muy útil para pues ya hacerme cargo como yo de eso y no tener como que ocupar a mis papás o a alguien más, creo que sería bueno, ahorita que lo pienso.

Y-Respecto a esa práctica que tú realizas de conducir, ¿qué comentarios has recibido por parte de tu familia?

S-Pues nada más que me dicen que no me enoje, porque yo me enojo mucho cuando manejo, o sea, de que se me meten y ya me enojo, les gritó dentro del carro y de que hago corajes y les gritó groserías, pero nunca soy de que les abra la ventana y que les grite o algo porque pues sí me da miedo, pero fuera de eso, ya es que como dicen, hay que ver con lo que ya maneja, pues para que cualquier cosa que se necesite de la familia o así, como que apoyan mucho eso que yo ya maneje.

Y-Y justamente respecto a esta práctica, ¿el carro lo utilizas para tu día a día, tu transporte para venir a la universidad? ¿Pero para qué otro tipo de actividades lo ocupas?

S-Pues también, por ejemplo, cuando quiero salir con mis amigas o tengo alguna cita médica o cuando los domingos voy con mi papá a su casa, pues ya yo me voy en mi carro y ya no necesito como que vengan por mí, ya pues como que me ha dado cierta independencia también.

Y- ¿No transportas a alguien más entonces?

S-Normalmente no, pero pues si se ocupa o alguien lo ocupa, sin problema me voy a llevar a mis amigas o amigos, así.

Y-Y respecto a esos comentarios, fuera de tu familia, o sea, personas que te encuentras en el tráfico, en la calle, ¿has recibido malos comentarios? han dicho algo porque manejas ¿cuestionan tu capacidad de ser una mujer detrás del volante?

S-no realmente no una vez y me dijeron como de allá poco si alcanzas el pedal porque pues yo soy mucha pequeñita poco si alcanzas de que yo pues sí es análogo para adelante y no hay problema igual una vez un maestro si dijo cómo de ahí siempre las mujeres o como de que no pueden estacionarse yo dije como de pues quien dice no sabe que me hace me da como mucho coraje que haya como este estigma de que las mujeres no saben estacionarse, de que son malísimas, o de que hay un accidente y hay, de seguro era mujer. Y no es eso como que me molesta mucho

Y-pero nunca he recibido ningún comentario de que, ay, pues, ¿y por qué manejas si eres mujer?

S-No. Afortunadamente nunca he recibido ningún comentario de ese tipo.

¿Y por qué manejas?

S-Ay, pues, por, porque, pues, en primera, porque, pues, mi familia me ha permitido que tenga esta oportunidad de manejar, pero también porque es más seguro y porque también es divertido. Yo sé que también podría venirme a la escuela en transporte, pero igual me da esa seguridad. Yo creo que también más que nada por sentirme segura y porque también mis papás y mi familia estén seguros de que siquiera no va a pasar nada fuera de mí, de que yo pueda tener un accidente o algo así.

Y-Y bueno, tomando como referente que tu papá maneja, tú también, ¿qué has notado que haces tú como mujer diferente a un hombre en cuestión de conducir? O sea

S- Siento que, por ejemplo, a lo mejor, porque a mí me da miedo como meterme a las cosas, de que me meto y mi papá lo hace, o de que mi papá maneja muy pegado a los demás carros, o de que mi papá maneja más rápido y a mí la velocidad soy un poquito más de que me da miedo de que me multen o de que me quieran pedir la mordida. Yo creo que soy más tranquila en cuanto a la velocidad y procuro no pegarme mucho a los demás carros. Yo creo que en eso. como que yo creo que en eso.

Y- ¿Y en qué condiciones, por ejemplo, de lluvia, tráfico, infraestructura, baches, no manejarías? ¿O no has manejado?

S-Pues más que nada, por ejemplo, son distancias muy largas, hace poco fue un concierto a la Arena Ciudad de México y dije no, son casi 30 kilómetros a mi casa y yo no quiero manejar, aparte está lloviendo, como que cuando veo que está muy lejos y no conozco el rumbo y sé que está feo por la lluvia y todo, como que prefiero no arriesgarme y decir no, mejor no.

Y-Y por ejemplo en ese aspecto, ¿tú qué le cambiarías por ejemplo a ese tipo de trayectos o mejorarías para que fuera más cómoda tu conducción?

S-Yo creo que más que nada como la infraestructura del camino esté bien hecha, porque siento que ahorita como es época de lluvias, rapidísimo está todo mal y siento que eso me daría como más seguridad de que estuviera como bien hecho el pavimento

y de que realmente no hubiera como ese problema de los baches. Más que nada porque como ya tengo experiencias con baches, como que ya me da más miedo.

Y-Bueno, eso sería todo, Sofi. Muchas gracias por la entrevista.

S-No, no hay de qué.

Entrevista a sujeto 2 Guillermo

Y- Bueno, pero vamos a empezar porque me digas tu nombre completo, tu carrera y tu edad

G- Hola. Guillermo Ayala Alanis. Tengo 41 años y soy Maestro en Relaciones Internacionales.

Y- ¿Qué tipo de vehículo manejas?

G-Automóvil.

Y- ¿A qué edad aprendiste a manejar?

G-18 años.

Y- ¿Quién te enseñó?

G-Un amigo y mis primos.

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

G-Bien, bien como 6 meses.

Y- ¿Quién más maneja en familia?

G-Nadie.

Y- ¿Recuerdas tu primer viaje? ¿a dónde fue? ¿cómo fue?

G- Si se refiere a mi primer viaje en carretera creo que fue a Querétaro. Fue agradable, no tuve complicaciones, manejé precavido y con alguien que ya manejaba y me agradó que me fuera dando consejos y checando la forma de manejar.

Y- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente? ¿cuál? ¿Alguien te ayudó?

G- Sí. Choques leves. Alguna rotura de partes del auto y visitas al médico de rutina para descartar algo grave. Me ayudaron los ajustadores del seguro.

Y- ¿Qué comentarios has recibido por parte de tu familia sobre manejar?

G- Pues en general que manejo bien. A veces se asustan si hay un poco de velocidad, pero en general no hay comentarios porque pienso se sienten seguros.

Y-¿Cuánto tiempo manejas al día? y ¿en qué horario lo haces?

G-Generalmente como de 2 a 3 horas al día, diariamente. En la mañana principalmente de 7:00 a 10:00 hrs.

Y- ¿Sabes realizar reparaciones a tu vehículo? ¿cuáles?

G- Casi no, solo se cambiar llantas y alguna falla sencilla como cambiar un fusible o una luz.

Y- ¿Quién repara tu vehículo, si está dañado?

G- El mecánico de mi confianza.

Y- ¿Por qué conduces?

G- Por gusto, necesidad, facilitarme la vida para llegar más rápido a mis actividades.

Y- ¿Qué consideras, haces diferente a una mujer en cuanto a la práctica de conducir?

G- Pienso las mujeres se concentran más a la hora de conducir. Los hombres somos más distraídos y más irresponsables.

Y- ¿En qué condiciones (climáticas, infraestructurales, manifestaciones, etc) no manejas/rias?

G- Climáticas no volvería a manejar en neblina muy espesa y baja. No ves nada... Con lluvia abundante prefiero no manejar. Respecto a infraestructura en zonas donde el camino sea muy inestable y peligroso como carreteras sin pavimentar y en zonas montañosas. Con manifestación pues evito las zonas para no quedarme varado.

Y- ¿Qué cambiarías dentro del trayecto que tomas en tu vehículo, de tu casa a la universidad?

G- Los baches.

Entrevista sujeto 3 Eric

Y- Bueno, empecemos por, ¿cuál es tu nombre?

E-Mi nombre es Eric Salvador Meléndez Vidal

Y- ¿Cuántos años tienes?

E-Tengo 23 años

Y- ¿Y a qué carrera estudias?

E-Estudio la licenciatura en Sociología en la UAM Xochimilco

Y- ¿Qué tipo de vehículo manejas?

E-Es un Elantra 2015 tipo sedán

Y- ¿Es automático o de transmisión? ¿Manual?

E-No, es automático

¿A qué edad empezaste a manejar?

E-Más o menos como desde los 17 años.

Y- ¿Y quién te enseñó?

E-Mi cuñado.

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó a aprender a manejar el carro?

E-Más o menos tres días.

Y- ¿Quién más de tu familia maneja?

Solamente yo.

Y- ¿Y recuerdas dónde fue tu primer viaje solo?

E-Sí, fue creo que una fiesta, como unos 6, 7 kilómetros de mi domicilio.

Y- ¿Hubo algún percance? ¿Algún siniestro vial? ¿Algún accidente?

E-No, no hubo ninguno De hecho todo se pasó con tranquilidad Pensé que iba a ser diferente pero No, todo salió bien

Y- ¿Y tú has sufrido en el tiempo que llevas manejando, perdón, algún accidente?

¿Algún siniestro?

E-Sí, de hecho, fue en el tercer año cuando ya empezaba a manejar porque fue en las fechas de diciembre, Pero no fui yo el que choqué sino era un microbucero que iba borracho e iba echando la fiesta con sus amigos y él fue el que me costó me pegó del lado derecho a mi carro, ya fue el único percance que he tenido hasta el momento y no fue culpa mía, o sea, fue culpa del otro

Y- ¿Y a quién recurriste? ¿Para qué te ayudara o lo resolviste tú solo?

E-No, de hecho, me ayudaron los mismos automovilistas que estaban ahí alrededor y ya después les marqué a mis papás y ya llegaron. Llegó la aseguradora, llegó la ambulancia de la aseguradora y pues ya me revisó y nos fuimos al Ministerio

Público. Y ya los carros se fueron al corralón en lo que se determinaban las responsabilidades.

Y- ¿Y si tú sufrieras algún otro accidente, a quién recurrirías si no recibieras ayuda por parte de los otros automovilistas?

E-Yo creo que a mis amigos más cercanos que estén por esa zona.

Y- ¿Y cuánto tiempo de tu día le inviertes a manejar?

E-Más o menos, no es mucho, yo creo como unas dos horas al día.

Y- ¿Y le ocupas tu vehículo para venir a la universidad?

E- Sí, de hecho, es una hora de mi casa a la escuela y una hora igual de la escuela a mi casa. Y- ¿Y normalmente ese tiempo varía si hay tráfico?

E-Sí, de hecho, varía mucho porque donde yo vivo es San Gregorio y ahí para pasar por Xochimilco y el Caltongo, ahí luego a veces se hace el tráfico también digamos las calles no son como que te ayuden mucho, entonces tienes que ir a veces en los tramos muy lento para pasar bien y bueno, tomando eso en cuenta

Y- ¿cuánto tiempo tardas más en ocupar tu transportarte, de la universidad a tu casa o de la casa a la universidad?

E-yo creo que de mi casa a la universidad

Y- ¿y qué comentarios has recibido por parte de tu familia en cuanto a cómo manejas, lo haces bien, lo haces mal, les gusta que manejes?

E-Ah, de hecho, casi siempre me piden que maneje porque no se sienten los baches, siempre manejó como más tranquilo y si voy como rápido o algo así, no se siente como no voy como que, frenando, o sea, se siente que va parejo en todo momento, entonces siempre me piden que maneje.

Y-Y bueno, cuando se descompona tu automóvil, ¿a quién recurres, con quien lo llevas?

E-pues siempre soy yo el que lo componen casi siempre le hago los servicios yo ya sea que no tenga tiempo o algo así es cuando lo llevo al mecánico, pero por lo regular siempre soy yo

Y- ¿Porque conduces que es lo que te gusta o no te gusta lo haces por ti o lo haces para transportar a alguien más?

E-No me lo hago por mí, de hecho me gusta salir y casi siempre lo uso para salir mis amigos, venir a la escuela o no sé, salir con una niña.

Y- ¿qué cambiarías en la infraestructura para que sea mejor tu conducción?

E-Ah, yo creo que mayormente los señalamientos, porque a veces en las carreteras o ahí por donde yo voy como hoyos, baches o en las carreteras hay percances y no los señalan bien entonces ya no tienes como tanto tiempo de frenado, yo creo que también la mejora de los topes igual, porque a veces hay unos que hacen unas como bardotas y no ni siquiera tienen forma de tope, sino como de pared

Y- ¿En qué horario de tu día es cuando más manejas, o sea, de las 8 de la mañana a 2 de la tarde? ¿Dónde más tiempo paso? ¿En tu carro o en la tarde, en la noche?

E-Yo creo que es mayormente de la mañana a la tarde, casi en la noche no, pero digamos tampoco, no es como que no me guste manejar en la noche, sino me gusta manejar en todo momento igual.

Y- ¿Y en qué condiciones no manejarías o no has manejado?

E- Pero sí también lo que no debería de hacer manejando es, ¿cómo se llama? Cuando vengo muy cansado a la escuela, luego a veces tenemos proyectos o vengo de trabajar o así, y luego entrábamos a las 8 o 9 de la mañana, entonces yo tenía como de las 4 o 3 y media de la mañana que me iba durmiendo por acabar las tareas o mi trabajo y luego ya venir, pues ya igual como que no vienes en tus 5 sentidos y yo creo que eso es peor que venir todavía borracho.

Y- Y bueno, ¿tú conoces o has tenido la experiencia de estar con alguna mujer que te lleve a algún lugar? O sea, que conozcas su práctica de conducir de alguna mujer.

E- Ah, sí, de hecho, de dos.

Y- Ok, y tú, respecto a lo has visto, cómo manejas tú y cómo manejan ellas, ¿qué no haces igual? O ¿qué hacen ellas que tú no harías?

E- Meterse rápido entre los carriles. O luego así de repente que si veo que no paso por la meta más y pues ya pasen yo creo que eso no lo haría y digamos iguales al momento de pasar los topes pues yo siento que los paso con más cuidado y siento que con ellos pues es un poco más descuido porque luego votamos

Y- ¿Qué crees que ellas no harían, que tú sigas al volante?

E- No sé, a lo mejor ir fumando.

Y- ¿Más rápido igual? ¿Tú llegas a conducir más rápido que ellos?

E- Sí, a veces, pero digamos que no es tan seguido.

Y- Sería todo. Muchas gracias, Eric.

E- De nada.

Entrevista a sujeto 4 Fernanda

Y- Hola, podemos empezar por saber ¿cuál es tú nombre, tu edad y que estudias?

F- Mi nombre es Fernanda Apud, mi carrera es Sociología y tengo 26 años

Y- Muy bien ¿Qué tipo de vehículo manejas?

F- Automóvil

Y- ¿A qué edad aprendiste a manejar?

F- 17 años

Y- ¿Quién te enseñó?

F- Mis padres

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

F- 2 meses

Y- ¿Quién más maneja en familia?

F- Mis padres y hermano

Y- ¿Recuerdas tu primer viaje? ¿a dónde fue? ¿cómo fue?

F- No recuerdo

Y- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente? ¿cuál? ¿Alguien te ayudó?

F- No he sufrido accidentes

Y- ¿Qué comentarios has recibido por parte de tu familia sobre manejar?

F- Que debe ser esencial por si se presenta una emergencia

Y- ¿Cuánto tiempo manejas al día? y ¿en qué horario lo haces?

F- Aprox. 2 hrs al día

Y- ¿Sabes realizar reparaciones a tu vehículo? ¿cuáles?

F- Solo cambiar llantas

Y- ¿Quién repara tu vehículo, si esta dañado?

F- Un mecánico

Y- ¿Por qué conduces?

F- Por la lejanía de la escuela/trabajo

Y- ¿Qué consideras, haces diferente a un hombre en cuanto a la práctica de conducir?

F- Soy más empática con otros conductores o peatones

Y- ¿En qué condiciones (climáticas, infraestructurales, manifestaciones, etc) no manejas/rias?

F- Montañoso o colinas, por el tema de que el automóvil se patina y normalmente para esas condiciones son transmisiones manuales y no sé conducirlos

Y- ¿Qué cambiarías dentro del trayecto que tomás en tu vehículo, de tu casa a la universidad?

F- El tema de los baches y la seguridad vial

Y- Muchas gracias por tu tiempo, eso es todo.

F- De nada

Entrevista a sujeto 5 Ayari

Y- Podemos empezar por tu nombre qué carrera perteneces y cuántos años tienes

A- que mi nombre es Ayari Galicia, tengo 24 y estoy en la carrera de comunicación social

Y- ¿qué vehículo conduces?

A- es una camioneta avanza roja no, es automática.

Y- ¿Quién te enseñó a manejar?

A- Mi papá y mi hermano.

Y- ¿Y desde qué edad aprendiste a manejar?

A- De hecho, no tiene mucho que aprendí a manejar, tiene como dos años.

Y- ¿Y cuánto tiempo te llevó más o menos aprender, bueno, a realizar la acción?

A-Yo creo que seguido, porque sí había aprendido antes, pero como no la agarraba seguido pues no era como que saliera sola, pero si me costó como unos seis meses así ya suelta a salir aquí dentro de la ciudad la carretera no dentro de la ciudad en carretera igual todavía no

Y-¿quién más de tu familia maneja?

A-manejan pues todos, mi mamá y mis dos hermanos también nada más creo que mis tíos también, pero mis tías no, la mayoría son hombres

Y-¿recuerdas el primer viaje que realizaste en auto ya tú sola?

A-sola si, fue a galerías Coapa de Xochimilco me dio mucho miedo pasar el puentecito de vaqueritos y ya

Y-¿y durante ese transcurso hubo algún percance que a lo mejor tuviste un accidente te metiste un bache?

A-en mi primer viaje no o sea como que si me dio miedo iba muy lento ahorita ya le agarré más confianza, pero así percances la primera no, yo creo que ya tuve después más adelante

Y-¿cuándo? ¿qué pasó?

A-de hecho creo que fue como hace tres meses, de que iba rápido (igual no vayan rápido) y como no traía la dirección bueno, la dirección al lugar donde iba no la tenía como bien iba viendo mi maps y se puso el verde, la verdad es que sí alcanzaba a cruzar en el naranja, pero pues como que me paniqué o sea, como vi el naranja e iba rápido, dije no alcanzó a cruzar y me frené como de sopetón así sonó horrible, pero o sea, sí alcanzaba a cruzar, nada más fue como mi paniqueada de que no alcanzaba a cruzar

Y-¿y has tenido algún accidente durante este tiempo que has manejado?

A-pues no, la verdad es que manejo muy tranquilo, no he tenido accidentes, si acaso de que le he llegado a hacer un rayón al carro, en la estacionada, pero nada más

Y- ¿Ocupas tu auto para transportarte de la universidad a tu casa y de la casa a la universidad?

A-Sí

Y-¿Diariamente o...?

A-No, no lo agarro seguido la verdad, pero sí de vez en cuando.

Y-¿Y a qué otros lugares llevas el carro? ¿O para qué lo utilizas?

A-Lo utilizo más para, por ejemplo, en mi trabajo. Bueno, es que trabajo con mi papá en su empresa y luego me manda a recoger como equipo. Entonces es a las localidades a las que me mande, voy por él, lo recojo y me regreso.

Y-Ok, y de la distancia que te haces aquí a tu casa, ¿cuánto tiempo más o menos tardas?

A-En el carro, yo creo que, si no hay tráfico como media hora, pero si hay, sí como una hora.

Y- ¿Y te tardas más con dirección hacia la universidad o cuando ya vas de regreso a tu casa?

A- No me tardo más en llegar acá que de regreso.

Y- Y por ejemplo, si tuvieras algún accidente, ¿a quién llamarías primero o a quién acudirías para que te brinde ayuda?

A-Pues a mi papá, o sea, de primera instancia, porque pues es el que más está. Y si no, pues a mi hermano, porque mi mamá casi no contesta, entonces la verdad no confío mucho en eso.

Y- Y bueno, respecto a las personas que manejan en tu familia y tú también ¿Qué comentarios has recibido sobre tú? ¿Cómo conduces? ¿Lo haces bien? ¿Lo haces mal?

A-Bueno, yo creo que como todo así Cuando te enseñan tus padres Es como que te pasan regañando de toda, la verdad es que mi papá casi no me regañó, pero sí es como de que menciones que me ha hecho es por ejemplo, en que luego voy rápido, pero no es cierto Yo siento que no que luego voy rápido, pero no es cierto, yo siento que no, pero que luego voy rápido o que luego no, pues no me fijo bien en las direcciones, en poner direccionales en mi vida luego o también que me pego mucho a los carros.

Y-Y durante el día, ¿cuál es el horario en el que tú has percibido que manejas más? Es decir, no sé, a lo mejor a las 2, 3 de la tarde que estás en tu vehículo, que es en el horario que hay más tráfico, estás más tiempo durante el carro adentro

A-no, yo creo que, en la noche, porque luego en la escuela pues no lo traigo, es como de qué y ya en la noche como te digo que trabajo en eso normalmente es recoger equipo en la noche dejarlo en la noche, o sea es más o menos como de 6 a 1 de la madrugada de la madrugada aproximadamente

Y- Entonces ¿cuánto tiempo ocupas el carro? por ejemplo en un día

A- así que de trabajo que lo en un día pues he llegado a usarlo todo sea no seguido o sea no estar todo el día en el carro, pero ajá, pero si entre paradas pues no llega

a usar todo el día, pero pues así adentro yo creo que unas tres horas con todo y los tráficos y los traslados

Y-¿si se descompone tu auto quien lo arregla, tú tienes algún conocimiento de mecánica básica?

A- no de hecho me pasó que una vez se me ponchó una llanta cuando se poncharon las llantas de laterales de mi lado no sabía ni por qué se le habían clavado y unos clavos que están en el piso y la verdad es que yo nada más sé cómo cambiar la llanta, pero como no sabía cómo cómo apoyarme con eso porque como estaba sola así la verdad fue como paniqueado ya ni sabía cómo hacerle luego que de que se tronaron todas. Entonces ya pues nada más tengo como el conocimiento, pero no tengo la práctica nada más para cambiar llantas ajá, porque le tuve que pedir a una persona que me ayudara porque, o sea, yo la cambié, pero no sabía bien cómo, o sea de que, ay, esto va aquí, esto va acá entonces ya la persona que estaba ahí pasando pues me ayudaste

Y- ¿Y normalmente dónde llevan tu auto cuando se descompone con...?

A-Lo llevan a la agencia cuando ya son problemas más técnicos, pero si no, pues a los conocidos de mi papá. De hecho, son conocidos de mi papá.

Y- Y del trayecto, bueno, de esas distancias que tú has manejado, ¿qué cambiaría respecto a lo mejor infraestructura o iluminaria en el camino para que sea más cómoda tu conducción?

A-Pues, por ejemplo, por donde vivo, hay una parte como que no está muy iluminada, o sea, ahí sí podría ser como de luz, pero yo creo que el problema más así fuerte serían los baches. O sea, no hay lugar en la Ciudad de México donde no haya un bachesote y vayas y ya ni luego es inevitable ya pasarlos porque luego estás como entre muchos carros y no para cruzarte o para evitarlo pues ya no puedes te tienes que pasar el bache entonces si yo creo que serían los los baches

Y- tu papá y tu hermano también manejan, pero tú ¿que sientes estás completamente segura que haces diferente a ellos al momento de conducir? ¿Sabes que ellos no lo harían o tú sí lo haces?

A-De hecho, eso sí, me he quejado mucho con ellos también, porque igual me regañan mucho de hacer o ir rápido o lo que sea, pero ellos son triples o peores, o sea, yo he ido con por ejemplo con mi hermano, es el que más o sea, conduce más rápido, no conduce mal, pero sí conduce como muy muy atrabancado, o sea, como muy rápido o sea, no se fija igual de los baches o luego se frena muy de pronto porque no ve los topes entonces yo creo que haría una diferencia ahí conmigo porque yo soy más cuidadosa en ese aspecto pero porque también no me gusta pues sí, o sea, no me gusta decir eso de alguien y yo estoy haciendo lo mismo ¿no? o sea, y aparte porque igual por la forma en la que me enseñó mi papá a conducir fue como de que se ve muy cuidadosa y te puede pasar esto y o sea también como que eso me mantuvo a raya de no acelerarme a hacer ciertas cosas

Y- ¿Y tú por qué manejas? ¿Qué es lo que más te gusta de la práctica?

A-Empecé a manejar más que nada por trabajo, porque así de que necesidad pues nunca tuve pero pues por lo mismo de que el trabajo en el que estoy requería como alguien que ya tuviera como esa capacidad para poder traer y llevar y hacer y demás, pues lo hice más que nada por eso pero me gusta en sí manejar porque, no sé, es relajante, no para dormirse pero sí es como que me gusta manejar sola porque me gusta tener como un tiempo

Y- ¿Y has hecho viajes en su mayoría? ¿Cuándo haces más los viajes son para ti? O sea, para la universidad ¿Tú lo ocupas como más personal? ¿O también transportas a alguien más?

A-No, lo ocupo más personal porque, bueno, mi papá tiene otro carro, mi mamá usa ese Y es como que queda cada quien Entonces, este, sí lo uso más Para mí, la verdad es que Sí me gusta ir más sola. Sí.

Y- Pero también ¿lo ocupas para alguna otra actividad como parte del trabajo, una fiesta, ir al dentista o...?

A-Ah, sí, o sea, lo ocupo para, pues en sí para todo, o sea, de que si tengo cita en algo, que si tengo ensayos o si tengo que venir a la escuela. Y lo uso más en la escuela cuando salgo tarde. Entonces, pues sí, pero cuando salgo temprano la verdad es que como que no le veo mucho caso traerlo pero sí pues si lo usa para mí más que para transportar así es más personal y bueno justamente cuando manejas y ya toda tu experiencia que tienes cuando has dicho yo no manejo en esta condición o yo no manejaría si hay no sé lluvia o tráfico ok no por ejemplo o sea yo soy muy consciente de manejar borracho está súper mal entonces si he ido como a fiestas pero no he tomado la verdad como que llevo a mis amigos es más como de a sí yo los llevo y yo me hago responsable y ya pero yo creo que sería en esa situación, si quieres ir a un lugar donde hay alcohol y demás, para manejar sí estaría mal. Entonces sería en esa ocasión, con la lluvia no tengo tanto problema, nada más disminuye la velocidad.

Y- ¿Y si hay un camino terroso o algo así?

A-no te yo no me atrevería por ejemplo hay unas subidas allá por donde vivo bueno que son como unos cerros pero que están muy empinados y la verdad, aunque sea automática mi camioneta no me atrevo a subirla

Y- Muchas gracias tu tiempo, bueno eso sería todo por la entrevista

Entrevista a sujeto 6 José Antonio

Y- Bueno, puede empezar dándome su nombre completo, de qué trabaja, aquí dentro de la universidad y cuántos años tiene.

J- Soy José Antonio Rosique Cañas, tengo 78 años y soy profesor de sociología en la UAM Xochimilco.

Y- ¿Usted realiza la práctica de conducir, manejar auto?

J- Sí, sí manejo.

Y- ¿Qué tipo de vehículo maneja, moto o automóvil?

J- No, automóvil siempre.

Y- Ok, ¿ese es de transmisión automática o estándar?

J- Es automático.

Y- ¿Maneja estándar también o solo...?

J- Manejé estándar toda mi vida desde muy jovencito.

Y- ¿Y quién le enseñó a manejar?

J- Pues entre que yo solo y por ahí mis tíos y mi papá, pero yo aprendí solo, metiendo y sacando los coches de mi casa y dándome vueltas a la cuadra. Aprendí además de estar viendo los pedales.

Y- Ok. ¿Y a qué edad más o menos fue eso?

J- Eso cuando yo tenía 16 años empecé a hacer ese tipo de cosas y a los 18 me consiguieron una licencia del Estado de México.

Y- ¿Y cuánto tiempo le llevó a aprender en su totalidad a manejar?

J- Pues yo creo quería manejar, aprendí a manejar solo yo. Solo.

Y- ¿Y quién más de su familia maneja?

J- Mi esposa.

Y- ¿Tiene hijos?

J- Sí.

Y- ¿Ellos también manejan?

J- También manejan.

Y- ¿Recuerda dónde fue su primer viaje en el auto?

J- Yo hacía viajes dentro de la ciudad todos los días porque cuando me heredé el coche de mi papá fue porque me convertí en el cobrador de los abonos de trajes que mi papá vendía a los miembros del ejército y de la fuerza aérea y pilotos aviadores. Entonces yo recorría lo que era la ciudad de aquel entonces, en los años 60.

Y- Y sobre, en ese momento, ¿qué comentarios recibía de su familia? ¿Le decía que era útil que usted manejara o usted ocupaba el auto, bueno ahorita dice que, para trabajar, pero también para personal?

J- No, desde el principio mi papá lo hizo para dejar él de hacer ese trabajo y atender su negocio y yo era el que iba a hacer los cobros.

Y- y durante todo ese tiempo que ha manejado, bueno ha realizado la actividad de conducir, ¿ha sufrido algún accidente o ha sido?

J- He tenido un par de accidentes.

Y- Y ¿a quién recurre cuando sufre este tipo de siniestros viales?

J- Bueno cuando tuve esos accidentes ni siquiera usaba un seguro entonces llegaban los de tránsito y le hablaba yo a mi papá para que viniera a ver el golpe de los coches. Una vez tuve yo la culpa y otra vez otros tuvieron la culpa

Y- ¿cuánto tiempo le dedica durante el día a manejar? ¿cuánto tiempo le invierte a conducir?

J- cuando vengo a la universidad pues dos horas más o menos y cuando no vengo a la universidad pues una hora más o menos

Y- ¿en qué horario lo realices?

J- Entre las 7 de la mañana y las 12 del día cuando vengo a la universidad y entre semana como voy al club español ya voy a las 5 y media, aprendo y a las 9 y media ya regresó a su casa

Y- ¿Cuál es el trayecto más largó de la universidad a su casa o de su casa a la universidad?

J- El regreso de aquí a allá es más tardado porque ya salgo a las 11 de la mañana y en la mañana salgo muy temprano del club y tomo el periférico y ahora está más o menos libre, entonces más de regreso a mi casa que de venir a la universidad.

Y- ¿Y usted sabe o tiene conocimientos básicos para reparar su automóvil?

J- Tuve en los autos viejos, los de ahora ya nada, todo es por computadora todo, tienes que llamar, digo, cambiar una llanta posiblemente, pero hasta el seguro te llega a cambiar las llantas. ¿No?

Y- Sí. ¿Entonces ahorita en la actualidad recurre al seguro o a su mecánico para que lo solucione?

J- Pues recurriría, pero no me pasa, no me ha pasado. Ok. Tengo un coche nuevo.
Y- ¿Y por qué conduce?

J- porque es una actividad que me gusta por comodidad, por seguridad. Cuando era jovencito me encantaba salir a manejar aparte me llevaba yo mis cuates nunca me acompañaban y bajaban a cobrar, pero este ahora ya no me gusta manejar

Y- ¿ya no? ¿por qué?

J- pues no porque es muy peligroso ahora se ve muy rudo todo, por todos lados se te meten, se te avientan las motos, locos.

Y- justamente a eso, ¿en qué condiciones usted no manejaría o no maneja?

J- Si no, pues está lloviendo, hay mucho tráfico. Procuero no manejar cuando está lloviendo, pero si hay que ir al lugar, pues tengo que ir. Y me tardo a veces el doble de tiempo.

Y- Bueno, y justamente el trayecto que hace al lugar de su trabajo saliendo de su casa, ¿usted cambiaría algo en la infraestructura de las calles para mejorar su actividad conduciendo?

J- Pues mira, ahora ya hay hasta segundo piso y sin embargo, el tiempo de recorrido por arriba o por abajo a ciertas horas es igual. En el segundo piso, aparte de que te cobran bastante, a veces también estás saturado y es muy delgado, muy angostito el lugar. Arriba en el segundo piso, aunque se te descomponga el coche, no tienes para dónde hacerte, obstruyes un carril y eso es muy peligroso y bueno me

Y- comentaba que su esposa también maneja usted ¿que ha notado que ella en esa acción al realizarla igual que usted hace diferente, o sea que hace ella que usted no haría o al revés?

J- ella me regaña todo el tiempo porque yo manejo muy diferente a ella y siempre que salimos yo soy el que maneja, yo voy de su chofer pero ella maneja muy apegada al reglamento y a la manera en como dice el letrero y todo eso ustedes más velocidad yo soy un poco más que se puede decir rebelde si, si, si se pasa a los semáforos si, es que no se puede manejar tan formal como dice el reglamento Sí, es que no se puede ir más tarde. Tan formal como dice el reglamento, porque te tienes que, tienes que pasar, tienes que pasar. A veces va un coche adelante a muy poca velocidad, debiendo ir más rápido. Eso.

Y- Bueno, sería todo, profe. Muchas gracias.

J- De nada (No vayan a acusar jajaja).

Entrevista a sujeto 7 Miroslava

Y- Vamos a empezar por saber ¿Cuál es tu nombre, edad y que estudias?

M- Mi nombre es Casandra Miroslava Zuñiga Castelán. Estoy en la carrera de Sociología. Mi edad es 24 años.

Y- ¿Qué tipo de vehículo manejas?

M-¿Qué tipo de vehículo conduzco? Un automóvil. Es estándar. El modelo de mi carro es Pontiac E3. No sé si es lo que prefieras con lo de qué tipo de vehículo manejo.

Y- ¿A qué edad aprendiste a manejar?

M- A qué edad aprendí a manejar, a los 24, a penitas

Y- ¿Quién te enseñó?

M- Me enseñó entre mi papá y mi abuelito.

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

M-Pues, o sea, todavía manejo con un poquito de miedo, pero pues más o menos un trimestre, fácil, sí, un trimestre, bueno, en lo que ya me solté, pero en lo que le entendí toda la onda y eso, como dos, tres semanas.

Y- ¿Quién más maneja en familia?

M- Mi papa y mi abuelito

Y- ¿Recuerdas tu primer viaje? ¿a dónde fue? ¿cómo fue?

M- Fue hacia la escuela, estuve muy nerviosa, porque yo vivo en el Estado de México, entonces, pues sí me hago dos horas y media, bastante aventados y no respetan, ¿no?

Y- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente? ¿cuál? ¿Alguien te ayudó?

M- Sí, sufrí un accidente, me chocaron por la parte de atrás cuando me iba a incorporar a otro carril. Bueno, no, estaba saliendo del carril de alta de Zaragoza para ponerme, bueno, incorporarme de menos flujo para subir el puente, cruzar hacia mi casa. Y ahí fue cuando me pegaron por la parte de atrás. Pues gracias a Dios no me pasó nada, pero sí estoy asegurada. Entonces, pues no fue tan grave para mí, pero sí fue grave para las otras personas, porque no solo me chocó a mí, sino que chocó al que iba delante de mí o al lado, porque ya se había incorporado como tal. Fue como una carambola, podría decirse.

Y- ¿Qué comentarios has recibido por parte de tu familia sobre manejar?

M- Pues, por comentarios por parte de mi familia, pues ya ahorita que ya se maneja, pues que los lleve, que los traiga, que les haga favor de ir por ciertas cosas. Encima las mujeres, son como las que me pueden llevar a esto, me pueden traer esto, son como lo que más me piden. Por parte de la familia de varones, pues me dicen que tengo que estar atenta para que no me pase ningún tipo de accidente y pues que tengo que estar a las vivas para que no me griten de cosas.

Y- ¿Cuánto tiempo manejas al día? y ¿en qué horario lo haces?

M- Pues ¿cuánto tiempo manejo al día? En total como unas de cuatro horas y media a cinco horas, porque me hago dos horas en lo que llego a la UAM y a veces me hago una hora y media o a veces me hago dos horas y media de ida y de regreso, dependiendo del tráfico de ambos o que ya cerraron cierto carril o que ya hubo un accidente o cosas por ese estilo porque pues como digo, yo vivo en el estado entonces sí es bastante tiempo. Lo hago en un horario de más o menos en las horas pico, que sería muy temprano, como a las seis, de seis a nueve algunas veces, o a veces de seis a ocho, y pues ya en la tarde a veces de cinco a siete o de cinco a 8 porque también vendo en la escuela, entonces en lo que salgo y todo eso sí es como las horas donde hay más tráfico.

Y- ¿Sabes realizar reparaciones a tu vehículo? ¿cuáles?

M- Pues como tal se cambiar la llanta, se me hizo realizar esa reparación, pero otras no, apenas me iban a enseñar, pero como tal yo no sé, solamente se cambiaron las llantas. Pues en sí escucho algún tipo de ruido o algo que no me late, pues trato de ver qué está sonando o qué está pasando y ya le marco a mi papá y es el que más o menos me puede guiar. Pero normalmente se checa el aceite, se checa el anticongelante, entonces siempre estoy como muy atenta a eso.

Y- ¿Quién repara tu vehículo, si está dañado?

M- Normalmente le digo a mi papá que si puede revisar mi carro los fines de semana para saber si está bien. Y pues cuando me dieron el carro, mi papá lo llevó al mecánico para que lo revisaran y pues al parecer todo estaba bien.

Y- ¿Por qué conduces?

M- Empecé a conducir porque el traslado de la universidad a mi casa es bastante largo y en transporte público pues se vuelve un poquito peligroso, y más a los horarios a los que me muevo y con las cantidades de cosas que llevo. Entonces, por eso empecé a manejar, o mis papás consideraron que era un momento de que, pues, darme un carro y empezar a conducir. Pues, no siento que hagan algo extraordinario o algo diferente, al contrario, siento que son más atrabancados a la hora de manejar.

Y- ¿Qué consideras, haces diferente a un hombre en cuanto a la práctica de conducir?

M-O sea, yo creo que soy más mesurada y soy más consciente o considero que todas las mujeres, pero sí considero que la mayoría de los hombres les vale y aceleran a pesar de que pues hacer y dicen es que como ideas de manejar muy bien maneja rápido entonces siento que es por eso

Y- ¿En qué condiciones (climáticas, infraestructurales, manifestaciones, etc) no manejas/rias?

M- pues yo creo que no manejaría con granizo todavía o sea si me han tocado unas lluvias ahorita muy heavy pero luego si espero a que baje un poquito la lluvia porque no se me da un poco de miedo manejar bajo el agua, pero ya lo hago. O sea, pues trato de ser mucho más cuidadosa, pero sí, sí me da miedo manejar mientras llueve. Con manifestaciones, pues no le veo tanto problema. Entonces, pues nada más pongo el Waze y checo otra ruta, pero las manifestaciones no son como de algo que me asuste, sino yo siento que más el clima y sobre todo cuando llueve.

Y- ¿Qué cambiarías dentro del trayecto que tomás en tu vehículo, de tu casa a la universidad?

M- ¿Qué cambiaría del trayecto? Uy, pues cambiaría muchas cosas. Cambiaría principalmente a los transportes públicos que a veces están peleando el pasaje. Haría un carril solamente para ellos porque considero que es muy peligroso que siempre, siempre se vayan peleando y siempre se atraviesen sin considerar si pueden ocasionar un accidente. También siento que los motociclistas a veces no respetan y llegan a ir a unas velocidades exageradas, a pesar de que sepan que hay ciertos garros detenidos y puede ser peligroso. Yo creo que principalmente cambiaría eso y ya, creo que eso sería todo.

Y- Muchas gracias Miro, te agradezco este espacio.

M- De nada, suerte.

Entrevista a sujeto 8 Geovana

Y- Hola, comencemos por saber cual es tu nombre, cuantos años tienes y en que carrera estas.

G- Mi nombre es Geovana, tengo 23 años y curso la licenciatura de psicología

Y- ¿Qué tipo de vehículo manejas?

G- Ford fiesta 2018

Y- ¿A qué edad aprendiste a manejar?

G- 13 -14 años

Y- ¿Quién te enseñó?

G- Mi padre y hermana

Y- ¿Cuánto tiempo te llevó aprender a manejar?

G- 1 mes automático y 2 meses estándar

Y- ¿Quién más maneja en familia?

G- Pues toda mi familia

Y- ¿Recuerdas tu primer viaje? ¿a dónde fue? ¿cómo fue?

G- A Cuernavaca era la primera vez que manejaba en carretera, con amigos

Y- ¿Alguna vez ha sufrido un accidente? ¿cuál? ¿Alguien te ayudó?

G- Un choque entre tres carros, recibí ayuda por parte de mi familia y el seguro del auto

Y- ¿Qué comentarios has recibido por parte de tu familia sobre manejar?

G- Te hace ser más independiente, ten precaución, no utilices el celular mientras manejas.

Y- ¿Cuánto tiempo manejas al día? y ¿en qué horario lo haces?

G- Lo hago por las mañanas para ir a la escuela y de regreso a mi casa, aproximadamente 2 horas de camino y pequeños viajes de 30 minutos durante el día

Y- ¿Sabes realizar reparaciones a tu vehículo? ¿cuáles?

G- Si, cambio de aceite, bujías, luces.

Y- ¿Quien repara tu vehículo, si está dañado?

G- Tenemos un mecánico de confianza o el seguro depende del daño

Y- ¿Por qué conduces?

G- Por qué es más seguro transportarse y lo tomo como pasatiempo

Y- ¿Qué consideras, haces diferente a un hombre en cuanto a la práctica de conducir?

G- Nada en especial

Y- ¿En qué condiciones (climáticas, infraestructurales, manifestaciones, etc) no manejas/rias?

G- No me gusta manejar en la lluvia por el peligro de que se derrapen las llantas, ni en trayectos de más de 5 horas

Y- ¿Qué cambiarías dentro del trayecto que tomás en tu vehículo, de tu casa a la universidad?

G- Los baches, el tráfico, los retenes

Y- Geovana gracias por regalarnos este tiempo.

G- De nada

