



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN GEOGRAFÍA  
INSTITUTO DE GEOGRAFÍA

**ACCESIBILIDAD Y CUIDADOS**

Un análisis desde la movilidad cotidiana de trabajadoras del hogar habitantes de  
Vivienda Masiva de Interés Social en la Zona Metropolitana de la Ciudad de  
México.

TESIS  
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:  
DOCTORA EN GEOGRAFÍA

PRESENTA:  
Erandi Paula Barroso Olmedo

PhD. Paola Jirón  
Martínez  
Instituto de la Vivienda,  
Universidad de Chile

COMITÉ TUTOR  
Dr. Luis Alberto Salinas  
Arreortua  
Instituto de Geografía,  
UNAM

Dra. Paula Soto Villagrán  
Departamento de  
Sociología, UAM-  
Iztapalapa

Ciudad Universitaria, Cd. de México. Mayo de 2022



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Los estudios doctorales y el trabajo de investigación plasmado en esta tesis fueron posibles gracias a la beca del Programa Nacional de Posgrados de Calidad, otorgada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).



*a Irma y Jaime*

*y a la memoria de Socorro Franco Esparza,  
alcahueta de sueños  
(1926-2018).*

## AGRADECIMIENTOS

Una de las razones para que mi experiencia realizando los estudios doctorales llegara a buen término fueron sus buenos inicios. Desde las primeras inquietudes al realizar esta investigación, mis tutores Paola Jirón, Luis Salinas y Paula Soto, fueron muy generosos en su orientación y apoyo. Agradezco infinitamente los comentarios tan precisos y oportunos sobre mi investigación, los consejos para desarrollar habilidades investigativas, sus siempre estimulantes cuestionamientos y su paciencia. Pero sobre todo, agradezco el apoyo transmitido a través de su confianza y motivación, los cuales fueron motores indispensables para seguir en momentos difíciles. También eso es cuidar y por eso, ya son ejemplo en mi vida profesional.

Sin duda, las observaciones y comentarios de mis sinodales Julie-Anne Boudreau, Angélica Lucía Damián y Fabián González Luna, fueron un valioso aporte a este trabajo. Agradezco su tiempo de lectura y discusiones compartidas. Un especial agradecimiento a Julie-Anne Boudreau, cuyo seminario fue uno de los más estimulantes durante el doctorado y quién siempre me ofreció, de manera muy generosa, su orientación y apoyo en distintas etapas de mis estudios doctorales.

Mi profunda admiración, cariño y agradecimiento a Imelda, Lety, Griselda y Josefina. Agradezco su generosidad en compartir su invaluable tiempo y parte de sus vidas al colaborar en esta investigación. Conocer su fuerza cotidiana impulsó y motivó este trabajo. Esta tesis está también dedicada a ellas.

Agradezco los cuidados de mi familia escogida: Jesús Bedoya, mi compañero, su cariño y contención fueron indispensables en gran parte del proceso. Gracias por la fuerza, la paciencia, la confianza y la escucha. Gracias por compartir sueños y la construcción del día a día. Y Laura Paniagua y Montserrat García, quienes fueron pilares emocionales y me enseñaron diversas, creativas y valientes formas de cuidar. Fue un privilegio compartir momentos de alegrías y tristezas durante todo el desarrollo del doctorado.

Al grupo de investigación Espacio, Género y Movilidades, conformado por: Paula Soto, Carlos Castro, Soledad Díaz, Tania Hernández, Pilar López (q.e.p.d.), Laura Paniagua, Karen Sánchez y Tanisha Silva, debo agradecer las estimulantes reflexiones en torno a la movilidad que enriquecieron esta tesis.

A Roberto Díaz Olmedo y Federico Colella agradezco el apoyo y la asesoría para la visualización de datos y resultados de esta investigación, los cuales vinieron acompañados de mucho cariño y fuerza, lo que hizo que fuera un placer trabajar con ellos.

A mis compañeras de la colectiva Habitar el Deseo, por soñar juntas espacios más justos y seguros para las mujeres en las ciudades y por hacer del confinamiento por COVID-19 un espacio colectivo de reflexión y acompañamiento.

Agradezco la oportunidad que me brindó Núcleo Milenio, en las figuras de Paola Jirón y Walter Imilán, para participar en el Curso Internacional MOVyT 2019 — Movilidades y Territorios— en Santiago de Chile. Asimismo, al Comité de Investigación 21 de la Asociación Internacional de Sociología (RC21), a la Revista Internacional de Estudios Urbanos y Regionales (IJURR por sus siglas en inglés) y a la fundación IJURR por la beca otorgada para participar en la 6<sup>o</sup> Escuela Doctoral de Estudios Urbanos Comparativos en Delhi, India. Ambas experiencias fueron un reto con aprendizajes muy valiosos que recordaré siempre.

Finalmente, pero no menos importante, agradezco a mis padres: Irma Olmedo y Jaime Barroso. Su valentía, fuerza y generosidad fueron ejemplo, guía y motor durante todo el proceso. Gracias a su apoyo y confianza comenzó esta experiencia.

## RESUMEN

La construcción de Vivienda Masiva de Interés Social (VMIS) es un modelo que ha dominado la producción de la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México en las últimas tres décadas. Este tipo de desarrollos se han caracterizado por las dificultades de acceso que tienen sus habitantes a bienes, servicios, oportunidades, personas y lugares que ofrece la ciudad central, por lo que la movilidad cotidiana es una práctica fundamental para acceder a estos recursos. Particularmente, para las mujeres que trabajan y habitan en estos conjuntos, lo anterior repercute en la forma en que acceden al trabajo y en la forma en que realizan sus prácticas de cuidado, no solo en el ámbito privado sino a través de todo el espacio urbano. A partir de aquí, este trabajo se cuestiona ¿cómo operan las barreras de accesibilidad sobre las prácticas de cuidado en el espacio urbano por parte de mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en VMIS?

En el marco de los estudios de la geografía feminista, el presente documento contribuye a la comprensión de las consecuencias de la producción de territorios de exclusión desde el análisis de las *barreras de accesibilidad* de la movilidad cotidiana. El argumento central de esta tesis se fundamenta en la necesidad de un enfoque que dé cuenta de las consecuencias de la problemática de acceso más allá de las características fijas físico territoriales de estos conjuntos y que revele las desigualdades que traen consigo al entrelazarse con aspectos socioculturales.

Desde el enfoque de movilidad y género, y a través de revisión documental, etnografía móvil y entrevistas a profundidad, en primer lugar, se identificó los principales aspectos físico territoriales de este modelo de vivienda, así como los aspectos socioculturales de las trabajadoras del hogar habitantes de estos conjuntos. Se analizaron las prácticas de movilidad cotidiana laboral y de cuidados para identificar las barreras y estrategias de accesibilidad que se manifiestan a través del espacio urbano. Posteriormente, se explicó los mecanismos de interacción entre las barreras y las estrategias de accesibilidad en

la movilidad cotidiana laboral para definir las propiedades de operación conjunta entre las limitaciones físico territoriales y las socio culturales. Finalmente, se identificaron las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas y relacionales de las prácticas de cuidado y la forma en que se vinculan con las barreras y estrategias de accesibilidad para establecer las limitaciones de recursos para acceder al trabajo y al cuidado.

Se argumenta que para las mujeres que habitan en la VMIS y laboran en áreas centrales de la Ciudad de México, los elementos físico territoriales de su accesibilidad, al intersecar con aspectos socio culturales como los roles de género, la vulnerabilidad económica y la estigmatización laboral; así como otros aspectos identitarios como la edad, la etnia y la condición social; exacerbaban desigualdades que les impide la participación plena de recursos urbanos. Se demuestra, a través del concepto de *modulación de barreras de accesibilidad*, que las limitaciones, así como los mecanismos y estrategias para solventarlas, se manifiestan en todo el espacio urbano —no solo en los conjuntos habitacionales—, presentándose y operando de forma compleja y móvil en diferentes momentos del viaje, dando como resultado diferentes niveles de accesibilidad en el espacio urbano. Estas limitaciones modifican aspectos primordiales para realizar las prácticas de cuidado como son las rutinas diarias, los vínculos sociales o redes de apoyo, los modos de proximidad del cuidado, y las prácticas de autocuidado.

Este trabajo aporta al entendimiento de la exclusión social al profundizar sobre las propiedades de manifestación e interacción de las barreras de accesibilidad sobre las prácticas de cuidados. Se demuestra que lejos de ser un problema que normalmente se reduce a la lejanía con áreas centrales de la ciudad, la accesibilidad de las mujeres en estos conjuntos se moviliza y cambia en su tránsito por la ciudad.

**Palabras clave:** accesibilidad, cuidados, movilidad cotidiana, Vivienda Masiva de Interés Social, barreras de accesibilidad.

## ABSTRACT

The construction of massive social dwellings (VMIS) is a model that has dominated the periphery production of the Mexico City Metropolitan Area (ZMCM) in the last three decades. This type of development has been characterised by the difficulties its inhabitants have in accessing goods, services, opportunities, people and places offered by the central city, making daily mobility a fundamental practice for accessing these resources. Particularly for the women who work and live in these areas, this has repercussions on the way in which they access work and the way they carry out their care practices, not only in the private sphere but throughout the urban space. From here, this paper inquires how do accessibility barriers operate on care practices in urban space by women inhabitants of VMIS and working in Mexico City?

Within the framework of feminist geography studies, this paper contributes to the understanding of the consequences of the production of territories of exclusion by analysing the accessibility barriers to everyday mobility. The central argument of this thesis is based on the need for an approach that takes into account the consequences of the problem of accessibility beyond the fixed physical-territorial characteristics of these areas and that reveals the inequalities they entail when intertwined with socio-cultural aspects.

From a mobility and gender approach and through documentary review, mobile ethnography and in-depth interviews, firstly, the main physical-territorial aspects of this housing model and the socio-cultural aspects of domestic workers who live in these complexes are identified. An analysis of the practices of daily labour and care mobility is carried out in order to identify the barriers and accessibility strategies that are manifested through the urban space. Subsequently, the mechanisms of interaction between the barriers and strategies of accessibility of daily labour mobility are explained in order to define the properties of joint operation between the physical-territorial and socio-cultural limitations. Finally, the conditions and affective material manifestations and relations of care practices are identified and how they are linked to the barriers and accessibility

strategies of everyday mobility to establish the resource constraints for accessing work and care.

It is argued that for women living in the VMIS and working in central areas of Mexico City, the physical-territorial elements of their accessibility, when intersecting with socio-cultural aspects such as gender roles, economic vulnerability and labour stigmatisation, and other identity aspects such as age and ethnicity, exacerbate inequalities that prevent them from participating in urban resources. It is demonstrated, through the concept of *modulating accessibility barriers*, that constraints—as well as the mechanisms and strategies to overcome them—manifest themselves throughout the urban space—not only in the domestic space—presenting themselves and operating in complex and mobile ways at different moments of the journey, resulting in different levels of accessibility. These constraints modify key aspects of care practices such as: daily routines, social ties or support networks, modes of proximity of care, and self-care practices.

This work contributes to the understanding of social exclusion by exploring the manifestation and interaction properties of accessibility barriers on care practices. It shows that far from being a problem that is normally reduced to the remoteness of central areas of the city, the accessibility of women in these complexes is mobilised and changes as they move through the city.

**Keywords:** access, care, daily mobility, Massive Social Housing, accessibility barriers.

## TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS.....	I
RESUMEN .....	III
ABSTRACT .....	V
TABLA DE CONTENIDO .....	VII
LISTA DE TABLAS.....	XI
LISTA DE IMÁGENES.....	XII
LISTA DE GRÁFICAS .....	XIV
LISTA DE ACRÓNIMOS.....	XV
<b>CAPÍTULO 1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>17</b>
1.1 INTRODUCCIÓN .....	17
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	19
1.3 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	29
1.4 OBJETIVO GENERAL Y OBJETIVOS PARTICULARES .....	37
1.5 HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN .....	38
<b>CAPÍTULO 2 SOBRE LOS CUIDADOS. CONCEPTOS Y HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS .....</b>	<b>41</b>
2.1 INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES PREVIAS .....	41
2.2 CRISIS DE LOS CUIDADOS.....	45
2.1.1 Capitalismo y reproducción social.....	47
2.1.2 Redistribución de cuidados.....	49
2.1.3 El espejismo del espacio público y privado.....	53
2.1.4 Del mito de la autonomía individual a la interdependencia .....	56
2.3 ESPACIALIZAR EL CUIDADO.....	58
2.3.1 Geografías del cuidado.....	60
2.3.1.1 Paisajes de cuidado.....	64
2.3.2 Ciudad y vida cotidiana en la Geografía y Urbanismo Feminista .....	67
2.3.2.1 Aportes desde el Urbanismo Feminista.....	67
2.3.2.2 Ciudad y vida cotidiana .....	72
<b>CAPÍTULO 3 MOVILIDAD Y GÉNERO: ENFOQUES QUE ENTRELAZAN TERRITORIOS.....</b>	<b>77</b>
2.1 INTRODUCCIÓN .....	77

2.2	SITUARSE EN UN NUEVO PARADIGMA .....	79
2.2.1	Movilidad: Objeto y enfoque.....	83
2.2.2	Limitaciones de abordajes estáticos y desterritorializados.....	86
2.2.3	El potencial de la movilidad cotidiana para tejer el territorio.....	89
2.3	TEJER TERRITORIO. LA ALTERNATIVA DEL ENFOQUE DE MOVILIDAD Y GÉNERO .....	94
2.3.1	La importancia de contextualizar el territorio.....	96
2.3.2	Relaciones de poder en el espacio urbano.....	97
2.3.3	Discursos genéricos sobre la libertad y la movilidad.....	99
2.3.4	Movilidad y cuidado. Alternativas para un abordaje integral del cuidado .	101
2.3.4.1	El concepto de ‘movilidad del cuidado’ .....	103
2.3.4.2	Paisajes móviles del cuidado: interdependencia y movilidad .....	106
3.4.	ACCESIBILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL DESDE EL ENFOQUE DE LA MOVILIDAD.....	109
3.4.1	Aportes de estudios latinoamericanos y europeos.....	111
3.4.2	La importancia del carácter relacional y dinámico de la accesibilidad .....	114
3.4.2.1	Pobreza de tiempo, redes y cuidados.....	116
<b>CAPÍTULO 4 MARCO METODOLÓGICO .....</b>		<b>119</b>
4.1	INTRODUCCIÓN .....	119
4.2	CONSIDERACIONES PREVIAS .....	121
4.2.1	Consecuencias metodológicas debido a confinamiento por COVID-19.....	121
4.3	APROXIMACIÓN METODOLÓGICA AL ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD Y LOS CUIDADOS.....	124
4.4	ENFOQUE Y DISEÑO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN .....	127
4.4.1	Preguntas, hipótesis y objetivos de la investigación .....	128
4.4.2	Marco categórico .....	129
4.5	DISEÑO DE LA MUESTRA TEÓRICA DE LOS CASOS DE ESTUDIO.....	146
4.5.1	Criterios y justificación de la construcción teórica de los casos.....	146
4.5.1.1	Aspectos físico territoriales de la accesibilidad para la construcción de los casos. VMIS en Ixtapaluca y Zumpango.....	148
4.5.1.2	Aspectos socio culturales de la accesibilidad para la construcción de los casos. 150	
4.5.1.3	Situación laboral: las Trabajadoras del Hogar en México .....	152
4.6	PRESENTACIÓN DE LOS CASOS.....	154
4.6.1	Imelda .....	155
4.6.2	Lety .....	156
4.6.3	Griselda .....	157
4.6.4	Josefina .....	158

4.7	PERTINENCIA Y LIMITACIONES DE LA METODOLOGÍA ENFOCADA EN LOS CASOS DE IMELDA, LETY, GRISELDA Y JOSEFINA .....	159
4.8	REGISTRO Y ANÁLISIS DEL MOVIMIENTO EN MOVIMIENTO. DISEÑO DE LAS TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS .....	161
4.8.1	Etnografía móvil.....	162
4.8.1.1	La cartografía como herramienta de análisis de la etnografía móvil.....	169
4.8.2	Entrevista a profundidad con enfoque biográfico .....	177
4.8.2.1	Análisis de las entrevistas .....	179
<b>CAPÍTULO 5 VIVIENDA MASIVA DE INTERÉS SOCIAL EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.....</b>		<b>181</b>
5.1	INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES PREVIAS .....	181
5.2	EXPANSIÓN TERRITORIAL Y POLÍTICA DE VIVIENDA EN MÉXICO .....	183
5.2.1	Lógica de mercado en la política de vivienda social. ....	184
5.3	HABITABILIDAD Y ACCESO A LA CIUDAD.....	188
5.3.1	Condiciones físicas de la vivienda .....	188
5.3.2	Localización y equipamiento .....	190
5.3.3	Transporte y Empleo.....	194
5.4	AISLADAS POR NO MOVERSE, AISLADOS POR MOVERSE DEMASIADO.....	201
5.4.1	Aislamiento por (in)movilidad .....	201
5.4.2	Aislamiento por movilidad pendular.....	207
5.5	GÉNERO Y ACCESIBILIDAD . A MANERA DE CONCLUSIÓN CAPITULAR .....	209
5.5.1	Aislamiento territorial y aislamiento social.....	210
<b>CAPÍTULO 6 MODULACIÓN: FRECUENCIAS E INTERACCIONES EN LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD.....</b>		<b>213</b>
6.1	INTRODUCCIÓN .....	213
6.2	BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD ENCONTRADOS EN LOS CASOS DE ESTUDIO. ....	216
6.3	BARRERAS TERRITORIALES Y SOCIOCULTURALES.....	219
6.3.1	Barreras y estrategias asociados a la VMIS.....	219
6.3.2	Barreras y estrategias socioculturales.....	225
6.4	MODULACIÓN DE LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD A PARTIR DE SUS FRECUENCIAS E INTERACCIONES. ....	230
6.4.1	Frecuencias de las barreras de accesibilidad.....	231
6.4.1.1	Frecuencia constante.....	233
6.4.1.2	Frecuencia intermitente.....	236

6.4.2	Interacciones de barreras y estrategias de accesibilidad.....	239
6.4.2.1	Concurrencias.....	241
6.4.2.2	Respuestas.....	245
6.4.2.3	Encadenamientos.....	248
6.5	SÍNTESIS GRÁFICA DE RESULTADOS.....	250
6.6	CONCLUSIONES.....	255
<b>CAPÍTULO 7 CUIDADOS REMOTOS Y VÍNCULOS SOCIALES .....</b>		<b>260</b>
7.1	INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES PREVIAS .....	260
7.2	CONDICIONES Y MANIFESTACIONES SOBRE EL AUTOCUIDADO.....	263
7.3	CONDICIONES Y MANIFESTACIONES SOBRE EL CUIDADO A TERCEROS .....	267
7.3.1	Cuidado Físico-material próximo.....	268
7.3.2	Cuidado Afectivo-relacional remoto .....	271
7.4	CONDICIONES Y MANIFESTACIONES SOBRE LAS VÍNCULOS SOCIALES Y REDES DE APOYO .....	275
7.4.1	Mantenimiento y pérdidas sobre redes y vínculos sociales.....	276
7.4.2	Interdependencia con los empleadores .....	279
7.5	CONCLUSIONES.....	283
<b>CAPITULO 8 APORTES Y CONCLUSIONES.....</b>		<b>289</b>
8.1	REFLEXIONES EN TORNO AL OBJETO DE ESTUDIO .....	289
8.2	REFLEXIONES EN TORNO A LA PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN Y ESTRATEGIA METODOLÓGICA.....	290
8.2.1	Acerca del marco teórico-metodológico de las barreras de accesibilidad..	291
8.2.2	Limitaciones en la recolección de datos .....	293
8.2.3	Sobre las herramientas utilizadas.....	293
8.3	ASPECTOS FÍSICO TERRITORIALES Y SOCIOCULTURALES QUE INCIDEN EN LA ACCESIBILIDAD DE TRABAJADORAS DEL HOGAR HABITANTES DE VMIS.....	295
8.4	MECANISMOS DE OPERACIÓN DE LAS LIMITACIONES DE ACCESIBILIDAD A TRAVÉS MODULACIÓN DE LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD .....	297
8.5	LA IMPORTANCIA DEL CUIDADO REMOTO Y LOS VÍNCULOS SOCIALES .....	300
8.6	PRINCIPALES APORTACIONES, DISCUSIONES Y FUTURAS INVESTIGACIONES.....	302
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>		<b>307</b>
<b>ANEXOS.....</b>		<b>321</b>
	ANEXO A FORMATO DE GUIÓN DE ENTREVISTAS.....	321

## LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Barreras de accesibilidad .....	132
Tabla 2 Marco Categórico. Acceso físico territorial de las VMIS en la ZMCM...	138
Tabla 3 Marco Categórico Barreras y estrategias de Accesibilidad.....	140
Tabla 4 Marco Categórico. Prácticas de cuidado .....	143
Tabla 5 Construcción teórica de los casos de estudio.....	148
Tabla 6 Datos de distancia, tiempo y costo en viajes laborales de Imelda y Lety .....	170
Tabla 7 Datos sobre uso de tiempo a partir de etnografías .....	170
Tabla 8 Tabla de calor. Tipos de barreras de accesibilidad por caso .....	219

## LISTA DE IMÁGENES

Imagen 1 Etnografía móvil. Salida de casa.....	164
Imagen 2 Etnografía móvil. Toma de transporte público (combi).....	164
Imagen 3 Etnografía móvil. Viaje en combi .....	164
Imagen 4 Etnografía móvil. Imelda espera el metro .....	165
Imagen 5 Etnografía móvil. Viaje en metro.....	165
Imagen 6 Etnografía móvil. Salida de tren ligero .....	165
Imagen 7 Etnografía móvil. trayecto peatonal a primer trabajo .....	166
Imagen 8 Imelda realizando labores del primer trabajo.....	166
Imagen 9 Cartografía integrada de Imelda .....	173
Imagen 10 Cartografía integrada Lety.....	175
Imagen 11 Urbanización periférica en la ZMCM.....	191
Imagen 12 Urbanización en el municipio de Tecámac año 2000. ....	193
Imagen 13 Urbanización en el municipio de Tecámac año 2015 .....	194
Imagen 14 Distribución territorial de viajes desde Ixtapaluca por motivo laboral .....	198
Imagen 15 Distribución territorial de viajes desde Zumpango por motivo laboral .....	199
Imagen 16 Distribución territorial de viajes de hombres desde Ixtapaluca por motivo laboral.....	206
Imagen 17 Distribución territorial de viajes de mujeres desde Ixtapaluca por motivo de cuidado.....	206
Imagen 18 Distribución territorial de viajes de mujeres desde Zumpango por motivo de cuidado.....	206
Imagen 19 Distribución territorial de viajes de hombres desde Zumpango por motivo laboral.....	206
Imagen 20 Diagrama de Barreras de Accesibilidad encontradas en el análisis...	217

Imagen 21 Diagrama de estrategias de accesibilidad encontradas en el análisis	218
Imagen 22 Ejemplo gráfico de modulación de frecuencia en radio.....	230
Imagen 23 Diagrama ejemplificante de tipo de barrera constante: lejanía.....	234
Imagen 24 Esquema ejemplificante de tipos de barreras intermitentes .....	236
Imagen 25 Esquema ejemplificante de la concurrencia de barrera constante y barreras intermitentes que modulan el viaje.....	239
Imagen 26 Esquema aluvial de interacciones entre barreras y estrategias de accesibilidad encontradas en el análisis. ....	240
Imagen 27 Afectaciones en la carretera México-Puebla por inundación en mayo de 2021. Ixtapaluca, Estado de México. ....	242
Imagen 28 Acercamiento de diagrama aluvial de interacciones donde se resalta la representación de las inundaciones en el análisis como concurrencia de barrera físico espacial y temporal .....	243
Imagen 29 Inundación en Ixtapaluca a la altura de Geovillas de Santa Bárbara. Mayo de 2021, Estado de México.....	243
Imagen 30 Acercamiento de diagrama aluvial de interacciones encontradas en el análisis donde se resalta ejemplos de concurrencia y respuestas de barreras y estrategias de accesibilidad .....	248
Imagen 31 Acercamiento de diagrama aluvial de interacciones encontradas en el análisis donde se resalta ejemplos de concurrencia, respuestas y encadenamientos de barreras y estrategias de accesibilidad.....	250
Imagen 32 Síntesis Gráfica de Resultados.....	254
Imagen 33 Manifestaciones sobre los cuidados encontrados en el análisis.....	263
Imagen 34 Acercamiento de los primeros trayectos de Imelda expuestos en la Síntesis Gráfica de Resultados - Imagen 32 .....	299

## LISTA DE GRÁFICAS

Gráfica 1 Destino de viajes por motivo laboral desde Ixtapaluca.....	198
Gráfica 2 Destino de viajes por motivo laboral desde Zumpango .....	199
Gráfica 3 Viajes diferenciados desde Ixtapaluca por motivo laboral y de cuidado .....	203
Gráfica 4 Viajes diferenciados desde Zumpango por motivo laboral y de cuidado.....	204
Gráfica 5 Viajes diferenciados desde Colonia del Valle por motivo laboral y de cuidado	204
Gráfica 6 Gráfica de porcentaje de gastos de transporte de acuerdo a la ganancia semanal por caso (ZMCM, 2021) .....	227

## LISTA DE ACRÓNIMOS

<b>BM</b>	Banco Mundial
<b>CACEH</b>	Centro Nacional para la Capacitación Profesional y Liderazgo de las Empleadas del Hogar
<b>CETRAM</b>	Centro de Transferencia Modal
<b>CONAFOVI</b>	Comisión Nacional de Fomento a la Vivienda
<b>CONAPRED</b>	Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación
<b>CONAVI</b>	Comisión Nacional de Vivienda
<b>ENADIS</b>	Encuesta Nacional sobre Discriminación
<b>ENUT</b>	Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo
<b>EOD</b>	Encuesta Origen y Destino
<b>FMI</b>	Fondo Monetario Internacional
<b>FONHAPO</b>	Fideicomiso de Fondo Nacional de Habitantes Populares
<b>FOVISSSTE</b>	Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado
<b>INEGI</b>	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
<b>INFONAVIT</b>	Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
<b>ONAVIS</b>	Organismos Nacionales de Vivienda
<b>PEA</b>	Población Económicamente Activa
<b>PNDU</b>	Plan Nacional de Desarrollo Urbano
<b>PNV</b>	Plan Nacional de Vivienda
<b>PMDU</b>	Plan Municipal de Desarrollo Urbano
<b>SEMOVI</b>	Secretaría de Movilidad
<b>SETRAVI</b>	Secretaría de Transporte y Vialidad
<b>SINACTRAHO</b>	Sindicato Nacional de Trabajadoras del Hogar
<b>UH</b>	Unidades Habitacionales
<b>VMIS</b>	Vivienda Masiva de Interés Social
<b>ZMCM</b>	Zona Metropolitana de la Ciudad de México



## Capítulo 1 EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 1.1 Introducción

*¿Cómo afecta lo que somos y el territorio que habitamos nuestra cotidianidad?* Aunque es evidente el fin retórico de esta pregunta por la complejidad que supone una o varias respuestas posibles, desde ésta se desencadenan, necesariamente, cuestionamientos más concretos respecto a las condiciones sociales y territoriales de quienes tienen una alta vulnerabilidad social y son habitantes de territorios de exclusión. Particularmente, esta investigación dirigió la mirada hacia mujeres, trabajadoras del hogar que viven en conjuntos de Vivienda Masiva de Interés Social (VMIS) en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).

El desarrollo de vivienda social en México, desde la última década finisecular y hasta el año 2018, ha tenido como característica general producir construcciones alejadas y limítrofes del área urbana que dificultan el acceso a centros de empleo, a equipamiento educativo, salud, cultura y recreación, entre otros (Eibenschutz y Goya, 2009). Estas limitaciones producen territorios de exclusión al restringir las posibilidades de sus habitantes de participar de los recursos urbanos necesarios para su desarrollo; debido en parte, a los largos viajes que deben realizar para acceder a ellos. Pero además de las características físico territoriales de los lugares donde habitan, los aspectos socio culturales se interceptan e inciden en el acceso a la participación y uso de recursos urbanos. Estos aspectos pueden ser los roles de género que conlleva ser mujer y madre, la estigmatización laboral y social y aspectos identitarios como la edad, la etnia y la condición social.

Existe evidencia que muestra que las limitaciones en infraestructura y equipamiento urbano así como las deficiencias en los servicios urbanos — especialmente de transporte público— repercute sobre varias actividades diarias de los residentes de estos conjuntos en aspectos fuertemente vinculados con la movilidad cotidiana. Sin embargo, la mayoría de las investigaciones enfatizan los

## 1. El problema de investigación

aspectos físico territoriales, relegando la importancia de lo sociocultural y de lo identitario. Lo anterior supone no profundizar sobre el entendimiento de *a qué deben o qué necesitan* acceder determinadas personas o grupos sociales.

Por otro lado, existen pocas investigaciones con enfoque espacial sobre estos conjuntos habitacionales que hayan estudiado los efectos que las limitaciones de acceso tienen sobre las prácticas de cuidado. Los estudios que lo han hecho han sido desde la sociología, la antropología y la planificación urbana, sin embargo lo abordan desde un enfoque fijo, enfatizando la mirada dentro de los conjuntos y, por tanto, en el ámbito doméstico, desentendiendo así la forma en la que se realizan las actividades cotidianas en otros ámbitos urbanos. Dado lo anterior, y debido a la importancia de la movilidad cotidiana para los habitantes de la VMIS, fue necesario un enfoque que permitiera observar las prácticas cotidianas como continuo espacial.

En las dos últimas décadas, y a partir del *giro de la movilidad* en las ciencias sociales, se ha problematizado las relaciones entre exclusión social y accesibilidad desde la perspectiva de la movilidad cotidiana. Desde este enfoque, se reconoce la importancia que ocupa esta práctica en la vida social contemporánea para el acceso a la ciudadanía y, en particular, para la creación y mantenimiento redes sociales<sup>1</sup> (Cass, Shove, y Urry, 2005). Además, se reconoce como un enfoque de análisis que da cuenta sobre aspectos de la exclusión social que perspectivas fijas —como la segregación residencial y la habitabilidad, comúnmente usadas para el análisis de estos conjuntos—, pueden estar obviando al no considerar ámbitos de actividad, como los laborales y de tránsito (Jirón, Lange, y Bertrand, 2010). Asimismo, se consideran los factores socioculturales presentes en los procesos de desigualdad y exclusión social como son los de género, edad, etnia, condición social y laboral.

---

<sup>1</sup> En esta tesis se hace referencia a red social a las relaciones o vínculos entre personas que forman una estructura social. La aclaración es para diferenciarla de las ahora llamadas redes sociales digitales que se refieren a las comunidades de personas pero través de plataformas de internet.

## 1. El problema de investigación

Tanto los estudios como las políticas públicas de vivienda social tienden a reducir el problema de la VMIS a la lejanía con zonas centrales de la ciudad y a las deficiencias de habitabilidad de estos conjuntos, en ocasiones proponiendo soluciones maniqueas —como como la ciudad compacta— de difícil ejecución a corto y mediano plazo para la realidad de ciudades de tal envergadura como la Ciudad de México.

En el marco de los estudios de la geografía feminista, esta tesis pretende evidenciar la complejidad de los efectos de las limitaciones de acceso a bienes, servicios, oportunidades y personas a partir del análisis de casos de mujeres habitantes de estos conjuntos con alta vulnerabilidad social. Se trata de aportar al entendimiento de las desigualdades socio espaciales y la exclusión social, por tanto, de entender quiénes están alejadas, de qué están alejadas, qué significa y cómo se vive esta lejanía.

A partir de etnografía móvil y entrevistas a profundidad con enfoque biográfico realizadas a trabajadoras del hogar habitantes de las VMIS y, en el marco pandémico por COVID-19, se estudió la forma en que operan estas limitaciones en su cotidianidad y cuáles son los mecanismos para sobrellevarlas para, de esta manera, aportar al conocimiento sobre las consecuencias de vivir en estos conjuntos de grupos vulnerables, así como hacer uso de bases teórico metodológicas para proponer soluciones más situadas y realistas que puedan promover la participación social.

### **1.2 Planteamiento del problema**

Para los habitantes de la VMIS, las limitaciones de acceso a bienes, servicios, oportunidades y personas ubicados en la ciudad central, ocasionan problemas de exclusión social al restringir sus posibilidades de participación en las dinámicas y procesos de estos recursos urbanos. Lo anterior, se debe, en parte, a los largos viajes que implica acceder a ellos. Esto se manifiesta en diversas prácticas cotidianas. Específicamente, las mujeres que viven en estos conjuntos y trabajan fuera del hogar se ven afectadas en la ejecución de las prácticas de cuidado

## 1. El problema de investigación

debido, en parte, a los recursos temporales, económicos y emocionales que su movilidad cotidiana laboral implica.

Lo anterior las ha llevado a solventarlas realizando mecanismos y estrategias fuera del ámbito doméstico, que no han sido visibilizados por la planeación urbana ni de transporte debido a que la mayoría de los abordajes reducen la problemática a la lejanía con las áreas centrales, los problemas de habitabilidad y las deficiencias en los servicios de transporte, sin ampliar en cómo estas limitaciones operan en la cotidianidad de estas mujeres.

La VMIS es un modelo de vivienda popular construido en México durante la última década del siglo XX y hasta el año 2018. Fue creada como oferta de vivienda formal ante un déficit en el sector de bajos recursos. Estos conjuntos fueron promovidos por el Estado a través de instituciones federales que otorgan créditos personales y cuyo desarrollo fue encargado a la banca y a empresas privadas. Se caracterizan por estar alejados de las áreas centrales de las ciudades y por estar formados por una gran cantidad de unidades habitacionales de tipo horizontal dispuestas repetidamente e idénticas entre sí.

En la Ciudad de México, la VMIS reconfiguró el crecimiento de la periferia durante los últimos treinta años debido a la expansión territorial abrupta que su desarrollo provocó, la cual está estrechamente vinculada con cambios en la política de vivienda nacional de finales de los años noventa. Estos cambios vinieron de la mano con la reestructuración de corte neoliberal que se venía produciendo en diversos sectores económicos desde finales de los años ochenta. De acuerdo con Salinas (2016), los principales cambios de política de vivienda que influyeron en la expansión territorial fueron:

- 1) El papel de los Organismos Nacionales de Vivienda (ONAVIS) en la adquisición de vivienda de interés social<sup>2</sup>. En 1997, uno de los más

---

<sup>2</sup> Los ONAVIS son instituciones federales que ofrecen créditos hipotecarios individuales para la adquisición de vivienda. Los más importantes, y los que en su mayoría se utilizaron para la

## 1. El problema de investigación

importantes, el Instituto Nacional del Fondo de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), cambió su política interna con la intención de dejar de ser proveedor de vivienda y comenzar a financiar créditos individuales, jugando el “doble rol” de productor de la demanda y promotor de la oferta;

- 2) Los cambios constitucionales en materia de acceso al suelo de propiedad social (tierras ejidales y comunales) por parte del sector privado<sup>3</sup>. La reforma al Artículo 27º Constitucional posibilitó la incorporación del suelo de propiedad social al sector privado de desarrollo inmobiliario, permitiendo que varias empresas pudieran adquirir grandes cantidades de suelo agrícola a un módico precio (Carpinteyro Serrano, 2015). Además, la reforma al Artículo 115º Constitucional de 1983 otorgó mayores atribuciones a los gobiernos locales con relación a la gestión del uso de suelo urbano, por ejemplo: la aprobación de planes de desarrollo, el control y administración de los usos de suelo, las autorizaciones de construcción de estos conjuntos habitacionales, y la recaudación de impuesto predial, y;

---

adquisición de créditos para vivienda del tipo que compete, fueron el Instituto Nacional del Fondo de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE).

<sup>3</sup> El ejido y la tierra comunal son producto de la Reforma Agraria posrevolucionaria que tienen el fin de dotar de tierras de cultivo a la población campesina y a los pueblos originarios que fueron destituidos de ellas para ser explotadas en beneficio de los mismos y de su comunidad. Al restituir a los poblados de las tierras que fueron despojadas, se encontró con la dificultad de localizar los títulos –llamados Títulos Primordiales– y probar el despojo. Los ejidos son consecuencia de la restitución de tierras, mientras que la propiedad comunal cuenta con los títulos coloniales de la República de las Indias. Desde el marco jurídico, la diferencia entre ejido y tierra comunal es, únicamente, que estas últimas son tierras que habían pertenecido a pueblos originarios desde la época prehispánica o anterior y que las habían perdido antes de la Revolución Mexicana. Jurídicamente se trata del mismo régimen que el ejido (Azuela de la Cueva, 1999).

## 1. El problema de investigación

- 3) La competencia en la gestión urbana intermunicipal y la falta de coordinación entre gobierno federal, estatal y local. Aun cuando los gobiernos locales no estaban preparados para el requerimiento acelerado de servicios de la gran cantidad de población de estos conjuntos, los municipios competían por la atracción de los desarrolladores para la captación de recursos a través del impuesto predial. Además, el desarrollo de estas viviendas se llevó a cabo sin una coordinación intermunicipal y sin coordinación entre los gobiernos federal, estatal y local (Ziccardi y González Reynoso, 2015a; Salinas Arreortua, 2016).

Estos factores dieron pie a una expansión urbana que respondió más a los intereses de los gobiernos locales y las empresas desarrolladoras que a una planificación urbana coordinada, lo cual provocó que estos conjuntos tuvieran serias deficiencias en infraestructura, equipamiento urbano y dotación de servicios, y que se ubicaran alejados de zonas que pudieran potenciar las capacidades económicas y sociales de sus habitantes.

En consecuencia, la mayoría de la VMIS se localiza en las zonas periféricas del Norte y Oriente de la ZMCM, en municipios conurbados pertenecientes a los estados de México e Hidalgo. Estos conjuntos fueron construidos en terrenos de uso rural, por lo que se encuentran –al menos en los primeros años de ser habitados– alejados del tejido urbano. Aunque ha habido un crecimiento paulatino de la mancha urbana hacia estas zonas, existen varias deficiencias en cuanto al equipamiento, infraestructura urbana y servicios adecuados que responda a las necesidades de abastecimiento, salud, educación y ocio de las familias residentes.

Una de las razones de estas deficiencias, es que la dotación de equipamiento se llevó a cabo considerando los estándares mínimos necesarios de acuerdo al código Administrativo del Estado de México (Esquivel, 2006), más adecuados para fraccionamientos que para la alta densidad de habitantes de los conjuntos. En cuanto a los centros de educación básica, la dinámica demográfica de las familias jóvenes y la transformación de sus necesidades tampoco fue considerada.

## 1. El problema de investigación

Si bien algunos conjuntos tuvieron acceso a escuelas primarias, la educación secundaria y media seguía estando fuera del alcance de los residentes (Eibenschutz y Goya, 2009). Algo similar ocurrió respecto al sector salud y los centros de atención de primer nivel o atención primaria.

Por otro lado, existe escasez de centros de abastecimiento cercanos, lo cual propició modificaciones en las viviendas para la instalación de locales comerciales durante los primeros años de estos conjuntos. Los comercios en las viviendas, sin permisos pero tolerados por las autoridades locales, siguen siendo muy recurridos; de acuerdo a Esquivel (2006), en algunos conjuntos estos locales comerciales representan hasta el 15% de las viviendas. Aun cuando este tipo de equipamiento es el que se ha desarrollado más rápidamente a lo largo de los años –incluso antes que los del sector salud y educación–, la consecuencia es el uso de suelo mixto que se ha expandido en un espacio que no estaba diseñado para ello.

Además de la falta de acceso a equipamiento e infraestructura urbana, uno de los mayores problemas para los habitantes de estos conjuntos es la falta de acceso a servicio de transporte eficiente y de calidad. Esta problemática ha sido ampliamente documentada en diversas investigaciones referentes a la habitabilidad y calidad de vida de sus habitantes (Esquivel, Maya Pérez, y Cervantes, 2005; Jacquin, 2012; Leo y Gribunet, 2015).

El servicio de transporte es considerado inseguro, ineficiente, lento y caro. Los gobiernos locales del Estado de México tampoco estaban listos para dotar de unidades y derroteros suficientes para la cantidad de habitantes que albergan estos conjuntos. No existe transporte masivo cercano a ninguno de los desarrollos habitacionales –como metro o tren suburbano–, y en la mayoría de los casos, la conexión con la Ciudad de México y municipios aledaños depende de una única vía de comunicación que terminan siendo enlazada con la autopista hacia alguna ciudad vecina.

Estas vías “rápidas” se encuentran continuamente saturadas y, en horas pico, el tráfico vehicular puede llegar a detenerse por completo. La situación se agrava en

## 1. El problema de investigación

caso de accidentes, o si la carretera presenta daños en el arroyo vial; lo que no es inusual en el sector Oriente de la ZMCM, donde la mayor parte del suelo es lacustre y las inundaciones son constantes en esta zona de la ciudad.<sup>4</sup> El tomar una vía alterna puede representar un verdadero “laberinto” y tiempo perdido, ya que la mayor parte del tejido urbano que rodea a estas áreas se desarrolló de manera informal, sin los estándares mínimos de planeación urbana, por lo que las vialidades son propensas a saturarse fácilmente.

Asimismo, los conjuntos habitacionales de este tipo son áreas extensas, delimitadas por bardas perimetrales en las que no se tiene acceso el transporte público concesionado. Las largas caminatas que los habitantes pueden llegar a realizar, tan solo para salir del conjunto, son solventadas en ocasiones por servicios de transporte irregular. Una vez fuera del conjunto, los habitantes pueden acceder al transporte público –autobús o “combi”– para llegar hasta una de las vías principales antes mencionadas.<sup>5</sup>

Para los habitantes de estos conjuntos que deben desplazarse a la Ciudad de México por motivo laboral, la movilidad cotidiana se convierte en una práctica que requiere de tiempo, dinero y coordinación diaria con otros miembros de la familia. Esto ocasiona que, frecuentemente, el resto de las actividades cotidianas

---

<sup>4</sup> Una de las razones por las que buena parte de la vivienda popular de la ZMCM se encuentra al Oriente de la Ciudad se debe a que esta área, históricamente, ha sido desvalorada tanto para uso agrícola como para uso habitacional. Esto se debe, en gran medida, a que en la zona se encontraba la mayor parte del antiguo lago de Texcoco. El lago tuvo mayormente una composición de agua salina, el cual, al desecarse, produjo un tipo de suelo arcilloso y blando, inadecuado para estos usos. Durante la explosión demográfica de los años 70s de la Ciudad de México, gran parte de la población popular se estableció en esta zona, ocupando terrenos muy baratos o abandonados.

<sup>5</sup> El término “Combi” se refiere al vehículo de transporte de pasajeros tipo Van con una capacidad de hasta doce personas. Las características de estos vehículos en la ZMCM es que son modificados para que tengan mayor capacidad sin seguir ninguna norma de seguridad. En ocasiones los pasajeros hacen su trayecto de pie a pesar de las reducidas dimensiones del vehículo.

## 1. El problema de investigación

se realicen en función de esta práctica. En este sentido, la accesibilidad de los habitantes de la VMIS es una condición de su movilidad cotidiana.

Los fenómenos expuestos hasta ahora sobre la problemática de la falta de acceso que los habitantes de la VMIS deben enfrentar se refieren a características físico territoriales de los conjuntos. No obstante, éstas no son las únicas que influyen en su accesibilidad: a ellas se incorporan las propias características socioculturales de las personas que los habitan como los roles de género, la precariedad laboral, la edad, la etnicidad o algún otro elemento identitario (Mansilla, 2018).

Las consecuencias de la falta de acceso a bienes, servicios, oportunidades y personas sobre las prácticas de cuidado de los habitantes de la VMIS han sido documentadas en investigaciones enfocadas en la calidad de vida y vida cotidiana; en algunas de ellas se ha acentuado el papel de la mujer y sus responsabilidades domésticas y de cuidado. Por ejemplo, los resultados de la investigación de Arango (2010) se concentran en las condiciones de movilidad y manejo de tiempo de personas en este tipo de Unidades Habitacionales (UH) en Ixtapaluca, haciendo hincapié en que la población que trabaja no tiene oportunidades de desarrollo profesional local.

Asimismo, señala que el transporte público es un tema clave que afecta la calidad de vida y es causa de rutinas extenuantes. En sus conclusiones, subraya las consecuencias de la lejanía y la falta de equipamiento, infraestructura urbana y servicio de transporte sobre las mujeres; menciona la pérdida de las redes de apoyo para el cuidado de los hijos y; en los casos de mujeres con compañero, la obligación de quedarse en casa para la atención y cuidado familiar. Además, se hace hincapié en la sobrecarga de trabajo de mujeres que llevan *doble jornada*, casos de mujeres solas y mujeres que trabajan, al tener que atender responsabilidades laborales y del hogar.

El trabajo de Jacquin (2012) se enfoca en la observación de las prácticas urbanas y trayectorias familiares de habitantes de conjuntos de Huehuetoca e Ixtapaluca, donde sobresale el papel de la mujer en la formación de colectividades en los

## 1. El problema de investigación

primeros años de habitar los conjuntos. Los resultados se concentran en mujeres que, ante el gasto familiar que representa el traslado laboral, permanecen en casa para la atención del hogar y de los hijos. Plantea que, frente a la pérdida de redes familiares por la lejanía de los conjuntos y la necesidad de soluciones para el cuidado de los hijos, sobresale la organización de éstas en la formación de redes de solidaridad locales que atienden principalmente las demandas de dotación de servicios básicos más urgentes. No obstante, después de algunos años, estas redes dejan de funcionar o se debilitan. Este estudio, a diferencia del anterior, no menciona los casos de mujeres que laboran fuera de casa.

Otro estudio sobre el impacto en la calidad de vida de las personas que viven en estos desarrollos habitacionales indica que la lejanía, la falta de accesibilidad a equipamiento e infraestructura urbana y las reducidas dimensiones de las viviendas afecta la vida cotidiana de forma negativa. Los tiempos de descanso y convivencia familiar se ven afectados por el tiempo dedicado a los traslados, así como el debilitamiento de las redes familiares y amistades que viven en la ciudad. Particularmente, la problemática de hacinamiento de las viviendas repercute sobre los jóvenes y niños al anular la intimidad y expulsar a los integrantes a la calle; con los peligros de seguridad que puede ocasionar (Esquivel, 2006).

Las evidencias muestran que la lejanía a centros laborales, la falta de acceso a centros de abastecimiento, salud y educación y las deficiencias en los servicios urbanos, especialmente de transporte público, repercute sobre varias actividades diarias de los residentes de estos conjuntos en varios aspectos fuertemente vinculados con la movilidad cotidiana. Por ejemplo: en el aislamiento que produce quedarse en casa para reducir costos de transporte, en la pérdida de redes familiares y sociales, en las serias restricciones de tiempo que determinan las rutinas y en la gestión sobre otras prácticas cotidianas.

Particularmente para las mujeres, estos aspectos afectan la forma en que llevan a cabo las prácticas de cuidado. Las consecuencias de esto no son menores, pueden generar altos costos sociales y económicos para la población –hombres, mujeres, niños y ancianos– debido a que son indispensables para el desarrollo físico, social

## 1. El problema de investigación

y afectivo. Lo anterior ha sido documentado en investigaciones empíricas de corte feminista desde el abordaje de los cuidados y en investigaciones que se aproximan a la observación de las prácticas reproductivas (Batthyány, 2007; Comelín Fornés, 2014; Consejo Económico y Social de la Ciudad de México, 2016; Lamas, 2016; Pérez Frago, 2017; Pérez Orozco, 2006a) . Para efectos de esta investigación, no interesa profundizar sobre la importancia de los cuidados sobre el desarrollo social y económico de los habitantes de VMIS, en todo caso, interesa señalar las importantes consecuencias sociales y económicas de la precarización de estas prácticas.

Asimismo, es importante apuntar la brecha de género que algunas prácticas de cuidados pueden reproducir cuando las mujeres están insertas en la fuerza laboral, ya que su reconocimiento es un factor importante para avanzar en la igualdad de derechos y obligaciones entre hombres y mujeres (Lamas, 2016).

Un estudio sobre las labores de cuidado en la Ciudad de México, basado en la Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (ENUT 2014), presenta datos que reflejan esta desigualdad cuando la población masculina y femenina se encuentran en la misma condición de tener un empleo remunerado. La carga global de trabajo –laboral y de cuidado– que las mujeres en la Ciudad de México emplean es de 82.20 horas semanales, frente a 71.36 horas semanales que dedican los hombres al trabajo remunerado y no remunerado. La diferencia es de 11 horas semanales. A nivel nacional la brecha crece: las mujeres con trabajo remunerado dedican en 83.1 horas semanales en las labores remuneradas y no remuneradas frente a 70 horas semanales que dedican los hombres (Pérez Frago, 2017).

Lo que no nos dicen los trabajos anteriormente mencionados sobre la VMIS es cómo, las mujeres que trabajan y viven en esos conjuntos, sobrellevan la *doble jornada laboral* al pasar tanto tiempo fuera de casa y en traslados laborales. La mayoría de ellos se enfocan en las actividades de mujeres que permanecen en casa, mientras la pareja o esposo es el encargado del sustento económico. Esta situación es representativa de este tipo de conjuntos porque ante los altos costos

## 1. El problema de investigación

de viaje y de tiempo, las familias se ven obligadas a repartir labores, lo que se refleja en su movilidad al decidir quién se mueve y para qué se mueven. No obstante, como se argumentará, para responder a la pregunta planteada, no interesa la representatividad de la población de los conjuntos habitacionales sino elementos de la accesibilidad que afectan mayormente las prácticas de cuidado.

Además de las características físico territoriales, hay aspectos socioculturales que también inciden en la relación accesibilidad y prácticas de cuidado. Éstas no solo tienen que ver con el género: la condición social, la edad, el estado civil e incluso las condiciones laborales, pueden afectar este vínculo. Sobre estos aspectos, ninguno de los trabajos anteriores ha profundizado. Es decir, como se ha mostrado, la mayoría de la evidencia se inclina a hacer notar los aspectos físico territoriales mientras que los aspectos socioculturales son tocados de manera tangencial. Además, al hacerlo de esta manera, se enfoca la mirada en el ámbito doméstico –la problemática de la vivienda–, mientras que se habla muy poco de las incidencias en el ámbito público.

Las consecuencias de esto conlleva a la invisibilización generalizada de estas prácticas que se manifiestan en la planificación urbana y de transporte al reproducir un enfoque dicotómico público-privado del espacio urbano, observando estas prácticas únicamente desde la vivienda; es decir, desde el espacio doméstico.<sup>6</sup>

Los puntos señalados llevan a la siguiente pregunta general: **¿Cómo operan las limitaciones de accesibilidad sobre las prácticas de cuidado en el espacio urbano, por parte de mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en VMIS?**

De acuerdo a lo expuesto, el problema de investigación que se formuló para esta tesis es el siguiente: **Aun cuando conocemos bien cuáles son las principales limitaciones de acceso físico territorial de los habitantes de las VMIS, conocemos**

---

<sup>6</sup> Se amplía más sobre esto en el apartado de justificación y relevancia de la tesis.

**menos cómo operan al intersecarse con las socioculturales y cuáles son las repercusiones sobre la vida cotidiana, específicamente, sobre las prácticas de cuidado fuera del ámbito doméstico. Lo cual, impide tener un entendimiento más completo sobre el fenómeno de exclusión social en estos conjuntos que permita incidir sobre propuestas de participación social específicas.**

### **1.3 Justificación de la investigación**

Como se ha expuesto, para los habitantes de VMIS en la ZMCM existen limitaciones de acceso a oportunidades laborales, infraestructura urbana y servicios de abastecimiento, salud, educación y transporte público, el cual repercute en la forma en la que se realizan las prácticas de cuidados. Particularmente las mujeres que trabajan fuera del hogar, en áreas centrales de la Ciudad de México, pasan mucho tiempo en traslados y fuera del ámbito doméstico. Esto las lleva a realizar mecanismos y estrategias para solventar estas prácticas en el espacio urbano; no obstante, estos medios han sido invisibilizados por la mayor parte de estudios que abordan esta problemática.

La relación entre accesibilidad y prácticas de cuidado ha sido abordada generalmente de manera tangencial y desde estudios cuantitativos basados en encuestas sobre habitabilidad, calidad de vida y transporte público. Sin embargo, aun cuando las aportaciones han develado mucho sobre la imbricación entre estos aspectos, estas no han logrado ser suficientes para el completo entendimiento de las consecuencias de una accesibilidad restringida sobre las prácticas de cuidados. Gran parte de este vacío tiene fundamentos espaciales a los que se debe prestar atención: primero, el carácter fijo y estático de la mayoría de estas pesquisas tienden a reproducir abordajes dicotómicos y esencialistas respecto al espacio público y privado y; por otro lado, se ha desatendido el aspecto sociocultural de los sujetos de investigación en pos de generalizar patrones y resultados.

En el campo de la planificación urbana, desde los primeros años de siglo, se comenzó a producir los primeros estudios acerca del nuevo modelo de vivienda

## 1. El problema de investigación

que, replicando el modelo chileno, parecía desarrollarse rápidamente en las principales ciudades del país. Estos ya cuestionaban, desde la nueva política de vivienda en México, el carácter periférico de la mayoría de los emplazamientos y los problemas que implicaba el cambio de uso de suelo agrícola a habitacional y habitacional mixto; también apuntaban sobre las consecuencias sociales y económicas para los habitantes si no existía una pronta consolidación urbana (Boils, 2004; Borjas Benavente y Bucio Escobedo, 2006; Puebla, 2002; Rodríguez y Sugranyes, 2005a).

Existen varias antologías de literatura académica sobre el nuevo modelo de vivienda de interés social con una gran cantidad de casos desarrollados en la ZMCM, debido, en parte, a la importancia y tamaño de la ciudad y por el número de unidades de vivienda producidas, siendo el mayor en el país (Borjas Benavente y Bucio Escobedo, 2006; Eibenschutz y Goya, 2009; Ziccardi y González Reynoso, 2015b). En ellos y otros estudios sobre la VMIS sobresalen, por un lado, los análisis sobre segregación urbana y desigualdad; y por otro, sobre la calidad de vida y habitabilidad de los habitantes. En la mayoría se abordan, de manera indirecta, temas sobre la movilidad, el transporte o la accesibilidad. Es en estos dos últimos tipos de análisis donde encontramos datos sobre las consecuencias que tiene la lejanía con las áreas centrales y la falta de acceso a servicios y oportunidades sobre las prácticas de cuidado de los residentes.

A pesar de que en varios de estos estudios se reconoce que la problemática de acceso está estrechamente vinculada con el análisis de movilidad y transporte, en su mayoría reducen su observación a las características de los patrones de viajes por diversos motivos (García Balderas, 2019; Montejano Escamilla, Caudillo Cos, y Cervantes Salas, 2018). Esto se debe esencialmente a lo que ya han apuntado varios autores respecto a la falta de datos cualitativos para los estudios de planificación y de transporte (Salazar Cruz, 1999; Casado Izquierdo, 2008; Ramírez Velázquez, 2015). Si las fuentes de información no son desagregadas por género y basadas en la experiencia de las personas, seguirán siendo limitadas en el entendimiento de la movilidad urbana y, por tanto, de la accesibilidad.

## 1. El problema de investigación

Esta falta sucede aun cuando la idea de movilidad se ha resignificado en las últimas décadas en las políticas de planificación urbana y de transporte, lo cual implicó enfocarse en la experiencia del usuario y no solo en la eficiencia de transporte y sus externalidades. Quizá un ejemplo claro es el cambio de nombre las instituciones gubernamentales que gestionan estas áreas en varias ciudades latinoamericanas; en el caso de México, la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) cambió a Secretaría de Movilidad (SEMOVI). No obstante, como apunta Zunino (2014), estos cambios parecen ser más de tipo semántico que epistemológico hacia la movilidad, ya que esto implicaría, entre otras cosas, considerar equitativamente esenciales las fuentes de información cuantitativa y cualitativa. Significaría generar datos y herramientas de análisis de problemas específicos que permitan entender las características particulares del lugar y las personas, y evitar así soluciones genéricas y ‘desterritorializadas’<sup>7</sup> que tienden a prevalecer en este tipo de políticas.

El problema es que, al reducir la movilidad cotidiana a las características de viajes y traslados, se desatienden aspectos socioculturales de las personas que necesariamente se revelan en la observación de la experiencia, y que interactúan con los aspectos socio territoriales del espacio urbano. La consecuencia es que la mayor producción de datos respecto a la accesibilidad y la movilidad es de carácter cuantitativo y ello resulta en la producción de trabajos mayormente descriptivos. Aun cuando estos datos son muy relevantes para el entendimiento de la accesibilidad y movilidad, suelen ser los únicos insumos para justificar políticas públicas de planificación urbana y transporte, poniendo el foco nuevamente en la eficiencia del transporte y soslayando problemas urbanos más apremiantes; como las necesidades de los habitantes de las periferias, quienes son los que hacen el mayor uso transporte público masivo en la ZMCM.

Sin embargo, existen excepciones importantes. El reciente trabajo de Soto (2019) respecto a la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México, hizo uso de datos

---

<sup>7</sup> Con este concepto nos referimos a que no toman en cuenta el contexto territorial.

## 1. El problema de investigación

cuantitativos y cualitativos a través de encuestas, etnografías móviles, entrevistas y grupos focales. Asimismo, respecto a la VMIS, los trabajos como los de Salazar, Esquivel, Arango y Jacquin (1999; 2006; 2010; 2012), abordados desde un enfoque sociológico, prestan atención a los datos cualitativos; aunque solo dos de ellas utilizan herramientas metodológicas como la entrevista para recolección de datos.

También, las investigaciones que abordan la problemática de acceso se caracterizan por tener un carácter fijo, es decir, delimitan el análisis espacial y las consecuencias de la problemática de acceso a los conjuntos habitacionales. Evidentemente, estas fronteras son necesarias porque establecen el corte analítico y acotaciones de la propia investigación. El problema se expone cuando se analizan las prácticas de cuidado en un territorio de difícil acceso físico territorial donde la movilidad cotidiana –o la (in)movilidad– juegan un papel determinante para el resto de sus actividades diarias. El trabajo que mejor expone y aborda este problema es el de Salazar (1999) al estudiar el uso del espacio urbano también incluye el espacio público.

Lo que se quiere dar cuenta es que las limitaciones de accesibilidad de las mujeres habitantes de las VMIS tienen manifestaciones en el espacio urbano, sobre todo para quienes tienen que trabajar en áreas centrales de la ciudad. Estas manifestaciones no se observan si se delimita el área de análisis a la vivienda o a los conjuntos habitacionales. Es necesario un enfoque que permita observar las prácticas cotidianas en el espacio urbano entendido como un “continuo” y salir del análisis dicotómico del espacio público y privado. En este sentido, llama la atención el trabajo de Salazar (1999) porque su acercamiento apunta al mismo interés, es decir, analiza el uso del espacio urbano no solo desde el ámbito doméstico, sino desde el espacio público, el hogar y el barrio. Sin embargo, no toma el caso de las VMIS sino de distintos barrios populares de la Ciudad de México. En él se analizan los roles de la familia, resaltando el papel de las mujeres en la apropiación del uso del espacio urbano.

## 1. El problema de investigación

Con el objetivo de superar tanto los abordajes dicotómicos del espacio público y privado que tienden a reproducir desigualdades de género, así como aquellos que solo atienden a características físico espaciales, desatendiendo los aspectos socioculturales de las residentes, como los anteriormente presentados, la presente investigación se aborda desde el enfoque de movilidad y género.

No obstante, en este punto es preciso aclarar que esta investigación no pretende únicamente integrar un enfoque de género como una herramienta del análisis de las diferencias, sino que se posiciona políticamente dentro de los estudios de la geografía feminista para intentar participar en la erradicación de las desigualdades al contribuir al entendimiento de los espacios de exclusión integrando el análisis de los roles de género que los reproducen. Este posicionamiento también implica reconocer el repertorio de conocimiento de luchas y teorías feminista desarrolladas anteriormente. En particular, este estudio retoma conceptos y abordajes teórico metodológicos que se han desarrollado desde diversos estudios feministas, como el mismo concepto de *cuidados* y la metodología de los *paisajes de cuidados* desde la geografía feminista, los cuales se desarrollan ampliamente en el siguiente capítulo.

Por otro lado, desde el giro de las movilidades en la ciencias sociales (Urry, 2000) la movilidad se considera como un enfoque de observación de desigualdades de acceso dado que tiene fuertes asociaciones simultaneas con el sujeto y el espacio-tiempo. El enfoque de la movilidad demuestra la importancia de abordar las investigaciones desde la naturaleza móvil del sujeto porque visibiliza aspectos que no se observan desde métodos fijos. Asimismo, promueve el abordaje del ámbito físico y subjetivo de las prácticas sociales, es decir, reconoce la importancia de los significados en la experiencia de moverse.

De acuerdo con Jirón e Imilán (2018), el análisis de la movilidad cotidiana desde este paradigma tiene dos cualidades. La primera, es que pone el foco en las prácticas cotidianas entendiéndolas como un continuo espacial, al señalar que la segmentación de ámbitos limita el análisis de la complejidad de las redes sociales que las sustentan. La segunda es que, al trabajar sobre el ámbito espaciotemporal,

## 1. El problema de investigación

inherente a la movilidad, incorpora esta dimensión a otras áreas donde, en apariencia, la importancia de lo espaciotemporal no es tan obvia, como el cuidado y las relaciones de género; las condiciones en las que se realiza el empleo informal o la morfología de la ciudad.

Para los autores, estas cualidades abren la posibilidad de abordar la movilidad en los estudios urbanos y sociales como objeto de estudio y como enfoque de investigación. La importancia de diferenciar estos atributos se fundamenta en dos fines: primero, la urgencia de incorporar las prácticas y conocimientos de las personas sus formas específicas de habitar en los estudios urbanos y, segundo, dar cuenta de la movilidad como un elemento significativo del habitar.

Es así, que para tener un mayor entendimiento del modo en el que el déficit de accesibilidad afecta las prácticas de cuidado, este estudio, en primer lugar, aborda el problema de investigación desde el enfoque de movilidad y género. No obstante, para lograr los objetivos de la investigación, será también necesario estudiar la movilidad cotidiana como objeto de estudio, esto es debido a la importancia que tiene esta práctica para organizar el resto de las actividades cotidianas. Las razones de su uso como objeto de investigación serán explicadas a detalle en el apartado metodológico de esta tesis. No obstante, es pertinente exponer las razones de su uso como enfoque:

La perspectiva de movilidad y género permite entender el espacio como un continuo y las prácticas de cuidado desarrolladas en flujos y redes materiales y subjetivos. Ni el espacio urbano, ni las prácticas de cuidado son abordados normalmente de esta manera. El supuesto es que, al girar la mirada a la movilidad, develará tres aspectos sobre las prácticas de cuidado: 1) su desenvolvimiento en el uso del espacio urbano, no solo el ámbito doméstico 2) la trascendencia de la movilidad en la vida cotidiana de los habitantes de la periferia de la Ciudad de México, 2) las desigualdades de género reproducidas en diversos espacios que, al desdibujar lo público/privado, revelan la realización de estas prácticas en lugares donde normalmente no se consideran; como el transporte público, los lugares de trabajo, los espacios de intercambio intermodal y los espacios de espera.

## 1. El problema de investigación

En ese sentido, esta tesis presenta un encuadre diferente para abordar, de manera general, elementos para indagar sobre los procesos de la producción del espacio urbano en las periferia de la Ciudad de México; más específicamente sobre los procesos que viven las mujeres que habitan estos conjuntos, los cuales fueron desarrollados, fundamentalmente, bajo una lógica de mercado generando un contexto de exclusión social, económica y laboral.

Por otro lado, es de suma importancia la investigación de las repercusiones de la falta de acceso a bienes, servicios y oportunidades en la Ciudad de México desde una perspectiva de género y de vida cotidiana. No solo con el fin de hacer más eficientes el transporte público y sus externalidades o para evidenciar las repercusiones de la política de vivienda neoliberal. Esto se ha hecho ya desde estudios cuantitativos que nos han dado datos muy valiosos sobre los patrones de viaje y, desde los análisis críticos sobre las consecuencias de la privatización de la gestión de la vivienda social. Es importante establecer nuevos enfoques teóricos y metodológicos que permitan entender cómo estos territorios pueden reproducir desigualdades que no se han visibilizado anteriormente, como aquellas que se reproducen por el género.

Lo que aporta la incorporación de la perspectiva de género en el diseño y planificación urbana y de transporte es relevante porque existen diversos mecanismos de control en la organización del espacio y tiempo de las mujeres que imponen límites y fronteras que se naturalizan, y con ello, reproducen un orden social genérico (Soto, 2013). La sectorización del espacio urbano en los ámbitos públicos y privado es un arquetipo de estos mecanismos de control porque reproducen dicotomías hombre/espacio público y mujer/espacio doméstico, vida productiva y reproductiva, casa/trabajo (Lamas, 2016; Buckingham, 2011; Muxí et al., 2011) . Estas soslayan las estrechas relaciones de ambas connotaciones y la complejidad urbana producida a través de sus prácticas cotidianas.

## 1. El problema de investigación

En ese sentido, el análisis de la movilidad cotidiana y género exige *fundir* estas dicotomías al revelar las experiencias de las mujeres fuera del espacio doméstico y su relación con otros espacios; más específicamente, al exponer cómo el hogar configura la experiencia en relación con otros espacio urbanos -cuerpo, casa, calle, barrio, ciudad-, y entonces promover la atención en esos ámbitos que, a priori, no se consideran espacios de reproducción o cuidado.

Por tanto, esta tesis contribuye al conocimiento de los mecanismos de reproducción de desigualdades en el espacio urbano ya que, desde esta perspectiva, el espacio se entiende como un *continuo* debido a su cualidad de *entretelar* diversas prácticas cotidianas, al tiempo que acentúa la desatención al ámbito reproductivo. Al tener esta información para la planeación urbana y de transporte se coadyuva al avance de la justicia espacial no solo de las mujeres sino de cualquier grupo vulnerable.

Ahora bien, para lograr lo planteado y superar tanto el carácter estático de la producción de datos, así como para acentuar la importancia de la experiencia desde la atención al aspecto sociocultural de mujeres habitantes de VMIS, es necesario usar un concepto de accesibilidad que los integre.

El concepto de accesibilidad tiene muchas acepciones, la mayor parte se basan en una perspectiva físico territorial, es decir, priorizan las características del espacio desde un enfoque kantiano: fijo, estático e independiente del tiempo (Mansilla, 2018); en ellas, el espacio se considera “contenedor” de materia física y prácticas sociales. Es necesario un concepto que ponga atención a las experiencias y significados, al tiempo que enfatice el carácter poético de las prácticas sociales sobre el espacio, sin soslayar cómo éste las configura.

Por tanto, para esta tesis, se entiende accesibilidad como “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (Jirón y Mansilla, 2013 adaptando el trabajo de Cass, Shove, y Urry, 2005). Es importante hacer notar que esta conceptualización considera la

## 1. El problema de investigación

accesibilidad como un atributo del sujeto y no del territorio o de los medios, no obstante permite retomar las correspondencias de los aspectos físico-territoriales así como los aspectos socioculturales.

De acuerdo a lo planteado, expondremos a continuación los objetivos que apunten a responder nuestra pregunta de investigación:

### 1.4 Objetivo General y Objetivos Particulares

Ante la pregunta que orienta esta investigación: Observadas desde el enfoque de movilidad y género ¿Cómo operan las limitaciones de accesibilidad sobre las prácticas de cuidado en el espacio urbano, por parte de mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en VMIS?

Se establece el siguiente objetivo general: **Comprender, desde el enfoque de movilidad y género, los vínculos entre accesibilidad y cuidados, analizando los mecanismos mediante los cuales se manifiestan las limitaciones de acceso en el espacio urbano por parte de mujeres habitantes de VMIS al ejercer sus recursos para trabajar y cuidar.**

En consecuencia, los objetivos particulares son los siguientes:

1. Identificar y describir los principales aspectos físico territoriales y socio culturales de la accesibilidad de trabajadoras del hogar habitantes de VMIS para establecer las limitaciones de acceso propias del modelo de vivienda en el que habitan y las limitaciones propias de su identidad como madres y trabajadoras del hogar
2. Analizar las prácticas de movilidad cotidiana laboral y las prácticas de cuidado para identificar las *barreras y estrategias de accesibilidad* que se manifiestan fuera del espacio doméstico y a través del espacio urbano.
3. Explicar los mecanismos de manifestación e interacción entre las *barreras y estrategias de accesibilidad* de movilidad cotidiana laboral para definir

## 1. El problema de investigación

las propiedades de operación conjunta entre las limitaciones físico territoriales y las socio culturales

4. Identificar las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas y relacionales de las prácticas de cuidado y explicar cómo se vinculan con las *barreras y estrategias de accesibilidad* durante la movilidad cotidiana laboral para establecer limitaciones de uso de sus recursos disponibles para el ejercicio del trabajo y de los cuidados.

### 1.5 Hipótesis de investigación

La formulación de la hipótesis así como el planteamiento del problema y los objetivos de investigación fueron reformulados constantemente durante el proceso de investigación y conforme se delineaba el objeto de estudio. En este caso, la hipótesis planteada orientó los observables propuestos referentes a las prácticas de cuidado durante el periodo del trabajo de campo. La hipótesis general de trabajo se estableció de la siguientes manera:

Para las mujeres que habitan en la VMIS y laboran en áreas centrales de la Ciudad de México, los elementos físico territoriales de su accesibilidad, al intersecarse con aspectos socioculturales como los roles de género, la estigmatización laboral, la vulnerabilidad económica y otros aspectos identitarios como la edad, la etnia y la condición social, exacerbaban desigualdades en la participación de recursos urbanos. Las limitaciones de su accesibilidad —así como los mecanismos y estrategias para solventarlas— se manifiestan en todo el espacio urbano —no solo en el territorio donde habitan—, presentándose y operando de forma compleja en sus prácticas de movilidad cotidiana, las cuales modifican aspectos primordiales para realizar prácticas de cuidado como son: las rutinas diarias, los vínculos sociales o redes de apoyo, los modos de proximidad del cuidado, y las prácticas de autocuidado.

Una vez planteado el problema, la pregunta y los objetivos de investigación, así como la hipótesis de trabajo, en las siguientes dos secciones se desarrolla los

## 1. El problema de investigación

principales marco teóricos y conceptuales en los que se fundamenta esta tesis, planteando la pertinencia y principales discusiones sobre los cuidados, la espacialización de los cuidados, así como el planteamiento del enfoque móvil de la investigación y su importancia en el entendimiento de la accesibilidad de las personas.

## Capítulo 2 SOBRE LOS CUIDADOS. Conceptos y Herramientas de Análisis

### 2.1 Introducción y consideraciones previas

En este capítulo se realiza una revisión bibliográfica con el fin de identificar las principales herramientas conceptuales, teóricas y empíricas en torno al cuidado. Interesa especialmente aquellas ideas que derivan de enfoques e investigaciones que toman en cuenta la dimensión espacio-temporal de la vida cotidiana, con el fin de urdir el proceso de las prácticas de cuidado tanto en el espacio doméstico como en el espacio urbano, ya no como esferas separadas sino como un continuo espacio-temporal en la vida cotidiana.

Para ello, en primer lugar, se establece la problemática a raíz del cambio profundo en la distribución de cuidado a partir del contexto socioeconómico actual, en el que la lógica del mercado se superpone a la lógica del mantenimiento de la vida, para ello se revisará el concepto de *crisis de cuidado* desarrollado desde el enfoque de la economía feminista. En este apartado se revisa la crítica hacia la dicotomía público/privada y hacia la autonomía individual. La primera, ayuda a entender el continuo espacio-temporal del espacio urbano, mientras que la segunda nos introducirá a un enfoque para el análisis de las relaciones entre prácticas de movilidad y de cuidado, el cual se desarrollará, de manera más específica, en el siguiente capítulo. En este sentido, se revisarán aquellas herramientas de investigación que incluyen la dimensión espacio-temporal, entre las que destacan las aportaciones de la geografía y el urbanismo feminista.

El cuidado es a la vez concepto, práctica, política y exhortación moral (Atkinson, Lawson, y Wiles, 2011) dada su densidad teórica y su potencial estratégico para generar debates sobre otros conceptos –como el del trabajo, la autonomía y la dependencia–, el concepto de *cuidado* tiene varias definiciones y aún no se ha llegado a un consenso dentro de las corrientes teóricas feministas. (Carrasco, Borderías Mondéjar, y Torns, 2011). Para esta investigación, el *cuidado* o *cuidados* refiere a todas aquellas actividades que hace la especie humana para

## 2. Sobre los cuidados

mantener, continuar y reparar nuestro mundo, para vivir en él de la mejor manera posible; este mundo incluye cuerpos, individualidades y entorno, considerado como una red compleja que sostiene la vida (Fisher y Tronto, 1990, como se citó en Tronto, 2018, pp 24-25).

El concepto de *cuidados* apela a otras nociones como *trabajo doméstico*, *trabajo de cuidados*, *labores de cuidados*, *labores reproductivas* y sigue siendo objeto de debate porque cuestiona el significado mismo de trabajo<sup>8</sup>. No es de interés de esta investigación entrar en la discusión teórica sobre esta noción y las labores de cuidado, por lo que, en adelante, nos referiremos a todas las actividades de cuidado, incluyendo las labores de cuidado, como *cuidado* o *cuidados*, evitando así la denominación de *trabajo*.

No obstante, se precisa realizar dos aclaraciones: 1) se reconoce que al hablar solo de cuidado o cuidados –sin anteponer labor de o trabajo de– puede resultar un concepto más vulnerable para identificarlo con la “mística del cuidado”<sup>9</sup>, y 2) aun cuando no se referirá explícitamente a trabajo –ya sea al asociado al trabajo/empleo o al no remunerado, éste no lo excluye. Se ha tomado la decisión de hablar de cuidado o cuidados por considerarlo un concepto más adecuado para relacionarlo con sus aspectos materiales y afectivo-relacionales y porque el mismo concepto de labor de cuidados continua en discusión.

---

<sup>8</sup> Para mayor referencia sobre los debates surgidos en torno a la labor de cuidados ver Carrasco et. al (2011)

<sup>9</sup> Se entiende como “mística del cuidado” al hecho de referirse solo al aspecto subjetivo del cuidado. Aquel que se traduce en emociones y sentimientos (afectos o desafectos, por ejemplo), para construir una identidad femenina basada en el cuidado y la maternidad. Negando que en muchas ocasiones implica muchas dificultades o no cumple con los sentimientos y emociones esperados socialmente y que se realiza, en muchas ocasiones, por obligación moral socialmente construida que oprime a las mujeres (Carrasco et al., 2011, p 72)

Se ha dicho que cuidado o cuidados no deja del lado que se reconozca una labor dentro de ella, por lo que se debe precisar también, a qué tipo de labor se hace referencia en esta investigación

:

“... en sentido amplio, es una actividad que se desarrolla de manera continua y que forma parte de la naturaleza humana. De hecho, entendemos el trabajo como la práctica de creación y recreación de la vida y de las relaciones humanas. En la experiencia de las mujeres, trabajo y vida son la misma cosa. El trabajo nos permite crear las condiciones adecuadas para que se desarrolle la vida humana partiendo de las condiciones del medio natural.”

Este concepto, desarrollado por Bosch et al (2005), no pretende delimitar qué es y qué no es trabajo sino que desplaza el análisis en torno a las condiciones en que se realiza y las relaciones de desigualdad que involucra. Además, plantea el trabajo como un continuo necesidad-trabajo<sup>10</sup>; es decir, tiene el potencial para difuminar las barreras entre la esfera pública y privada, ya que hay trabajos de cuidados gratuitos en el espacio público, y trabajo de cuidados pagados en el espacio doméstico, y viceversa. Esta definición nos ayuda a analizar el continuo territorial en las prácticas de cuidado, al sugerir que trabajo y vida – sostenimiento de la vida– son una prolongación de lo mismo.

Se ha dicho que, hablar de cuidado es hacer referencia a un concepto amplio que incluye varias actividades de la vida cotidiana en una dimensión material y afectivo-relacional; material porque incluye la dimensión de recursos físicos, espaciales y temporales para llevarlos a cabo; y afectivo-relacional porque toma en cuenta las subjetividades, emociones y significados que implica realizarlos. Estas actividades se realizan tanto en la vida cotidiana como en eventos

---

<sup>10</sup> En este punto Pérez Orozco (2006a), apunta que la definición de trabajo debe cuestionar los límites conceptuales en los que acostumbramos movernos por lo que debe tener el potencial de difuminar no solo las esferas público privadas, sino otro tipo de dicotomías asociadas al trabajo, como: trabajo-ocio, trabajo-consumo; por tanto, el concepto de *trabajo de cuidado* debe tener una continuidad en situaciones de salud y enfermedad, y debe tener un carácter transversal entre lo económico y lo no económico, lo material y lo afectivo, el trabajo y la vida.

## 2. Sobre los cuidados

emergentes que implican un cambio social a nivel macro estructural, como pueden ser las guerras o los desastres naturales, sin embargo, para propósitos de esta investigación, se tomará en consideración solamente aquellas actividades de cuidado que formen parte de la vida cotidiana, es decir, aquellas que se considera como sociabilidad básica individual que se expresan en conductas y actividades realizadas día con día (Salazar Cruz, 1999, p 13). Las ventajas de observar los cuidados es que hablan desde la vida cotidiana, con una mirada de abajo hacia arriba, desde la vida concreta, para cuestionar las grandes estructuras económicas y discursivas y, al mismo tiempo, otorgando una óptica privilegiada para la observación de las desigualdades que no se perciben desde una lógica de mercado u otros enfoques macro (Pérez Orozco, 2020).

Otra característica que interesa destacar es el aspecto universal y no estático de las necesidades de cuidados. Todas y todos necesitamos de diversas formas de cuidados a lo largo del ciclo de vida (Pérez Fragoso, 2017; Fraser, 2016; Batthyány, 2015; Carrasco et al., 2011; Pérez Orozco, 2006a). Se considera que la dependencia y la autonomía no son fijas, ni únicas, y que, a lo largo de la vida, todos nos encontramos en diversas posiciones de necesidad de cuidados y que, además estas condiciones son atravesadas por ejes de género, clase, edad y etnia.

Por consiguiente, esta investigación se posiciona críticamente ante los estudios que consideran únicamente al sujeto autónomo e independiente, ya que forma parte de un discurso liberal –androcéntrico y enfocado al mercado– que centra las actividades productivas y el beneficio económico y que oculta la otra cara que es, precisamente, la que sostiene la vida. En ese sentido, Amaia Pérez Orozco (2006a) realiza una analogía del sistema económico con un iceberg, basado en la “ficción social” de la existencia del individuo y de un mercado autónomo, donde la base que lo sostiene se encuentra invisibilizada. Al respecto, se desarrollará más adelante el concepto de interdependencia frente a los conceptos de dependencia y autonomía.

## 2.2 Crisis de los cuidados

Un aspecto esencial para lograr entender el territorio como un continuo es entender los mecanismos que han ocasionado su ruptura, ya que, como se argumenta en esta tesis, la dicotomía público-privada ha tenido manifestaciones en el espacio-tiempo que han resultado, entre otras cosas, en la invisibilización de actividades esenciales para la vida humana en el ámbito privado, como son las relativas al cuidado. En este sentido, la denominada *crisis de cuidado* nos ayuda esencialmente en tres aspectos: 1) a entender esta separación de esferas en los cambios y manifestaciones en el contexto socioeconómico actual 2) a situarnos dentro de procesos macro pero desde la mirada de la vida cotidiana, 3) a visibilizar los mecanismos estructurados en torno al género que repercuten de manera desigual en el bienestar de las mujeres.

La *crisis de los cuidados* es una noción mayormente usada por la economía feminista desde el enfoque de la reproducción social<sup>11</sup> para hacer énfasis en la precarización de las actividades necesarias para el sostenimiento de la vida en el contexto de un sistema económico globalizado y financiarizado. Por ello, debates actuales en torno a la *pobreza de tiempo*, *vaciamiento social* y *equilibrio familia-trabajo* están a menudo relacionadas con este concepto. Sin embargo, aunque los debates académicos surgen en la década de los 70, sus orígenes se encuentran en los del capitalismo y en el nacimiento de la sociedad industrializada del siglo XIX.

El tema también ha sido problematizado anteriormente por diversas disciplinas ajenas a las corrientes feministas de la economía, por ejemplo, desde las tensiones de la *reproducción social* en el capitalismo, que continúa considerándose parte de esta esfera. Dentro de las disciplinas que además incluyen la dimensión espacio-temporal como la geografía urbana, la teoría crítica urbana y la historia de la

---

<sup>11</sup> En adelante, se entiende como *reproducción social* como un complejo proceso de tareas, trabajos y energías cuyo objetivo sería la reproducción de la población, las relaciones sociales, y en particular la fuerza de trabajo; éste incluye la estructura familiar, la estructura de trabajo asalariado, el rol del Estado en la reproducción de la población y de la fuerza de trabajo (Carrasco et al., 2011).

## 2. Sobre los cuidados

planificación urbana, se pueden destacar los trabajos teóricos de Doreen Massey (1995) acerca de la *división espacial del trabajo* desde la *división sexual del trabajo* y de Ana Fanni Alessandri Carlos (2018) acerca de la *producción del espacio urbano* y la *reproducción social*. También autores más recientes como Sevilla Buitrago (2010, 2014) quien desde la historia de la planificación urbana han contribuido al entendimiento de estas tensiones y cómo repercuten en la configuración histórica de las ciudades.

Para apuntar la relevancia de la dimensión de los cuidados, es necesario establecer la importancia que tienen para el mantenimiento del sistema capitalista. Éste depende de las actividades reproductivas y constituye una de las condiciones básicas para el mantenimiento del mercado (Fraser, 2016; Carrasco et al., 2011; Pérez Orozco, 2006a; Pérez Fragosó, 2016).

Las actividades reproductivas no asalariadas –como son la mayor parte de las actividades de cuidado– son necesarias para la existencia del trabajo asalariado y por ende para la acumulación del capital. Además, no solo procuran la vida de la misma fuerza laboral que lo sostiene, sino que, al mismo tiempo, reproducen vínculos sociales y mentalidades de formación del mismo sistema. Esta problematización tiene implicaciones de género importantes, ya que como se verá más adelante, históricamente, las actividades de cuidado han sido desempeñadas mayormente por mujeres y, por lo tanto, están asociadas a las relaciones de poder en función del género; pero también tiene implicaciones en la representación de otras desigualdades, por ejemplo, para aquellos que no son representados por el modelo blanco-burgués- varón- adulto- sano.

En las diversas etapas del sistema capitalista ha existido una contradicción con las actividades de reproducción social, ya que la orientación del capitalismo hacia la acumulación ilimitada –y usos de recursos ilimitados– tiende a desestabilizar los procesos socioreproductivos (Fraser, 2016). Pero si hablar de crisis de cuidado es hablar de un fenómeno socioreproductivo del sistema capitalista que hoy opera y, si consideramos que los cuidados –de acuerdo a la definición previamente expuesta– tienen como objetivo la sostenibilidad de la vida, entonces es también

necesario referirse a un conflicto de dos lógicas contrapuestas: por un lado, la satisfacción de las necesidades de las personas como medio para la acumulación del capital, mientras que por otro, es un fin en sí mismo (Pérez Orozco, 2006a).

Es decir, desde este enfoque, no se trata de considerar la reproducción de las personas como un medio para la producción en beneficio del mercado, sino también, visibilizar varias dimensiones de reproducción social y diversidad de necesidades humanas y, más importante aún, desplazando el objetivo socioeconómico de la obtención de beneficio al del sostenimiento de la vida. El enfoque de reproducción social al referirse a la *crisis de cuidados* también rechaza la tradicional separación de la esfera mercantil y la doméstica que conforman una nueva división sexual del trabajo, y nuevas formas de relaciones de poder desiguales, donde las mujeres están viviendo una constante tensión al desplazarse por ambos espacios.

No es de interés desarrollar históricamente las diferentes condiciones, mecanismos y manifestaciones en los que se ha desarrollado estas tensiones en las diferentes etapas del capitalismo, pero resulta conveniente situar los orígenes de la ruptura público-privada, ya que es uno de los componentes que siguen influyendo en la creación de conocimiento de la vida cotidiana de las ciudades<sup>12</sup> con su consecuente sesgo.

### 2.1.1 Capitalismo y reproducción social

---

<sup>12</sup> El trabajo de Nancy Fraser ha analizado ampliamente las contradicciones de la reproducción social en diferentes etapas del capitalismo, dividiéndola en tres etapas donde ubica crisis socioreproductivas: la era de la industrialización, la etapa fordista y el capitalismo actual que denomina *capitalismo financiarizado*. En estos análisis describe las condiciones que propiciaron estos cambios así como los mecanismos que permitieron institucionalizar algunas de las principales características de estas tensiones como la separación del espacio público y privado, la institucionalización de la familia basada en el modelo heteropatriarcal y la relegación de actividades domésticas a las mujeres.

## 2. Sobre los cuidados

Fraser sitúa la relegación de las mujeres al hogar en la época del capitalismo liberal del siglo XIX, cuando la crisis socioreproductiva comenzó al incorporar a mujeres y niños en los trabajos fabriles para su consecuente explotación. Con salarios de miseria y las largas horas de trabajo insalubre, la crisis socioreproductiva se expresaba en la incapacidad de sustento de la vida de los trabajadores y por ende en la desestabilización de la economía. La solución, dentro del “núcleo” europeo, fue una legislación proteccionista contra la explotación de las mujeres y niños, retomando un modelo heteropatriarcal que ya existía, donde la mujer era relegada al hogar para encargarse de las labores domésticas, mientras que el hombre se encargaría de las actividades productivas.

La protección social entonces, se alineaba con la dominación masculina a través de la institucionalización de un modelo específico de familia. Algunas consecuencias de esta separación de esferas se mantienen hoy en día: el desprecio por las actividades no remuneradas por considerarlas no productivas, la dependencia económica de las mujeres hacia quienes ejercían las actividades productivas –generalmente hombres– y, en caso de participación de ellas en estas actividades, la desestimación e invisibilidad en el ámbito público. Esto trajo consigo la despolitización de las mujeres al relegarlas al ámbito privado y el consecuente reclamo de la llamada *primera ola feminista*.

La separación de esferas supondría una estabilización económica; sin embargo, resultó igualmente problemático, porque solo protegía a un grupo muy reducido de la sociedad. El problema socioreproductivo persistía dentro de las familias obreras y empobrecidas, donde las mujeres no tenían la capacidad económica para satisfacer los ideales de domesticidad de la época (Fraser, 2016; Carrasco et al., 2011). En los países latinoamericanos y las colonias africanas se copió este modelo, al menos desde el plano ideológico, pues este no sirvió tampoco para amparar a grupos vulnerables –como los grupos indígenas, trabajando para satisfacer el ideal doméstico de las clases medias y altas– ni sirvió tampoco para protegerlos de la explotación de sus recursos y fuerza de trabajo.

Con el modelo fordista –segunda etapa capitalista de acuerdo a Fraser (2016)– las condiciones cambiaron, pero el modelo de separación de esferas continuó a través de otras articulaciones. La principal característica de esta etapa, al menos en los países industrializados –y que fue copiado en los países latinoamericanos, con muy pocos recursos para llevarlo a cabo– fue la relativa participación del Estado en el desarrollo de la esfera reproductiva. El llamado *modelo de bienestar social* –instalado mayormente en Europa y países anglosajones– intentaba contrarrestar las consecuencias de la explotación y del desempleo masivo sobre la reproducción social, y lo hizo en parte a través de la institucionalización del modelo familiar basado en el hombre proveedor, la mujer encargada de la casa y el consumo doméstico de productos de uso cotidiano producidos en masa. Esta vez se trataba de interiorizar estos modelos para estabilizar el sistema al contrarrestar las tensiones socioreproductivas: “La productividad y la rentabilidad [del sistema capitalista fordista] exigían el cultivo ‘biopolítico’ de una fuerza de trabajo sana y preparada, con intereses en el sistema, y no una desarrapada muchedumbre revolucionaria” (Fraser, 2016, p 109). Con este modelo se naturaliza el modelo familiar sexista a través de la institucionalización de interpretaciones androcéntricas de familia y trabajo.

Brevemente revisadas las tensiones socioreproductivas en etapas anteriores al capitalismo financiarizado –tercera etapa capitalista–, conviene detenernos en las condiciones y mecanismos que operan actualmente y cómo se manifiestan estas tensiones en lo que hoy llamamos de manera generalizada *crisis de los cuidados*. ¿A que nos referimos con *crisis de los cuidados*? y ¿Por qué las prácticas de cuidado son un tema apremiante en el contexto actual para las ciudades latinoamericanas?

### 2.1.2 Redistribución de cuidados

Se entiende por *crisis de cuidado* o *de los cuidados* aquel proceso de desestabilización de un modelo previo del reparto de responsabilidades de cuidado y la consecuente reorganización, redistribución o traslado para su cobertura, el cual se realiza actualmente no solo de forma insuficiente y

precarizada, sino discriminatoria, porque se basa en las desigualdades sociales del modelo anterior (Pérez Orozco, 2006a). Además, esta crisis solo puede percibirse de manera integral si dejamos de centrar nuestra visión en los mercados y colocamos la sostenibilidad de la vida como eje analítico fundamental. Asimismo, como se comentó anteriormente, este proceso tiene implicaciones de género importantes, ya que, a lo largo de la historia, estas actividades han sido realizadas en su mayoría por mujeres.

De acuerdo con Fraser, el principal mecanismo para instaurar este nuevo modelo fue a través de la deuda. A escala global, se promovió mediante instituciones financieras internacionales –Fondo Monetario Internacional y Banco Mundial en América Latina– que impusieron a los Estados la reducción del gasto público y, por lo tanto, su papel como proveedor en el bienestar social fue también a través de este mecanismo, por el cual se despojó de tierras a campesinos para privatizar y monopolizar recursos naturales.

Esta deuda se arrastra de una escala transnacional a una escala familiar y se sostiene a través de créditos. Se pasó entonces de una sociedad industrial sindicalizada a una sociedad con empleo precario, salarios bajos y deudas constantes, además de la completa o parcial privatización de la educación, la salud y la vivienda social, lo que provocó la reducción de los recursos y capacidades para la realización de los cuidados y su consecuente transferencia al mercado o al ámbito privado –familias y comunidades– generalmente más precarizado.

El nuevo modelo económico se caracteriza entonces por la incorporación de las mujeres a la esfera del trabajo remunerado, al tiempo que precariza los salarios reales, aumentando así el número de horas de trabajo y ocasionando “...una desesperada pelea por transferir el trabajo de cuidados a otros”(Fraser, 2016, p 114). Así, nociones ligadas a la reproducción social están íntimamente relacionadas a la noción del cuidado como el *trabajo doméstico*, *trabajo afectivo*, *autocuidado*, *labores del hogar*, etc.

Hemos visto brevemente las características del modelo anterior basado en la provisión estatal de bienestar social –aunque con muchas limitantes económicas en los países latinoamericanos que lo adoptaron–. En contraste, y con características globalizadoras y neoliberales, el nuevo modelo promueve la desvinculación del Estado y el mercado en los procesos de reproducción social. Estos cambios han provocado una redistribución de las actividades de cuidado, ya que existe un incremento en la necesidad de cuidados, al tiempo que hay una reducción en las capacidades para realizarlos.

En el reparto de responsabilidades, así como el Estado y el mercado no han asumido sus compromisos frente al cuidado o las han reducido notablemente, de la misma forma es necesario mencionar el papel de los hombres, ya que a pesar de que sí ha habido un incremento en la participación de las tareas reproductivas, se siguen considerando mayormente como ayuda en lugar de redistribución de tareas. “Los roles de las mujeres están cambiando, pero los roles masculinos no están siendo igualmente modificados, lo cual se ve, por ejemplo, en la resistencia masculina a adaptar los ritmos y formas de trabajo asalariado a las cambiantes necesidades de cuidado” Pérez Orozco (2006a).

La invisibilización de la participación de las mujeres en diversas esferas sociales que ha provocado la dicotomía público-privada está en proceso de transformación y ha dejado de estar firmemente asociada con el ámbito doméstico –aunque permanece–. Sin embargo, en lo que respecta a la distribución de los cuidados, al no haber otros agentes sociales que asuman sus responsabilidades, las tareas recaen nuevamente en las mujeres, ya sea a través de redes familiares o de prestación de servicios.

A esto se refieren las llamadas *cadena de cuidados*, fenómeno que se presentan desde una escala barrial – por ejemplo, encargar a los niños con alguna vecina– o a escala global, como es la presencia de migrantes en países industrializados que

## 2. Sobre los cuidados

llevan a cabo estas tareas, generalmente mujeres.<sup>13</sup> Dentro de las redes familiares, nos referimos a las tareas que son mayormente realizadas por las abuelas, las tías, vecinas y, en no pocas ocasiones, incluso niñas. En el caso de los servicios de cuidados, estos son generalmente realizados por otras mujeres más empobrecidas, y pertenecen a grupos vulnerables como etnias, grupos indígenas o migrantes. Es decir, la redistribución del cuidado se está realizando de unas a otras mujeres con base a ejes de desigualdad social.

Aunque la transferencia de labores domésticas a grupos más vulnerables dentro de familias de clase media y alta en países latinoamericanos ha sido un continuo histórico, es importante mencionar el papel que han jugado las mujeres indígenas dentro del imaginario de “buena familia” en estos grupos donde tener una persona viviendo en casa que resuelva exclusivamente las labores domésticas y de cuidado fue, y sigue siendo, símbolo de estatus social y un recurso muy utilizado entre la clase alta. No obstante, su papel e importancia ha sido sistemáticamente invisibilizado y menospreciado.<sup>14</sup> Es así como las prácticas de cuidado son mercantilizadas –para quién puede pagarlas– o encargadas a grupos sociales más vulnerables, que a su vez se trasladan nuevamente a la esfera doméstica-privada.

---

<sup>13</sup> Un ejemplo de ello se encuentra en Filipinas, donde gobierno da facilidades para que las mujeres migren por la importancia que tienen las remesas en el país. En el caso de países latinoamericanos y específicamente en México, ha habido una migración local por parte de las mujeres indígenas para realizar trabajos domésticos en familias de clase media y alta y hasta ahora siguen haciéndolo y siguen siendo sistemáticamente invisibilizadas,

<sup>14</sup> En este sentido, y para ejemplificar lo anterior, vale la pena mencionar la película *Roma* de Alfonso Cuarón (2018), donde la protagonista es una indígena mixteca que trabaja en las labores domésticas para una familia mexicana de clase media durante los primeros años de la década de los setentas. Este largometraje destaca no solo por ser una de las primeras películas mexicanas que abordan el tema de las trabajadoras domésticas indígenas que viven en hogares de familias acomodadas, sin ser humillante, ofensivo o condescendiente hacia estas comunidades, sino que desde mi punto de vista, posee una perspectiva crítica hacia el papel afectivo que desempeñan estas mujeres al realizar las labores de cuidados y, al mismo tiempo, denuncia su vulnerabilidad por la constante invisibilización por parte de sus parejas, “patrones”, sociedad y Estado.

Así, el estudio de los cuidados es un lugar excepcional para analizar no solo las desigualdades de género sino aquellas que lo atraviesan y agudizan como lo son la edad, la etnia, la condición socioeconómica y la de migrante. Ayuda, por tanto, a evidenciar diversas relaciones de poder que se generan dentro de un modelo socioeconómico cuya lógica no da espacio para el mantenimiento de la vida. Analizar las prácticas de cuidado reconociendo la presente *crisis de cuidados* es dar cuenta del reforzamiento de relaciones desiguales previas –en este caso la invisibilización en el ámbito público de estas actividades– y la urgencia de cubrir las actividades reproductivas en un contexto que, por diversos frentes, las debilita y por tanto precariza la vida.

### 2.1.3 El espejismo del espacio público y privado

Con esta situación de precariedad se mantiene la (aparente) ausencia femenina que venía dándose en otros modelos, pero con manifestaciones distintas. La separación de los ámbitos público y privado, sustentada por la división sexual del trabajo –claramente distinguible en el modelo anterior– continúa, pero bajo expresiones distintas en las que es importante detenerse.

Tal y como se revisó en el apartado anterior, la estructura socioeconómica se organiza en dos esferas diferenciadas: el ámbito de lo público, donde se realizan las actividades productivas y, por tanto aquellas que se manifiestan y son objeto de reconocimiento político y económico y; el ámbito de lo privado, como aquel que se refiere a lo doméstico, y que ha sido velado en diversas esferas e institucionalizado bajo el modelo de familia nuclear tradicional –padre, madre e hijos– ejercidos por un constructo social referido a lo “propio de los hombres” y lo “propio de las mujeres”.

Se sabe también que esta organización ha funcionado mayormente a escala ideológica, ya que la mayor parte de las mujeres–obreras o empobrecidas– han estado siempre presentes en el ámbito público de diferentes formas, pero continuamente ocultas en el ámbito público; ocultamiento que se expresa en

diferentes niveles y que aún hoy podemos identificar. Uno de los ejemplos más claros, es la baja presencia femenina en el reconocimiento de sus aportaciones en ámbitos tan diversos como la cultura, el arte, la política y la academia. Como se argumentará más adelante esta aparente dicotomía se expresó también en la dimensión espacio-temporal siendo quizá uno de los ejemplos más evidentes los que refieren al diseño y planificación urbana y arquitectónica (ver acápite 2.3. *Espacializar el cuidado*) dónde los espacios urbanos y arquitectónicos han reforzado esta separación ignorando sistemáticamente la importancia de las prácticas reproductivas en el diseño.

La razones por las que se dio la separación de esferas público/privada y, por consiguiente, de la invisibilización de los trabajos reproductivos y de cuidados, se fundamentan en facilitar el desplazamiento de los costos de producción a la esfera doméstica y, de esta manera, disminuir el costo de la fuerza de trabajo para aumentar el beneficio; tal como sucede actualmente con la precarización del mercado laboral (Carrasco et al., 2011). El “espejismo” se ha llevado a cabo con la suposición de que los trabajadores “emergían” libres de necesidades reproductivas, pero, como también se ha argumentado, solo podía existir si había alguien quién asumía la responsabilidad de sostener la vida día a día. Como apunta Pérez Orozco (2006a, p 19):

Las mujeres tenían una “presencia ausente” [...] asumían responsabilidades, pero su actividad debía ocultarse, porque solo así se maquillaba el conflicto entre la acumulación y el cuidado de la vida y se creaba el espejismo social de que los mercados eran autosuficientes y los trabajadores asalariados, autónomos.

Así, por medio de dos esferas que parecían complementarse –aunque asimétricas y desiguales– el anterior modelo del Estado de bienestar dispuso sus prestaciones en torno a un modelo de familia heteronormativa, lo que supuso la obtención directa de derechos a los individuos “autónomos” y otra derivada para los individuos dependientes. Esto significa que, para los últimos, sus derechos están en función de las relaciones familiares con los primeros y, en ocasiones, no existe ningún derecho para aquellos que no se anexaran a este modelo de familia.

El ejemplo claro está en las prestaciones de servicio de salud pública. El trabajador es el que recibe el derecho directo mientras que su pareja e hijos son *derechohabientes*, es decir, que derivan su derecho del trabajador. Las implicaciones que esto supone son evidentes, se exponen tres: primero, la jerarquización de la ciudadanía, si es entendida como condición para reconocer a una persona con derechos políticos y sociales, aquél que no se encuentre dentro del arreglo familiar tradicional no es sujeto de derechos (por lo tanto, existen ciudadanos de segunda); segundo, la suposición que el trabajador es un individuo continuamente independiente, es decir, que en el día a día es un individuo autónomo y no sujeto a cuidados; y, tercero, al ser este el modelo de familia que representaba mayormente a una tipo de mujer blanca y burguesa, supuso la universalización de las experiencias de la mayor parte de la población femenina y por consiguiente el ocultamiento de las voces de las minorías.

Las contradicciones de las actividades socioreproductivas con el nuevo modelo están acentuándose debido a múltiples factores, entre los que están en el centro de atención de las discusiones feministas se pueden mencionar: la mayor inserción de las mujeres al mercado laboral (formal o informal), los nuevos modelos de unidad familiar (llamados también unidades de convivencia) y la reducción en la tasa de natalidad. Estos factores acentúan las tensiones de ambas lógicas –sostenibilidad de la vida y mercado– que se vuelven más evidentes cuando se solapan (Pérez Orozco, 2006a). Por un lado, cuando el mercado ocupa el ámbito de los cuidados (su mercantilización) con las implicaciones que significa obtener un cuidado de calidad desde esta lógica y las desigualdades que se evidencian para quienes pueden pagarlo; por otro lado, cuando se afecta a la persona que da los cuidados al compaginar la vida familiar y laboral, es decir, cuando los tiempos que exige el mercado, no considera, una vez más, los tiempos que exige los cuidados. Todas las anteriores son características de la llamada crisis de cuidados, cuyas causas y repercusiones en diferentes contextos siguen

poniendo a debate conceptos tan amplios como trabajo, ciudadanía y democracia<sup>15</sup>.

#### 2.1.4 Del mito de la autonomía individual a la interdependencia

El concepto de cuidado y en específico de la labor de cuidados desarrollado por la economía feminista dio paso, necesariamente, a preguntarse quiénes necesitan de éste. La tendencia de esta respuesta sigue estando dirigida a las personas dependientes, las cuales son consideradas como un grupo específico de personas, como niños, adultos mayores, y personas con alguna enfermedad o discapacidad.

El aporte feminista ha sido cuestionar el concepto mismo de dependencia y autonomía, al reconocer que todos necesitamos de cuidados –materiales y afectivos–, de diversos grados, dimensiones y formas a lo largo de nuestra vida; en ese sentido es una noción multidimensional. La dependencia no está en función de determinados grupos sociales y económicos, sino que es la representación de la vulnerabilidad de todas las personas y, por lo tanto, es algo inherente a la condición humana (Carrasco et al., 2011). Por ello, la idea de dependencia es un constructo social que identifica a algunos grupos de población, generalmente relacionados con la salud o la edad.

El individuo autónomo, el sujeto fetiche del liberalismo, existe sobre la base de la negación de la recepción de trabajos domésticos, es decir, a través de la invisibilidad de éstos. Al desestimar la importancia de estas labores, se cae en el espejismo de ser innecesarias. Por otro lado, en el caso de que sean reconocidas, solo se toma en cuenta el aspecto material del cuidado, fundamentándose en que la dependencia es una situación individual. Quienes no disfruten de buena salud o un cuerpo “normal” e “independiente” se encuentran dentro de la desviación, sin

---

<sup>15</sup> Vale la pena destacar los aportes de Joan Tronto (2013) respecto a la democracia como la idea de la *Care Democracy* y los aportes de Amaia Pérez Orozco (2006b) respecto a los conceptos de trabajo y ciudadanía.

tomar en cuenta que todo criterio de normalidad es un constructo social (Carrasco et al., 2011; Pérez Orozco, 2006a).

Se ha construido así un mito sobre la autonomía individual que forma parte de los valores sociales a seguir. Esto tiene diversas consecuencias, sobre todo al revisar el concepto de ciudadanía, ya que puede ser causa directa del deficiente acceso de las mujeres a los derechos económicos y sociales. Al igual que la idea de familia tradicional, antes mencionada, socava el acceso a los derechos de personas que no entran dentro de este concepto –familias monoparentales, de padres o madres homosexuales y hogares unipersonales, por ejemplo–, la idea del sujeto dependiente invisibiliza las voces y derechos de los que no están considerados dentro de este concepto.

La dependencia no es entonces, una situación anómala o inusual causada por enfermedad o alguna etapa del ciclo de vida, tampoco es el resultado de decisiones y acciones individuales. Se usa concepto de interdependencia que se contrapone a la díada autonomía/dependencia. Este concepto reconoce que todos los individuos dependemos de unos y otros, de diversas formas dentro en el ámbito material (biológico y económico) y emocional para vivir a lo largo del ciclo vital. En algunos periodos de vida se puede depender más de un ámbito u otro, pero los cuidados son inevitables en todos ellos. Así mismo, si la interdependencia es universal, también debería de serlo las responsabilidades sobre los cuidados, alejándolas de la idea individualista y privada, y acercándose al reconocimiento de la corresponsabilidad social y política.

Al cuestionarnos cómo se realizan las prácticas de cuidado y movilidad cotidiana en el espacio urbano ante un contexto de redistribución y traslado de responsabilidades del cuidado (crisis del cuidado), el concepto de interdependencia resulta fundamental para entender las estrategias para lograrlas. En el siguiente capítulo dedicado a la movilidad, se desarrollará de manera más específica cómo la interdependencia es clave para entender las relaciones entre las prácticas de cuidado y movilidad cotidiana y, además, cómo ayuda a visualizar la complejidad de ambas prácticas al indicar las interacciones

con otros miembros de la familia, comunidad, mercado y Estado. Por ahora, el siguiente acápite está dedicado a encontrar herramientas y marcos analíticos de algunas corrientes de la geografía y el urbanismo para entender el continuo del espacio urbano.

### 2.3 Espacializar el cuidado

Se ha centrado el problema del reparto de cuidados, en el contexto socioeconómico en que nos encontramos, apuntando especialmente a la continuidad de la falsa dicotomía público-privada que oculta la participación de las mujeres en el uso del espacio urbano. Este acápite presenta algunos abordajes que retoman esta problemática –directa o tangencialmente– desde disciplinas que consideran la dimensión espacio-temporal como eje analítico de primer orden. El objetivo es identificar elementos conceptuales y marcos de análisis que nos permitan entender el espacio urbano como un territorio continuo y relacional desde la mirada de las prácticas cotidianas, así como apuntar sus limitaciones analíticas.

Las primeras dos corrientes expuestas, las Geografías del Cuidado (*Geographies of care*) –proveniente de la Geografía feminista– y el Urbanismo Feminista tienen origen y se han desarrollado mayormente en el contexto europeo y anglosajón, por lo que el uso de las herramientas de análisis utilizadas tendrá acotaciones diferenciadas para el contexto latinoamericano. La tercera corriente, llamada Geografía de la vida cotidiana, aunque tiene su origen en Europa–con Hägerstrand y las geografías cognitivas–, tiene importantes aportaciones teórico-empíricas desarrolladas en el ámbito latinoamericano. Por lo anterior, se apuntan las diferencias pertinentes de manera general, es decir, las que corresponden a las principales diferencias del contexto socioeconómico y político en Europa y Latinoamérica, para después desarrollar las características locales de la periferia de la Ciudad de México pormenorizadamente en el capítulo 5 de este trabajo.

Tanto las Geografías del cuidado como el Urbanismo feminista parten explícitamente de corrientes teóricas feministas: la primera se encuentra más orientada hacia la Teoría ética del cuidado, mientras que la segunda se inscribe mayormente en las corrientes de la Economía Feminista y el Ecofeminismo. Cabe mencionar que, aunque la Geografía de la vida cotidiana no se integra expresamente con corrientes de este tipo, como lo hacen las anteriores, sí apunta, en gran parte de sus estudios, a los roles de género como un eje analítico importante.

Entre estas corrientes existe actualmente una continua discusión de los distintos conceptos que se abordarán y, por tanto, una retroalimentación entre los distintos enfoques. Es decir, que, si bien ubicamos las disciplinas aquí consideradas en inclinaciones teóricas particulares, éstas están en un continuo diálogo para construir y configurar conceptos, herramientas metodológicas y marcos analíticos que ayuden a lograr los objetivos particulares de cada corriente. En ese sentido, esta tesis apunta a sumar en la discusión para la construcción de estos conceptos desde la observación de prácticas cotidianas particulares de la periferia de la Ciudad de México. Finalmente, hay que mencionar que las tres corrientes presentadas se consideran a sí mismas en formación y lejos de estar consolidadas.

Dentro de las Geografías de cuidado se mencionará hacia donde se dirigen sus principales aportaciones teórico-empíricas y las principales diferencias en el contexto latinoamericano. En la revisión del Urbanismo feminista se revisarán sus objetivos y principales aportes en la crítica del espacio público/privado dentro del planeamiento urbano y el diseño arquitectónico. Finalmente, dentro de las Geografías de la vida cotidiana interesa resaltar la importancia de las prácticas cotidianas, su dimensión experiencial y, por lo tanto, de significados; además de atender particularmente a la importancia de los desplazamientos cotidianos en diversos análisis, con el fin de apuntar, a manera introductoria, el potencial de usar la movilidad cotidiana como enfoque de análisis desarrollado en el siguiente capítulo.

2.3.1 Geografías del cuidado

Dentro de las *geografías del cuidado* se han hecho valiosas y sofisticadas contribuciones a la teorización del cuidado y, en específico, a la *ética global del cuidado* (*Global Ethic of Care*) debido a la atención que le han dado a dimensión espacio-temporal y a las cuestiones de lugar y escala. La *ética del cuidado* y la *ética global del cuidado* se encuentran dentro de una tradición intelectual liberal y son enfoques feministas de la moral que se centran en su importancia sobre las responsabilidades con otros y en las relaciones y conexiones que surgen entre ellas (Robinson, 2016). Para Carol Gillian (1982) este enfoque es una “voz” diferente de la moral que contrasta con la idea dominante, racionalista y basado en la justicia. La aportación de la ética de la moral es que los juicios morales no se realizan en abstracto, sino en el contexto de las redes de relaciones interpersonales y responsabilidades del cuidado. Al adscribirse a esta corriente, el interés de las geografías del cuidado, siendo parte de la geografía feminista, es apuntar a las relaciones de poder desiguales en la ejecución de estas prácticas.

Las principales críticas hacia este enfoque de la moral plantean que apelar a la moral del cuidado, donde se pone el acento también en los sentimientos, emociones y significados en los que se enmarcan los cuidados, no dispone de suficientes evidencias empíricas y, aunque se reconoce que se han realizado varios análisis cualitativos rigurosos, no siempre son capaces de tener en cuenta las diversas percepciones subjetivas y las experiencias que subyacen a las prácticas cotidianas de los cuidados (Carrasco et al., 2011). Otras críticas proveniente de corrientes feministas señalan que lenguaje de la ética puede llevar a dar por sentado el entorno social en el que se realizan estas prácticas y a que se haga casi imposible regresar a un lenguaje de relaciones de poder: “No solo hace que sea imposible pensar en la reciprocidad del cuidado cuando una persona tiene necesidades y la otra no, sino que también hace difícil imaginar a esas personas en relaciones de igualdad” (Tronto, 2018, p 33).

Respecto al primer argumento, se considera que se debe superar la desvalorización de las emociones en las investigaciones científicas sociales,

especialmente las que analizan el cuidado, ya que, como se ha apuntado, los cuidados tienen una dimensión material, pero igualmente importante, una afectivo-relacional, lo que conlleva a que los significados y las emociones sean inherentes al concepto, a la práctica y/o a la política de cuidado. Varios teóricos de la geografía ya habían hecho notar la importancia de las emociones en la configuración del espacio en diferentes niveles (Hägerstrand, 2000, p 132; Massey, 2004). Además, se considera que el análisis de las emociones no debe ser sentimentalizado, sino tomado como herramienta poderosa con potencial para develar desigualdades y exclusiones al fijar su atención en las relaciones de poder que pueden derivar de ellas. Como apunta Lawson (2007, p 4):

Las relaciones sociales de amor, conexión, mutualidad, compromiso, etc. no son un terreno idealizado, sino que están cargadas de relaciones de poder que se elaboran en contextos específicos. Como tal, necesitamos tomar en serio las formas en que las relaciones sociales se producen a través de la emoción y las formas en las cuales las conexiones emocionales son también sitios de poder [...] Estas complejidades sugieren que la investigación de las relaciones de cuidado nos permite comprender más profundamente el funcionamiento del poder y la producción de desigualdad en una serie de sitios y escalas.

Por otro lado, respecto a asumir el contexto socioeconómico y nublar las relaciones de poder que pueden surgir en estos contextos, dentro de la Geografías del cuidado se propone un marco analítico llamado *paisajes de cuidado*, que como se verá más adelante, sugiere superar estos sesgos al considerar las múltiples escalas materiales y emocionales en el que se desarrollan estas prácticas en un contexto específico que considera las desigualdades estructurales.

Las problemáticas del equilibrio laboral y familiar, la pobreza de tiempo, la precarización laboral, y la retirada progresiva (y luego cada vez más rápida) del papel del Estado en sus responsabilidades sobre la reproducción social —todos ellos condiciones de la *crisis de cuidados*—, han sido los ámbitos en los que se han desenvuelto las Geografías del cuidado. Sin embargo, estas condiciones se

han desarrollado de manera diferenciada en los llamados países del Norte y Sur global.

Aun cuando estas circunstancias son compartidas, las manifestaciones han sido de forma diferenciada porque las condiciones en las que se desarrollaron también lo fueron. Esto se expresa, por ejemplo, en los temas de interés de las investigaciones empíricas de las Geografías feministas en Europa y América Latina. Por ejemplo, la Geografía feminista en México ha abordado temas que van desde la participación económica de las mujeres —sobre todo en la económica informal—, pasando por la movilidad y cobrando mayor relevancia el problema de la violencia feminicida (Ibarra y Escamilla, 2016).

Las investigaciones que se pueden clasificar como Geografías del cuidado son aquellas cuyos objetos de estudio se ocupan de las relaciones sociales y las interacciones espacio-temporales que surgen de las prácticas de cuidado, con base en la teoría ética del cuidado y bajo el marco analítico de crisis de cuidado<sup>16</sup>. En Europa y países anglosajones, estas investigaciones comenzaron a aparecer dentro de las geografías de la salud, de la migración y de la vida cotidiana (Parr, 2003; Dyck, 1995; Hanson, 1993) y, aunque no son consideradas como Geografías del cuidado —básicamente, porque no están adscritas explícitamente a una teoría ética del cuidado—, sí establecieron las preocupaciones fundamentales de esta disciplina.

Los problemas relacionados con la clara “fractura” del Estado de bienestar, el importante crecimiento en la tasa de envejecimiento de la población y los grandes flujos migratorios de los países pobres a ricos fueron la base y el contexto de investigaciones de origen europeo que ocuparon el enfoque de

---

<sup>16</sup> Las investigaciones que se encuentran dentro de esta disciplina pueden o no referirse a la *crisis de cuidado* explícitamente, ya que es un concepto desarrollado mayormente por la corriente de la economía feminista; sin embargo, se refieren a ella como la redistribución, reorganización o el desplazamiento de las responsabilidades de cuidado entre el Estado, el mercado y las redes familiares o comunitarias dentro del marco estructural actual.

cuidado para el entendimiento de problemáticas sociales que surgían alrededor de estos fenómenos.

Es así que, dentro de los estudios geográficos, también encontramos importantes aportaciones sobre la prácticas y experiencias del cuidado que reflejan estas preocupaciones, por ejemplo, el trabajo Milligan sobre el cuidado de adultos mayores apunta su atención a la naturaleza y los lugares de cuidado cambiantes en la sociedad contemporánea, la privatización del cuidado informal para este sector y el modo en que los lugares donde se presentan estas actividades crean “paisajes complejos y espacialidades organizativas de cuidados” (2009, p.3).

Por su parte, Green y Lawson (2011) señalan la tendencia mundial hacia la mercantilización del cuidado y argumentan que el posicionamiento del cuidado en el sector terciario oscurece la interrelaciones fundamentales de todos los humanos, como significados y emociones, y la posibilidad de pensar en sociedades más inclusivas.

Aun cuando la mayor parte de las aportaciones teórico-empíricas de esta subdisciplina se encuentran fuera del contexto latinoamericano, sus bases teóricas son claras en señalar la necesidad de observar la diversidad de los procesos locales (Lawson, 2007; Milligan y Wiles, 2010), particularmente, Raghuram y Kofman (2012; 2012) señalan la importancia de la investigación empírica surcéntrica para debatir sobre las teorizaciones existentes sobre el cuidado basadas en su mayoría en los fenómenos migratorios de sur a norte; así, en sus trabajos sobre migración, retan algunos supuestos sobre el cuidado transnacional en países del Sur global como Argentina o India.

Apelando a lo anterior, una de las aportaciones que se está desarrollando en esta disciplina es el uso de *paisajes de cuidado* como un marco analítico que permita incorporar la diversidad de escalas que implica esta práctica, teniendo en cuenta las particularidades socioeconómicas estructurales y temporales en las que se desarrollan. De esta forma este concepto nos ayuda a entender el territorio como una red multiescalar donde, siendo una actividad relacional, existen “flujos”

dentro de esta y que, por tanto, puede resultar reductivo apelar a la separación de ámbitos público-privado para el análisis de estas prácticas.

### 2.3.1.1 Paisajes de cuidado

Siendo que las prácticas de cuidado tienen un componente afectivo-relacional es necesario pensarlas desde una forma en que éste pueda circular a través de escalas espaciales y temporales. Pensar el cuidado como un flujo que se mueve en redes nos permite considerarlo en todas sus dimensiones; no solo en sus dimensiones físico-material y afectivo-relacional, sino como obligación, placer o mercancía, como una práctica *vis a vis* o una práctica virtual, como práctica próxima o lejana (Atkinson et al., 2011).

En ese sentido Atkinson, Lawson y Wiles (2011) hacen un llamado a la necesidad de estrategias conceptuales para explorar las conexiones de cuidado a través de diferentes espacialidades y temporalidades. El concepto/metáfora de *paisajes del cuidado* (*landscapes of care* o *caringscapes/carescapes*) tienen el potencial de servir como marco analítico para estas prácticas al considerarlas como transitables en diversas escalas geográficas y desenredar la interacción de los procesos socioeconómicos, estructurales y temporales que les dan forma; como apuntan las autoras: “[...] ofrece una ruta para tratar las diferentes escalas como mutuamente constitutivas y para conectar múltiples sitios de cuidado”; y señalan además que: “Un aspecto central de este enfoque es la negociación de diferentes discursos, demandas y actores para dar forma a las prácticas de cuidado situadas.” (2011, p 567).

Por tanto, los *paisajes de cuidado* son manifestaciones espaciales de interacción entre los procesos y estructuras sociales y económicas que dan forma a las experiencias y prácticas de cuidado (Milligan y Wiles, 2010). El concepto no solo incluye aquellos espacios físicos pensados para que se desarrollen las prácticas de cuidado, como la casa, la guardería, el hospital, el asilo de ancianos; también incluye espacios sociales en los que se producen interacciones de cuidado de forma menos evidente— quizá porque no fueron expresamente creados para ello—

pero en los que se han manifestado repetidamente, tales como los espacios públicos –la calle, los parques, las plazas, el transporte público, los mercados– o en lugares privados fuera del hogar como el lugar de trabajo.<sup>17</sup>

Asimismo, el aspecto temporal es igualmente importante para entender de qué manera se materializan estos paisajes, ya que están conectados con los procesos políticos y económicos y, al mismo tiempo, con los procesos individuales de cada experiencia del cuidado. Por ejemplo, en lo individual, desde los ritmos y las rutinas personales del cuidado y los ciclos de vida, hasta los significados que se le puede dar a las experiencias pasadas y a las previsiones en el cuidado; como la atención de un hermano, luego de un hijo y de un padre. En lo socioestructural, podemos considerar las condiciones del sistema de salud y las particularidades locales en oferta del mercado en provisión de servicios relacionados al cuidado.

Un ejemplo de cómo estos aspectos temporales tienden a complejizarse es al considerar que las decisiones de estas actividades tomadas en el presente pueden estar en gran medida influenciadas por aspectos del pasado o previsiones futuras. Esto puede expresarse en las diferencias entre el cuidado que hace una persona que ha sido cuidada durante la infancia y el de una persona que ha sido desatendida o abandonada; no nos referimos a un aspecto de calidad, que puede estar determinado por otros factores, ni a las nociones de “deber ser” de la práctica, sino a que el cuidado puede expresarse como una reciprocidad retardada o extendida. Interesa entonces, la forma en que estas experiencias intervienen con las relaciones de cuidado, ya que las decisiones pueden estar influenciadas por experiencias pasadas o cálculos futuros de las condiciones en las que éstas se puedan desarrollar.

---

<sup>17</sup> Este aspecto está íntimamente relacionado con las tecnologías de comunicación e información, podemos pensar desde las llamadas realizadas del trabajo al hogar con motivos de gestión y organización doméstica, hasta el uso de nuevas tecnologías y redes sociales para estar en contacto con las personas que reciben cuidados o aquellas que están cuidando de alguien. Esto vuelve a erosionar las diadas de espacio público /privado y la de proximidad / lejanía, la cual nos referiremos más adelante.

Uno de los aportes más interesantes en el marco de los paisajes de cuidado son las reflexiones acerca de las interacciones entre el espacio físico y el “espacio emocional” de estas prácticas. Milligan y Wiles (2010) las explican en las connotaciones anglosajonas de *caring for* y *caring about* basadas en Fisher y Tronto (1990, como se citó en Tronto, 2018). Estas podrían traducirse respectivamente en ‘cuidar a’ y ‘preocuparse por’ (aunque incluyen otros significados). Si bien la distinción de estos ejercicios es difícil de desentrañar en la práctica, resulta útil para explicar los diversos aspectos que se entretajan en las prácticas de cuidado.

El primer término, ‘cuidar a’ (*caring for*) es el que tenemos más en mente cuando nos referimos al cuidado, a tener un ‘foco’ material de atención a quién dirigir la actividad física del cuidado. Se puede acercar más al concepto de ‘atender’ a alguien, aunque, como se mencionó anteriormente, implica más acciones como la realización de tareas domésticas. El segundo término –*caring about*– está más asociado con la dimensión afectivo-relacional del cuidado, aquella que se caracteriza por una forma más general de compromiso y alude a objetos menos concretos; como gestiones a distancia para resolver temas de organización doméstica. Pese a que existen otras, y diferentes, interacciones de este tipo de prácticas (atender y preocuparse) en el cuidado, el poner el foco en ellas ayuda a analizar y repensar las relaciones de proximidad y lejanía durante estas prácticas. “No debemos pensar en estas relaciones únicamente en términos espaciales, sino reconocer que también incluyen la cercanía y la distancia social y emocional” (Milligan y Wiles, 2010, p 741).

Preocuparse por alguien o algo debe entenderse como una experiencia del cuidado encarnada en un espacio-tiempo, aun cuando la experiencia está alejada del sujeto/objeto de preocupación, esta puede manifestarse a través de diversas formas de contacto. Por ejemplo, es evidente que la dinámica espacial de proximidad y lejanía en el cuidado se complejiza aún más con las cadenas mundiales de cuidado; migrantes que mantienen el contacto con su familia en el país de origen a través de llamadas telefónicas, correos electrónicos o enviando remesas; o personas que ‘encargan’ o contratan a alguien para el cuidado de algún

familiar. La gestión de esa preocupación se ‘encarna’ en acciones concretas. Lo anterior, también implica analizar el papel que juegan el uso de las tecnologías para llevar a cabo estas actividades. A menudo, en las investigaciones relacionadas con el cuidado, se subestima la frecuencia y la importancia de estas herramientas alternativas de contacto y vigilancia para el cuidado (cámara web, redes sociales, teléfono, correo electrónico, etc.) las cuales están contribuyendo a que se pliegue el continuo espacio-tiempo.

Por lo tanto, el considerar los *paisajes de cuidado* ayuda a imaginar el territorio como un continuo espacial y temporal. Las dicotomías espaciales: público/privado, global/local, próximo/lejano, tienden a difuminarse al pensar estas actividades conectadas por diversos nodos (diversos actores) relacionales (por las implicaciones de responsabilidad y compromiso). Estos paisajes pueden abarcar lo institucional, lo doméstico, lo familiar y lo comunal, lo voluntario y lo mercantilizado y serán, claramente, experiencias distintas para las personas involucradas en estas prácticas.

### 2.3.2 Ciudad y vida cotidiana en la Geografía y Urbanismo Feminista

#### 2.3.2.1 Aportes desde el Urbanismo Feminista

Dentro de los estudios de la ciudad y, específicamente de los estudios urbanos y arquitectónicos, la esfera reproductiva ha estado relegada a los discursos hegemónicos que reproducen el enfoque economicista, productivo e individualista que ha permeado los ámbitos culturales y sociales y, por tanto, académicos. Sin embargo, y desde hace varias décadas, han estado acompañados de valiosos aportes críticos (Jacobs, 2013; Hayden, 1980) que han sentado las bases para los objetivos actuales del urbanismo feminista.

El urbanismo feminista ha estado presente en diferentes geografías y no ha sido una corriente hegemónica ni en el ámbito académico ni en la práctica profesional. Este ha tenido momentos de auge y declive, dependiendo de aspectos específicos relacionados con la agenda feminista que se ha manifestado de diferente manera

según el momento y el contexto geográfico (Col·lectiu Punt 6, 2019a). En este sentido, para los objetivos de esta investigación interesan los aportes de los debates actuales de esta corriente, principalmente los realizados en el contexto europeo por sus contribuciones en dos temas específicos: 1) la crítica hacia la dicotomía público-privada del espacio urbano y 2) el cuidado y la vida cotidiana como puntos de partida para sus investigaciones y metodologías. Con esto no queremos demeritar los aportes latinoamericanos que han estado centrados, oportunamente, en los principales temas que afectan a las mujeres de estas regiones, como la violencia y seguridad en el espacio urbano y el acceso a la vivienda de grupos vulnerables,<sup>18</sup> pero dado que el objetivo de la investigación es comprender los vínculos entre accesibilidad y cuidado al analizar los mecanismos mediante los cuales se manifiestan las barreras de accesibilidad en el continuo del espacio urbano, se revisan herramientas teóricas y metodologías que permitan hacerlo.

En el acápite anterior se revisó cómo se construyó la separación de la esfera pública y privada para solventar las contradicciones entre el capitalismo y la reproducción social, trasladando los costes y responsabilidades reproductivas al ámbito doméstico. Esta construcción social solo pudo sostenerse en un espacio geográfico determinado, en un momento histórico particular y en grupos sociales en concreto — el de Europa y los países anglosajones, a partir de la Revolución Industrial, sobre todo dentro de la clase media y alta—, porque, siendo más evidente dentro de grupos empobrecidos de las clases trabajadoras, las mujeres siempre estuvieron presentes en ambas esferas. Uno de los objetivos del urbanismo feminista es evidenciar cómo esta separación de ámbitos ha estado representada en el espacio físico de las ciudades y cómo, al mismo tiempo, se promueve la reproducción de algunos de los principales problemas urbanos, como la segregación y la jerarquización de espacios urbanos y la invisibilización de los trabajos reproductivos.

---

<sup>18</sup> Ana Falú, Lourdes García Vázquez, Paola Jirón y Paula Soto son algunas de las autoras latinoamericanas que han hecho importantes aportes en estos temas y otras problemáticas urbanas desde una perspectiva feminista.

La principales autoras de esta corriente señalan que las ciudades son una materialización territorial de este modelo social que promueve la esfera productiva, la individualización de las responsabilidades y la jerarquización de espacios (Col·lectiu Punt 6, 2019a; Muxí Martínez, Casanovas, Ciocoletto, Fonseca, y Gutiérrez Valdivia, 2011b; Valdivia, 2020). Al reproducir esta dicotomía materialmente en las ciudades, crean un velo en la participación de las mujeres en los ámbitos económicos, políticos y culturales, todos ellos con una representación física de la ciudad en un espacio público determinado.<sup>19</sup> Al tiempo se ocultan las actividades reproductivas que se realizan en la esfera pública como parques, plazas, transporte público, calles, etc.

Al respecto, esta separación materializada en el espacio físico de las ciudades, es la concreción espacial de las relaciones de poder que delimitan experiencias y comportamientos, como la permanencia de un “tipo” de personas en un espacio determinado (Col·lectiu Punt 6, 2019b). Actividades tan básicas y necesarias para todas las personas como ir al baño, descansar o amamantar a un bebé, son ignoradas, menospreciadas y, en ocasiones, hasta condenadas en varios de los espacios públicos urbanos. En México, esta última actividad está asociada con un tema de seguridad. Por ejemplo, dar el pecho en el espacio público ha sido una actividad objeto de agresiones, acoso o intimidaciones (Zapata, 2019; Ureste, 2014); por supuesto esta condena está conformada por diversos factores además de los espaciales, pero el ignorar que se realiza también en el espacio público y la falta de un soporte físico para realizar esta actividad, ha puesto en situaciones de inseguridad a varias mujeres.

Para romper con esta dicotomía las autoras integrantes del colectivo Collectiu-Punt 6 (2019b) proponen la *vida cotidiana* como concepto central y como

---

<sup>19</sup> Existen innumerables ejemplos del sesgo de género en el diseño y planificación de las ciudades, así como en la creación de políticas públicas urbanas. En la obra *Invisible Women. Data bias in a world design for men* de Caroline Criado Pérez (2019) se citan varios ejemplos de datos con sesgos de género y los diseños que han partido de ahí, así como las consecuencias en la vida cotidiana de las mujeres y la sociedad en general.

## 2. Sobre los cuidados

metodología para evidenciar la continuidad entre las diferentes actividades en el espacio urbano, la distribución desigual de tareas y para reflexionar sobre la adaptación de morfología arquitectónica y urbana en las actividades diarias.

Basado en el trabajo de Cristina Carrasco, en el que clasifica el uso del tiempo en cinco categorías –tiempo de trabajo, de cuidados, de necesidades personales, de participación ciudadana y tiempo libre y de ocio–, el colectivo propone cuatro esferas complementarias e interrelacionadas entre sí: la esfera productiva, la reproductiva, la esfera propia y la política. La primera engloba todas las actividades referentes a la producción de bienes y servicios que suponen una remuneración económica. La segunda, se refiere a las actividades no remuneradas que se realiza en una familia o una unidad de convivencia para sí mismas, otros miembros de la familia o alguna otra persona, amigo, conocido o miembro de la comunidad (o lo que se conoce como actividades domésticas). La esfera propia, son las actividades relacionadas con el desarrollo personal, emocional, físico o intelectual de cada persona. Finalmente, la esfera política se refiere a las acciones para fundamentar y mantener la comunidad política.

Lo que aporta esta clasificación de esferas es identificar mejor cuáles son, dónde y cuándo se desarrollan estas actividades, evidenciando los roles de género en la repartición tiempo y espacio. Además, sobre el tiempo, apuntan que siempre se ha tratado como un tema subjetivo, individual y perteneciente al ámbito privado, sin tomar en cuenta que algunas de las actividades en el espacio público dependen de un tiempo social que al mismo tiempo condiciona el tiempo personal; esto se manifiesta, por ejemplo, en la oferta de horarios del transporte público, que tienden a privilegiar los horarios productivos sobre los reproductivos. La frecuencia de trenes en el metro, disminuye en horarios donde las mujeres hacen mayores traslados, tampoco se toma en cuenta la condición laboral de otras personas que realizan jornadas nocturnas.

La morfología urbana, los usos de suelo, los elementos urbanos, la planificación de la movilidad de las personas, la ubicación y número de equipamientos, los lugares donde se hace la vida comunitaria, o donde no se hace; todos son temas

relativos a la configuración del espacio físico urbano de la ciudad y que inciden directamente en las condiciones de vida de las personas. Por ello, se consideran cinco variables urbanas que interactúan entre sí: cuatro de estas son físicas: espacio público y de relación<sup>20</sup>, equipamientos y servicios, movilidad y vivienda; y dos son transversales: seguridad y participación. Interesa en este punto, reflexionar cómo estas variables interactúan entre sí, especialmente, cómo la movilidad está estrechamente ligada a aspectos del espacio público, la vivienda, los equipamientos, la seguridad y la participación, y cómo puede ser una herramienta para entretejer el territorio. Al respecto, el colectivo apunta:

Las personas transitan en su día a día de unas escalas a otras, sin importar los límites administrativos. Hay que repensar las diferentes escalas de manera integral, rompiendo con la lógica de la competición territorial y ofreciendo propuestas alternativas a estructuras metropolitanas radiales y monocéntricas, que establecen jerarquías entre los diferentes territorios y dificultan el desarrollo de la vida cotidiana de las personas (2019a, p 163).

Este aspecto es una cuestión recurrente tanto en esta corriente como en las aportaciones de la geografía de la vida cotidiana, como veremos a continuación. El análisis de la movilidad cotidiana es una de las mejores herramientas para romper con la diada porque traspasa los límites físicos espaciales a través de la continuidad de las escalas cuando se está en movimiento. Estos aspectos se desarrollarán con más detalle en el siguiente capítulo.

---

<sup>20</sup> Llama la atención que, siendo que uno de los objetivos de esta corriente sea la ruptura de la dicotomía público- privada, continúen clasificando el espacio público y el privado; sin embargo, reconocen la contradicción y la necesidad de comenzar a nombrar esta variable con otro término como *espacio de relación* para no perpetuar esta división. Además, son claras en hacer ver que todas estas variables se relacionan entre sí y dependen la una de la otra. El *espacio público o de relación* son espacios compartidos y comunitarios y van desde el ámbito más interior de la vivienda hasta el más exterior y compartido del espacio urbano (Col·lectiu Punt 6, 2019a).

### 2.3.2.2 Ciudad y vida cotidiana

Si bien parte de este capítulo está dedicado a entender el cuidado como un enfoque que ayuda a comprender el territorio de manera interrelacional y multiescalar, antes de pasar al siguiente, dedicado a la movilidad cotidiana como otro enfoque que entrelaza el territorio, es necesario detenernos en indicar a qué nos referimos con prácticas cotidianas, de qué manera las entendemos y por qué es importante analizarlas para comprender el territorio de manera integral.

Para ello nos ubicamos en lo que Alicia Lindón llama Geografías de la vida cotidiana (2006) –GVC–, una disciplina reciente, donde la vida cotidiana es un eje transversal u objeto de estudio para el análisis del territorio y la sociedad. Hay dos aspectos que interesa destacar en los estudios de la vida cotidiana desde la geografía: el primero es la importancia de la subjetividad y, por tanto, de los significados y emociones en los estudios sociales en general y urbanos en particular y, segundo, la movilidad como una constante para su análisis.

Desde hace varias décadas Hägerstrand (1970) había llamado la atención sobre el enfoque usado en las ciencias sociales al estudiar a las personas únicamente como grupos o agregados de alguna categoría social, y se preguntaba si es adecuada la ciencia social que no toma en cuenta las identidades personales. Al mismo tiempo, planteaba que estos enfoques ocultan la verdadera naturaleza móvil de las personas. Desde la *Geografía del tiempo* elaboró una propuesta teórica espacio-temporal que enfatizaba la importancia del comportamiento individual a partir del individuo y sus desplazamientos. Es a través del análisis del individuo que se puede comprender la sociedad. Sin embargo, dentro de sus investigaciones, deja del lado uno de los aspectos más importantes del análisis individual: la experiencia subjetiva de éste.

En su tesis doctoral sobre la movilidad cotidiana en la periferia de la Ciudad de México, Arango (2010) usa el concepto de *Time Budget*, desarrollado por la *Time Geography*, como base teórica para analizar las condiciones de vida de en la periferia de la ciudad. Se destaca su aportación sobre el papel de la movilidad

cotidiana en la calidad de vida de sus habitantes y la crítica a la producción de vivienda masiva en la Ciudad de México; pero, aunque sí menciona la molestia que los traslados diarios ocasionan, lo hace de manera tangencial, aunque deja abierto la discusión hacia el malestar que viven particularmente las mujeres que deben de solucionar las labores domésticas y vivir en un área con fuertes problemas de acceso a transporte público de calidad, zonas de empleo, servicios e infraestructura urbana en general.

La subjetividad y la experiencia aparecen en el discurso geográfico cada vez con más frecuencia dentro de los estudios de la vida cotidiana. Lindón (2006) categoriza cuatro grandes ámbitos de estudio dentro de las GVC: las prácticas cotidianas, a veces llamado lo objetivo; los sentidos y significados –lo subjetivo–; el campo de información espacial; y la experiencia espacial. Esta separación la realiza para clasificar los estudios empíricos que han hecho énfasis en estos ámbitos y para diferenciarlos analíticamente, aunque en realidad están estrechamente interrelacionados. Al respecto, David Ley sostiene que no se puede comprender una práctica aislándola de su sentido:

La interrelación entre las prácticas y la subjetividad es compleja ya que se retroalimentan constantemente: los sentidos, significados e imágenes sobre el espacio se construyen y toman forma, en el desarrollo de las prácticas, y al mismo tiempo, una vez construidos condicionan las practicas futuras. Estas a su vez pueden llevar a la reconstrucción de los sentidos. La distinción entre prácticas y sentidos solo es analítica, ya que los dos ámbitos son indisolubles, y el uno no tiene razón sin el otro” (Ley en Lindón, 2006, p. 370).

Por consiguiente, en esta investigación se consideran las prácticas cotidianas como actividades o acciones diarias del ser humano que incluyen un ámbito físico u objetivo y un ámbito subjetivo donde se encuentran los significados, sentidos – los por qué– y las emociones. En ese sentido, ayuda pensar la práctica cotidiana como una *experiencia espacial*, ya que es un concepto que integra la práctica (como hacer objetivo), la subjetividad espacial y el campo de información espacial. Además, la experiencia siempre está configurada socialmente e integra

diversas temporalidades porque remite a la memoria y también se anticipa, aunque en esencia toda experiencia se realiza en un presente complejo (Lindón, 2006).

Por ello, tanto las prácticas de cuidado, como las prácticas de movilidad cotidiana analizadas en este trabajo, considerarán no solo la actividad *per se* representada en un espacio-tiempo determinado, sino aquellos significados y sentidos que se les da mientras se realizan en un contexto específico que ha sido configurado socialmente, así como en un tiempo que puede ser flexible, en el sentido de que las decisiones tomadas sobre estas prácticas están configuradas por memoria, previsión y presente, y a su vez, conformadas de forma individual y colectiva.

En el apartado anterior se mencionaron algunas autoras que aportaron a los estudios de la vida cotidiana y ciudad desde una perspectiva feminista, en este apartado queremos mencionar los estudios de las mexicanas de Clara Salazar (1999) y Alicia Lindón (Lindón, 1996,1999, 2006) sobre vida cotidiana y ciudad que, si bien no se inscriben explícitamente en un enfoque feminista, hicieron valiosos aportes para visibilizar la desigualdad que viven las mujeres en los entornos urbanos desde el enfoque de vida cotidiana. Ambas autoras mencionan la importancia de los desplazamientos diarios para visibilizar las desigualdades que se viven día a día, apuntando la experiencia de las mujeres en la periferia de la Ciudad de México y las colonias populares. Lindón realiza una clasificación de los principales temas de análisis en prácticas cotidianas dentro de las investigaciones empíricas realizadas en las GVC: los desplazamientos, las practicas ancladas al lugar, los escenarios y los patrones y la rutinización de espacios. Una vez más, esta separación se realiza para fines analíticos, pues los tres temas están interrelacionados y se inscriben dentro de lo que se considera para esta investigación prácticas de *movilidad cotidiana*.

Por otro lado, hace veinte años, Salazar (1999) ya apuntaba la importancia de la movilidad cotidiana para el análisis de vida cotidiana pero lo consideraba un concepto con falta de contenido porque la mayoría de investigaciones empíricas revisadas hasta el momento, reflexionaban sobre la movilidad solo a partir de la

localización de las actividades productivas y reproductivas y, explicaban los comportamientos de movilidad únicamente a nivel macro, dando énfasis en el transporte público. La autora sugería que hacía falta un concepto de movilidad cotidiana que complejizara otros aspectos que no se refieran únicamente al desplazamiento en el transporte público, apuntando la necesidad de incluir aspectos socioculturales a esta práctica. Sugería, por lo tanto, que las preguntas hacia este concepto debían cambiar de: cuántos y a dónde se desplazan, hacia cómo y por qué se desplazan de esa manera.

En el siguiente capítulo se desarrollará el concepto de movilidad cotidiana como una herramienta teórico-metodológica completa y útil para la observación de las desigualdades urbanas desde el *Paradigma de las movilidades* o *Mobility turn*; este giro de la sociología toma en cuenta aspectos socioculturales e individuales y hace hincapié en la manera en que esta práctica configura el territorio y no en el determinismo del territorio sobre ella.

## Capítulo 3 MOVILIDAD Y GÉNERO: ENFOQUES QUE ENTRELAZAN TERRITORIOS

### 2.1 Introducción

Tradicionalmente, en las ciencias sociales, se ha abordado el estudio de personas y grupos sociales desde un enfoque sedentario. Asimismo, en las disciplinas con atención en los aspectos espaciotemporales, como la geografía, el urbanismo y la arquitectura, se han usado, como recurso analítico, los ámbitos público y privado, lo que refuerza la presencia esta dicotomía cuyas consecuencias y crítica se expuso anteriormente. En este capítulo se expone el enfoque de la movilidad como una alternativa para entender el espacio urbano como un continuo en el que se realizan prácticas cotidianas al tiempo que estas lo configuran.

Se realiza una revisión bibliográfica de trabajos teóricos y empíricos que retoman este enfoque para identificar herramientas y marcos analíticos pertinentes que nos permitan: primero, analizar las prácticas cotidianas de movilidad y de cuidado y segundo entender la importancia de su realización para ejercer los recursos que ofrece la ciudad y por tanto para la inclusión social.

Para ello, este estudio se sitúa dentro del *Paradigma de las Movilidades* en las ciencias sociales, que nos permitirá entender la importancia de abordar las investigaciones sociales desde la naturaleza móvil de los sujetos/objetos de investigación. Se expondrán las implicaciones que conllevan los análisis desde este enfoque, contrapuestas con las principales problemáticas de los análisis sedentaristas. Se señalará de qué manera la perspectiva de la movilidad puede coadyuvar a visibilizar aspectos que no se pueden observar desde métodos fijos. Para ello, se expone el abordaje teórico-metodológico de esta investigación presentando la movilidad simultáneamente como enfoque y objeto de investigación, se presenta la importancia de este reconocimiento y se justifica en función de los objetivos de la investigación. También se problematiza el enfoque estático que se ha dado para los estudios de la movilidad y se puntualiza sobre los

discursos en los que se basan algunas políticas de desarrollo urbano y transporte, para mostrar así la necesidad de los trabajos cualitativos y la importancia y el peso de las características territoriales en estos estudios.

En el siguiente acápite, dedicado a la movilidad y el género, se muestra cómo el enfoque de género funciona como alternativa para observar el territorio de forma continua, al presionar a una contextualización a través del espacio-tiempo en el que se desarrolla la movilidad. Además, esta contextualización se da junto al señalamiento de las relaciones de poder que se solapan en diferentes niveles del territorio, desde relaciones sociales hasta culturales e institucionales. Por otro lado, se revisan algunas de las consecuencias de discursos e ideas que tienden a fortalecer dicotomías que, al descontextualizar, pueden sostener estas desigualdades.

Posteriormente, se muestra cómo se han abordado los estudios de movilidad y cuidado con el fin de puntuar los avances a los que se han llegado en la identificación de desigualdades urbanas. Asimismo, se identifican aspectos de estos análisis, como el concepto de *movilidad del cuidado*, en los que se pueden avanzar para una comprensión más integral del cuidado.

Posteriormente, se retoma el marco analítico de *paisajes de cuidado* que nos sirve para pensar en las prácticas de cuidado de forma extendida, donde se tomen en cuenta no solo las prácticas con características físico materiales sino las relaciones afectivas y los modos de proximidad para realizarlas. Se propone y justifica la integración de las relaciones de interdependencia dentro de este marco, por la importancia que tiene para las prácticas de movilidad cotidiana urbana. Lo anterior se realiza con dos propósitos: 1) acercarse a categorías de análisis que permitan entender la complejidad del cuidado y cómo ésta desdibuja la dicotomía de esferas al entender su multiescalaridad (cuerpo, barrio, ciudad, país, mundo) y su flexibilidad temporal y, 2) evidenciar algunas desigualdades urbanas en las prácticas cotidianas al incluir la perspectiva de género, clase social, etnia y edad.

Finalmente, en el último acápite, se hace una revisión de aportes que han estudiado las relaciones de accesibilidad, movilidad cotidiana y exclusión social. Particularmente se retoman trabajos que han abordado el tema de accesibilidad y exclusión desde el enfoque de la movilidad, poniendo atención en aspectos que enfoques fijos no han logrado observar. Se exponen los principales aportes de los estudios realizados en Latinoamérica y se puntualiza en las principales diferencias con los europeos, para aclarar desde donde se plantea el problema de la exclusión social urbana en estos países y evitar usar marcos y herramientas que responden a otras realidades. A manera de conclusión capitular, el último subacápite retoma los argumentos de la pertinencia del enfoque de la movilidad para el análisis de la accesibilidad y resalta la importancia del estudio de las redes y relaciones sociales para la inclusión social y su vinculación para el ejercicio de las prácticas de cuidado.

La *movilidad*, o estrictamente las *movilidades*, es concepto y práctica, por lo que, como se explicará más adelante, se puede abordar en los estudios sociales como enfoque y objeto de investigación. Para fines de esta investigación, se entiende como *movilidad cotidiana* a “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares” (Jirón et al., 2010, p 24).

#### **2.2 Situarse en un nuevo paradigma**

De acuerdo a Kuhn, los cambios de paradigma científico ocurren cuando existen hechos “anómalos” que no pueden explicarse bajo el paradigma existente, ya que no cuestionan muchos de los fundamentos teóricos de éste, permitiendo, así, un aparente progreso en las investigaciones científicas (Kuhn en Sheller & Urry, 2016). A partir de los años noventa –sobre todo a partir del desarrollo tecnológico de las comunicaciones– se identificaron patrones cambiantes en las movilidades de personas, ideas, mercancías, información, comunicaciones y políticas que no podían comprenderse cabalmente bajo narrativas estáticas y fijas. Surgieron, entonces, relatos que dieron y dan forma a nuevas preguntas en la

investigación científica social y, por tanto, a nuevas metodologías para acercarse a estos fenómenos sociales.

A continuación, se explicará las razones por la que esta investigación se sitúa en el *paradigma de las Movilidades* en las ciencias sociales para analizar el continuo territorial de las prácticas de la vida cotidiana y también para observar las desigualdades socio-territoriales estructurales y culturales. Para ello, revisaremos brevemente algunas de sus características y se apuntará la problemática del análisis de fenómenos sociales en general, y de la movilidad cotidiana en particular, desde un enfoque separatista y sedentario. Es decir, se hará una breve revisión crítica de las narrativas de esta práctica que socavan la comprensión de las prácticas cotidianas como un fenómeno social interconectado e interdependiente de diversos sistemas, estructuras y relaciones sociales.

De acuerdo a Sheller y Urry (2006, 2016), el paradigma de las movilidades busca cambios en los fundamentos de las ciencias sociales. A continuación, se menciona brevemente qué implica:

En primer lugar, reconocer el movimiento como característica constitutiva de la mayoría de las instituciones y prácticas sociales. Gran parte de las investigaciones en geografía, antropología, sociología y urbanismo han problematizado sus objetos de investigación desde un enfoque sedentario,<sup>21</sup> lo que supone normalizar la estabilidad, lo fijo y los lugares como entes estáticos e inalterables. Se tiende a tratar como excepcional el movimiento, la distancia y el cambio. Por tanto, estos análisis a menudo delimitan fuertemente las escalas (transnacional, regional, barrial, corporal) y dejan de lado los fenómenos presentes durante el desplazamiento y las interacciones entre ellas. El orientar el análisis hacia lo

---

<sup>21</sup> En este sentido, los autores mencionan que el enfoque sedentario, en ocasiones se derivan de las vagas revisiones a las aportaciones de Heidegger (1994)–en Darmstast en 1951–, respecto al habitar. Relacionando el concepto fuertemente con la actividad de residir, o quedarse: “estar en paz, en la morada, en un lugar”; y el hábitat como morada para cuidar y velar por, lo que él denomina, la cuaternidad Hombre-Dios-divinos y humanos, refiriéndose entre otras cosas al entorno, la sociedad e identidad de quién habita.

móvil implicó replantear las nociones lineales espaciotemporales, al observar que a menudo, en la vida moderna, estos fenómenos se contraían y dilataban dependiendo de otros fenómenos y/o sistemas materiales y simbólicos.

En segundo lugar, y con base en lo anterior, también implica examinar diferentes formas de movilidad y las complejas combinaciones que puedan darse entre ellas. Por ejemplo: el viaje corporal de las personas, las trayectorias de los medios de transporte, los viajes virtuales que trascienden las distancias a través de nuevas tecnologías o incluso, los viajes imaginativos. Todas estas combinaciones pueden darse en un solo trayecto de viaje o analizarse en diferentes momentos, dentro de un fenómeno social –como las migraciones–o en una práctica específica –como la movilidad cotidiana–.

En tercer lugar, al mover el foco de atención a la cualidad móvil, el nuevo paradigma encamina a replantearse cuáles son los objetos de investigación adecuados para la investigación social. Implica nuevas y distintas problematizaciones en las investigaciones científicas, lo que repercute en nuevas metodologías para su análisis. Los métodos móviles pueden incluir enfoques cualitativos, cuantitativos o experimentales, pero también influyen en los problemas aplicados.

En cuarto lugar, se reconoce que hay movilidades complejas que se organizan y dependen de otros sistemas móviles o inmóviles. Por ejemplo, la movilidad de las personas o mercancías puede depender de otro sistema móvil, como el transporte público, u otros sistemas inmóviles, como las estaciones de metro, las antenas de comunicación para telefonía o la infraestructura vial. Así mismo, estos últimos pueden organizarse o necesitar de sistemas de comunicaciones que a su vez dependen de la movilidad o inmovilidad de otros. Pero la dependencia de la movilidad de las personas no solo es una cuestión sociotécnica, también puede depender de la movilidad de otras personas.

En quinto lugar, se hace énfasis en la forma en que las prácticas sociales, con sus ámbitos físico y subjetivo, pueden tener consecuencias o resultados no previstos

de acuerdo con la manera en que las personas operan o combinan diferentes sistemas. Este aspecto del paradigma toma una posición crítica en cómo se han abordado algunos problemas en torno a la movilidad de las personas. Por ejemplo, la planificación urbana y de transporte ha fundamentado sus propuestas en la previsión del comportamiento de las personas, priorizando aspectos como la rutina y la demanda. Esto deja del lado la naturaleza cambiante e interdependiente de los usuarios. La problematización en estos campos a menudo es tratada como hechos –problemas pasados por resolver o previsiones estáticas– y no como procesos en continuo cambio. Dado que el aspecto subjetivo de las prácticas de movilidad y cuidado y su naturaleza cambiante, son elementos de análisis que interesa destacar en esta investigación, revisaremos, mas adelante, algunas limitaciones que conlleva el abordaje de la movilidad cotidiana al no tomar en cuenta las subjetividades de las personas y sus repercusiones.

Finalmente, y planteado lo anterior, el paradigma de las movilidades también implica un análisis de flujos y redes. El paradigma es crítico respecto a las narrativas y abordajes del espacio y los lugares fijos como si fueran meros contenedores de prácticas sociales. Al reconocer la naturaleza cambiante y móvil de estas –en el aspecto material y subjetivo– se reconoce también las múltiples dimensiones espaciotemporales en el que se desarrolla la vida social. Asimismo, al comprender el espacio por medio del movimiento de estas prácticas sociales, pasa de ser un simple soporte de redes a tener un papel activo y dinámico para su configuración. La vida cotidiana, entonces, se experimenta en un espacio-tiempo que la configura y al mismo tiempo son sus prácticas las que modifican y dan significado a este.

Las actividades productivas y reproductivas son desarrolladas en este continuo espacial con diversas intensidades en cada lugar, pero al considerar el aspecto móvil de estas, se abre el camino para cuestionar la separación de espacios que conlleva a desconocer las prácticas que no son consideradas ‘propias’ de cada lugar, por ejemplo, las actividades reproductivas que son desarrolladas en el espacio público y las actividades productivas que se desarrollan en el hogar.

Estas características del paradigma se fundamentan –y desarrollan– en otras teorías, principalmente, la teoría de la complejidad en la ciencia social, la teoría de las transiciones socio-técnicas, la teoría de la práctica social, la del actor-red y el giro espacial de las ciencias sociales (Sheller y Urry, 2006, 2016). Todas están interrelacionadas, y las implicaciones, previamente enlistadas, ya sugieren su influencia.

La combinación del paradigma con estos marcos teóricos tiene implicaciones para la investigación aplicada de la movilidad cotidiana. Pero no solo eso, también para la investigación de fenómenos sociales como la migración, el turismo, la circulación de dinero, ideas, mercancías, información, comunicaciones, y otros campos donde la movilidad no es tan evidente, como en la aplicación de políticas públicas, en las condiciones y circunstancias del empleo y en la reproducción de los roles de género. En este sentido, y como ya fue dicho, la movilidad tiene dos usos para las ciencias sociales, los estudios urbanos en general y para esta investigación en particular: como objeto de estudio y como enfoque de investigación.

#### 2.2.1 Movilidad: Objeto y enfoque

De acuerdo con Jirón e Imilán (2018), el análisis de la movilidad cotidiana desde este paradigma tiene dos cualidades. La primera, es que pone el foco en las prácticas cotidianas entendiéndolas como un continuo espacial donde la segmentación de ámbitos limita el análisis de la complejidad de las redes sociales que las sustentan. La segunda es que, al trabajar sobre el ámbito espaciotemporal, inherente a la movilidad, incorpora esta dimensión a otras áreas donde, en apariencia, la importancia de la espacialidad no es tan obvia, como el cuidado y las relaciones de género, las condiciones en las que se realiza el empleo informal o la morfología de la ciudad. Para estos autores, estas cualidades abren la posibilidad de abordar la movilidad en los estudios urbanos y sociales como objeto de estudio y como enfoque de investigación. La importancia de diferenciar estos atributos se fundamenta en dos fines: primero, la urgencia de incorporar a las prácticas y conocimientos de las personas sus formas de habitar en los

estudios urbanos y, segundo, dar cuenta de la movilidad como un aspecto relevante en este habitar.

También señalan que, abordar el movimiento como objeto de estudio, implica darle importancia al desplazamiento y lo que sucede alrededor de él. Se critica la forma de considerarlo un simple movimiento de un punto *A* a un punto *B* y se da importancia a lo que sucede antes, durante y después de este y cómo se relaciona con otros sistemas, generalmente sociotécnicos, pero también cómo se relaciona con otras personas y otras prácticas. Por tanto, esta propiedad no solo es material, se toman en cuenta las subjetividades desencadenadas durante este movimiento con otros y con el espacio. En síntesis, al abordar la movilidad como objeto de investigación importa el *por qué* y el *cómo* se realiza el movimiento de las prácticas, desplazando la univocidad del *cuántos* y *a dónde* de gran parte de los estudios de transporte.

Un ejemplo claro de un abordaje estático en el objeto de investigación es la forma en que se han desarrollado, en la planificación urbana, la mayor parte de los estudios de transporte, priorizando la demanda, la eficiencia y las decisiones individuales y racionales entre dos puntos –fijos– de origen y destino. En ese sentido, el abordar la movilidad como objeto de estudio, ha traído avances importantes a estos estudios en Latinoamérica, al señalar particularidades y necesidades de cada territorio y evitar, cada vez más, “fórmulas” basadas únicamente en la eficiencia y en la demanda de transporte. Sobre las consecuencias que ha traído estas consideraciones se profundizará en el siguiente apartado.

Abordar la movilidad **como enfoque** en los estudios urbanos tiene otras implicaciones de orden teórico y metodológico. Promueve develar nuevas problematizaciones en la investigación al desplazar el enfoque en el movimiento –en fenómenos que *a priori* se consideran estáticos– y entenderlo como una forma de habitar (Jirón y Imilán, 2018; Zunino Singh, Giucci, y Jirón, 2018). Reconocer la importancia del movimiento en las prácticas sociales implica, necesariamente, reconocer la cualidad espacio-temporal, lo que obliga a descubrir

aspectos de fenómenos que no surgen a la luz si se aborda desde un punto de vista estático. Como apuntan Zunino, Giucci y Jirón (2018, p.16) “...desde el enfoque de la movilidad se puede problematizar la idea misma de territorio, superar una mirada morfológica del espacio, movilizar la idea de lugar incluyendo la influencia de los flujos más allá de un espacio determinado”.

Por tanto, para alcanzar el objetivo general de esta investigación, se abordará, en primer lugar, la movilidad como un enfoque, porque permite entender el espacio como un continuo y las prácticas de cuidado desarrolladas en flujos y redes materiales y subjetivos. Ni el espacio, ni las prácticas de cuidado son abordados normalmente de esta manera. El supuesto es que, al girar la mirada a la movilidad de las prácticas de cuidado, develará dos aspectos: 1) la trascendencia de la movilidad cotidiana en la vida de los habitantes de la periferia de la Ciudad de México y, 2) desigualdades de género en las prácticas de cuidado reproducidas en diversos niveles y en diversos espacios (casa, trabajo, transporte público, espacio público, lugares de espera) donde no se conciben la realización de estas. Si observáramos las prácticas de cuidado desde un enfoque estático, como se ha hecho mayormente, estas tendrían que ser analizadas separando ámbitos, es decir, lo que se realiza en el ámbito público y, por otro lado, lo que se realiza en el ámbito privado. Aunque este enfoque ha aportado mucho al reconocer la importancia de las prácticas reproductivas en el ámbito público, también tiende a dejar fuera la importancia de la movilidad en otros espacios públicos, donde ni siquiera se conciben que puedan realizarse, como el transporte público, los espacios de intercambio intermodal y los espacios de espera.

En segundo lugar, para lograr los objetivos específicos de esta investigación, se aborda la movilidad también como objeto de investigación. Para analizar el continuo espacio-temporal del cuidado se plantea identificar y describir las prácticas de cuidado y de movilidad cotidiana de mujeres habitantes de la periferia de la Ciudad de México. La importancia que tiene la movilidad cotidiana para los habitantes de la periferia radica en que se realiza con fuertes problemas de acceso a bienes, servicios y oportunidades, que se encuentran concentrados en los polos céntricos de la Ciudad. La falta de acceso al empleo, a servicios de salud,

a espacios públicos y recreativos de calidad, a transporte público digno y eficiente, y a una oferta de vivienda accesible, digna y de calidad, ha sido una constante en el desarrollo de la periferia en general y de la vivienda social construida entre los años 2000 y 2015, en específico.<sup>22</sup> Por consiguiente, para lograr acceder a ellos, la movilidad cotidiana juega un rol preponderante en la vida diaria y en el tiempo cotidiano de sus habitantes. Las prácticas de movilidad cotidiana, por tanto, son objeto de estudio de esta tesis, porque se apunta a observar lo que sucede alrededor de esta práctica –antes, durante y después– y los vínculos que tiene con otras relaciones sociales y otros sistemas sociotécnicos, especialmente aquellos que se vinculan con las actividades de cuidado.

Como se ha visto, el paradigma de las movilidades promueve el movimiento como parte constitutiva de la mayoría de las prácticas sociales, a continuación, interesa resaltar algunos problemas que conlleva abordarlas desde perspectivas estáticas, para delinear limitaciones y ventajas de este enfoque.

#### 2.2.2 Limitaciones de abordajes estáticos y desterritorializados.<sup>23</sup>

En las últimas dos décadas la presencia del *giro de la movilidad* ha sido más evidente, no solo en el ámbito académico, sino en la concepción que se tiene de ella, sobre todo dentro de la población urbana. En gran parte se debe a la orientación que se ha dado en la promoción de políticas públicas de planificación urbana y de transporte. Un ejemplo es el cambio de nombre de la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) en la

---

<sup>22</sup> Sobre los diversos problemas de acceso de la periferia de la Ciudad de México y del desarrollo de la vivienda masiva de interés social, desarrolladas entre los años 2000-2015, se profundiza en el capítulo III de esta investigación: “MARCO CONTEXTUAL. Vivienda de interés social en la periferia de la Ciudad de México”.

<sup>23</sup> En esta tesis se usa el concepto de ‘desterritorialización’ para referir a abordajes o perspectivas que no toman en cuenta las características físicas y sociales específicas del territorio. Es decir, que emplean una mirada generalizada y común para territorios diversos.

Ciudad de México en el 2014.<sup>24</sup> El cambio de nombre implica el reconocimiento de la orientación hacia los usuarios y no únicamente al transporte (casi siempre reducido a transporte motorizado y ferroviario) y la consecuente importancia de la sostenibilidad, la movilidad como derecho y la accesibilidad de otras movilidades como peatones, usuarios de bicicletas y personas con alguna discapacidad. Sin embargo, como mencionan Zunino y Velázquez (2014)), estos cambios han sido más de un orden semántico que epistemológico. Dentro de las políticas públicas, se ha usado más como un recurso discursivo que porta un sentido de transporte “humanizado” e incluyente.

En el caso de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad ha tenido avances importantes en la inclusión de otras movilidades y ha presentado programas de movilidad sustentable –promoviendo la peatonalización, el uso de bicicleta y el transporte público de bajas emisiones– y planes y programas de movilidad con perspectiva de género –como el Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público y el Plan Estratégico de Género y Movilidad–. Sin embargo, las principales fuentes de información específica para el desarrollo de estos programas siguen siendo limitantes.

En el caso del Plan Estratégico de Movilidad 2019, para lograr el objetivo de reducir violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el transporte, se tomaron como principales fuentes de información para el diagnóstico la EOD (Encuesta Origen y Destino 2017), la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH) y la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos. Aun cuando la naturaleza del problema es fundamentalmente experiencial, en el documento no se mencionan –o se

---

<sup>24</sup> No solo en la Ciudad de México ha ocurrido este fenómeno, los organismos encargados de la gestión y planificación de transporte de varias ciudades latinoamericanas han cambiado su nombre y “orientación” hacia la movilidad. En Rosario, Argentina, la agencia de transporte cambio su nombre a Agencia de Movilidad en el 2012 y en Bogotá, Colombia, a Secretaría Distrital de Movilidad.

mencionan someramente<sup>25</sup> datos de estudios cualitativos que contribuyan a un mejor entendimiento.<sup>26</sup> Esto se debe esencialmente a lo que ya han apuntan varios autores respecto a la falta de datos cualitativos para los estudios de planificación y de transporte<sup>27</sup> (Salazar Cruz, 1999; Casado Izquierdo, 2008; Ramírez Velázquez, 2015). Si las fuentes de información no son desagregadas por género y basadas en la experiencia de las personas, seguirán siendo limitadas en el entendimiento de la movilidad urbana.

Lo que se sostiene aquí es que un verdadero giro epistemológico hacia la movilidad, por parte de las políticas de planificación urbana y de transporte implicaría, entre otras cosas, considerar equitativamente esenciales las fuentes de información cuantitativa y cualitativa. Esto significa generar datos y herramientas de análisis de problemas específicos que permitan entender las características particulares del lugar, y evitar así soluciones genéricas y ‘desterritorializadas’ que tienden a prevalecer en este tipo de políticas.

Al respecto, Zunino (2014) hace una interesante crítica de las nociones de movilidad; adoptadas en ámbitos académicos, de políticas públicas y discursos

---

<sup>25</sup> Solo se hace referencia a un artículo académico acerca de las experiencias de viaje de mujeres en el metro de la Ciudad de México (Soto, 2017) para señalar que el miedo a la violencia es uno de los factores que más influencia la movilidad de las mujeres.

<sup>26</sup> A pesar de que el documento señala que, “a partir de los testimonios de mujeres sobrevivientes de violencia sexual y agresiones en el transporte publicadas en los últimos meses” se implementan acciones para mitigar esta situación (Secretaría de Movilidad, 2019, p 6), no se hace referencia a sus fuentes ni en el diagnóstico ni en las notas metodológicas.

<sup>27</sup> Una excepción que confirma la regla es el reciente estudio *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México* (Soto Villagrán, 2019) –promovido por el Banco Interamericano de Desarrollo–, cuya aproximación metodológica fue un enfoque mixto cualitativo y cuantitativo, usando herramientas como encuestas sobre movilidad, seguridad y accesibilidad de las usuarias, etnografías móviles de seguimiento, recorridos comentados, registro visual de infraestructura y grupos focales con supervisores de estos centros de transferencia modal.

políticos; revisando las herramientas de producción de conocimiento –encuestas y libros de referencia– en materia de transporte en Argentina. Argumenta que la adopción de la noción de movilidad debe entenderse dentro de un proceso desigual de circulación de ideas y de capital del norte al sur global. Esto produce conocimiento homogenizado y con poca reflexión teórica y crítica, en parte debido a la apremiante necesidad de solución de problemas dentro de la planificación urbana<sup>28</sup> y de transporte. El autor ejemplifica señalando que se aplican las mismas fórmulas para diferentes territorios, con escalas y contextos socioeconómicos diversos. También menciona que algunas fuentes de referencia en materia de movilidad promueven la sustentabilidad fundamentándose en ideas de ciudad compacta y de bajas emisiones de carbono, las cuales son más posibles aplicar en ciudades europeas con escalas reducidas, en cambio no mencionan las necesidades de movimiento masivo de personas –algunas empobrecidas– desde la periferia de ciudades latinoamericanas con necesidad de desplazarse a áreas centrales de ciudad la ciudad, como Rio de Janeiro, Buenos Aires y Ciudad de México.

#### 2.2.3 El potencial de la movilidad cotidiana para tejer el territorio

El concepto de movilidad desde el *paradigma de las movilidades* reprocha los enfoques *desterritorializados* porque ello implica entender el territorio como contenedor –de ideas, capital, fórmulas de planificación urbana y prácticas sociales–disminuyendo la influencia de la especificidad del territorio como un elemento dinámico, que produce y es producto, al mismo tiempo, de las prácticas sociales que se realizan en él. Desde aproximaciones estructurales es más factible entender el espacio y los lugares como soportes, propensos a seccionarse para facilitar y reproducir análisis que dan por sentado particularidades del territorio y

---

<sup>28</sup> En este sentido el autor sugiere que las razones por lo que no hay una reflexión crítica hacia la noción de movilidad se debe, en parte, a que es confiada a los estudiosos de transporte –mayormente ingenieros, arquitectos, politólogos y economistas–con conocimiento especializado en desarrollo urbano y transporte, pero sin conocimiento en el área de las ciencias sociales y humanidades.

de la vida cotidiana, como la idea de que las prácticas reproductivas se realizan en el ámbito de lo privado y las productivas en el público.

Por otro lado, este tipo de enfoques reducen la importancia de desigualdades específicas del lugar, para concentrarse en lógicas causales políticas y/o económicas. El enfoque de la movilidad promueve señalar dónde existe la concentración de movimiento y de estasis, y entender la forma en que se desarrolla estas diferencias y sus relaciones. “Una forma de ver la política de la movilidad es centrarse en cuestiones de ‘diferencia’: cómo se diferencian las movilidades y cómo estas diferencias son clave en formas más amplias de diferencia social como clase, raza, discapacidad y género” (Adey, 2014, p 797).<sup>29</sup> Se aparta así de las ideas de ‘romantización’ de la movilidad que las relacionan directamente con la libertad –a mayor movilidad, mayor libertad– o las ideas generalizadas de sustentabilidad, para indagar donde está concentrada y las relaciones de poder que derivan de las desigualdades de movilidad.

Un ejemplo relacionado con la generalización de ideas de sustentabilidad y movilidad y la desterritorialización de estas, se muestra en un estudio de Priscilla Connolly (2009) en la Ciudad de México, donde se desmiente el supuesto basado en la experiencia europea de que la ciudad compacta y de mayor densidad resulte más sostenible porque favorecen la movilidad peatonal. El estudio muestra que hay tendencias en aumento de viajes en automóvil en áreas centrales –con buen acceso a bienes y servicios– y densamente pobladas, como las entonces delegaciones Benito Juárez, Álvaro Obregón, Iztacalco y Cuauhtémoc–. El estudio sugiere que el incremento de viajes en automóvil puede ocurrir, entre otros factores, por la carga simbólica que se deposita en éste, debido a que en México el automóvil sigue constituyendo un fuerte símbolo de estatus social para clases medias y altas, y de asenso para clases medias bajas y bajas (Caprón y Pérez López, 2016).

---

<sup>29</sup> Traducción propia.

Un ejemplo, más reciente y muy claro, respecto a cómo la movilidad refleja desigualdades urbanas, se observó en el contexto del confinamiento a causa de la pandemia del COVID-19 durante los meses de marzo y julio del 2020 en la Ciudad de México. Las alcaldías que se consideran áreas centrales de la ZMCM fue donde se pudo mantener el confinamiento, a diferencia de aquellas alcaldías periféricas y municipios conurbados del Estado de México –como Ecatepec, Milpa Alta, Tlahuác, Xochimilco–. En efecto, las alcaldías y municipios más empobrecidos fueron donde menos se respetó la cuarentena y donde, posteriormente, se tomaron medidas como la “ley seca”<sup>30</sup> para evitar reuniones, fiestas y aglomeraciones. Estas desigualdades no solo se reflejan en los datos cuantitativos a nivel municipal, fue fácil percibir las en el día a día durante este periodo. El hecho de que algunas personas pudieran quedarse en casa, solo fue posible sostenerlo por el movimiento de otras: como recogedores de basura, repartidores, mensajeros, empleados de salud, servicio de limpieza, conductores de transporte público, entre otros. Esto ya nos sugiere un paralelismo con las tareas de cuidado, en el sentido en que, son estas prácticas las que sostienen el funcionamiento de otras, aunque estas no son suficientemente reconocidas porque subyacen en el protagonismo de las segundas.

Es evidente que la movilidad cotidiana de las personas en las ciudades es esencial para que funcionen, pero en el contexto de la pandemia, para mantener la inmovilidad y seguridad de unos –aislados y protegidos en casa–, fue necesario la movilidad de otras personas que debieron arriesgarse. Por supuesto, esto trae abajo cualquier idea de “romantizar” o “fetichizar” la movilidad y las ideas de asociar, directamente, la movilidad con el desarrollo y la sustentabilidad, como a las que se refiere Connolly (2009). En este contexto, surgen cuestionamientos que desde el enfoque de la movilidad y género se promueven, como: quiénes son esas personas que debieron mantenerse en movimiento, cómo atraviesa el

---

<sup>30</sup> Se le conoce coloquialmente como “ley seca” a la prohibición temporal de distribución y venta de bebidas alcohólicas.

género, la clase social, la edad y la etnia la desigualdad en estas movilidades, y qué relaciones de poder subyacen en la inmovilidad del confinamiento<sup>31</sup>

Por otro lado, otros enfoques estáticos también presentan dificultades a la hora del análisis del territorio continuo en la vida cotidiana. Estos abordajes, no toman en cuenta una contracción espaciotemporal de la vida urbana contemporánea,<sup>32</sup> generalmente apoyada por sistemas socio-técnicos móviles o inmóviles (sistemas de transporte, infraestructura vial, antenas de telecomunicaciones, dispositivos móviles, información georreferenciada). No se ha revisado cómo, potenciados por objetos y tecnologías se mueve la gente, y esos movimientos, reales y potenciales, estructuran la vida social de las personas (Sheller y Urry, 2006). En la Ciudad de México, uno de los recursos más usados para saber qué modo de transporte o ruta usar para los trabajadores en zonas centrales y conflictivas de la ciudad, es la información de internet y redes sociales. Su uso es recurrente para conocer, por ejemplo, qué vialidades están obstruidas por el tráfico (que afecta a Metrobus, autobuses y taxis) y qué alternativas usar, su movilidad es potencial antes de obtener la información.

Además, como se vio en el capítulo anterior en la sección de *paisajes de cuidado*, las actividades de cuidado también se contraen en el espacio-tiempo. A través de tecnologías de información –como el uso de internet, el teléfono móvil, las

---

<sup>31</sup> Las diferencias que reflejó la movilidad e inmovilidad durante el confinamiento se hicieron muy evidentes en las zonas urbanas de diferentes partes del mundo “occidental”. El corto realizado por Ladj Ly para *Homemade* (2020) sugiere las desigualdades del confinamiento en París. Fue grabado por medio de un dron, para respetar las reglas de distanciamiento social en Clichy Montfermeil, un departamento periférico de París y uno de los más afectados de Francia por la pandemia. Los contrastes de la secuencia de tomas sugieren que las personas que están en las calles, las que se mueven para suministrar alimentos en los hogares, son mayormente mujeres, de clase obrera y migrantes. El corto termina con la estimulante pregunta: “*Si les temps sont durs et mauvais, pour qui le sont-ils?*” (“Si los tiempos son duros ¿para quiénes lo son?”).

<sup>32</sup> Algunas teorías, como la *modernidad líquida* de Bauman hablan de disolución del sentido de permanencia del ser humano. A partir del desarrollo de la tecnología, la apertura de mercado y la globalización, fluye en un “capitalismo liviano”.

cámaras de seguridad, el teléfono fijo—el cuidado fluye tanto en el ámbito material y afectivo a través del espacio y el tiempo. Las actividades afectivas que implican preocuparse o estar al pendiente de alguien (*caring about*), pueden depender de información para realizar o no de un desplazamiento físico; ya sea para efectuar un trámite burocrático, de salud o bancario, por ejemplo. El uso de las redes sociales y mensajes instantáneos, son un ejemplo de los flujos de afectividades como ‘estar al pendiente’ o ‘preocuparse por’ familiares; también para organizar movimientos cotidianos, como esperar o recoger a alguien, o simplemente para saber otra persona se encuentra bien. Enfoques estáticos disminuyen la importancia de estos sistemas sociotécnico que subyacen en las actividades cotidianas para la organización de las actividades reproductivas y productivas.

Esta investigación retoma el enfoque de movilidad porque fuerza a cuestionar la separación del espacio al reparar sobre su carácter dinámico y fluido de las prácticas que en él se realizan. También, se adopta un enfoque cualitativo, por la urgencia de sumar conocimiento específico sobre las prácticas de cuidado en un territorio donde la falta de acceso a bienes, servicios y oportunidades – característica general de la periferia de la Ciudad de México–, ha sido reproducida y exacerbada por el último modelo de vivienda social en México. Conocer cómo son las prácticas reproductivas en un contexto así –atravesadas por el género, la edad, la condición social y la etnia–, a través de su movilidad cotidiana, permite entender varios niveles de desigualdad urbana, comenzando por la invisibilización de estas prácticas –mayormente realizadas por mujeres– en el espacio público. Asimismo, emergen otro tipo de desigualdades, como el acceso al empleo, al transporte público de calidad y a un espacio público seguro y adecuado para las actividades reproductivas. Las condiciones específicas de la metodología y su justificación se desarrollan a profundidad en el en el capítulo IV de esta investigación, correspondiente al Marco Metodológico, pero importa señalar antes qué tipo de desigualdades atravesadas por el género se expresan en la movilidad cotidiana de las personas. A continuación, revisaremos abordajes que han problematizado esta relación y cómo ambos enfoques impulsan a entender el espacio como un continuo para el análisis de las prácticas cotidianas.

### 2.3 Tejer territorio. La alternativa del enfoque de Movilidad y Género

La forma en que estos dos conceptos se intersecan es compleja, en parte porque ambos son conceptos amplios, cuyos significados se entienden como procesos y, por tanto, están en movimiento (Uteng y Cresswell, 2008a). El mismo concepto de género ha estado en los debates teóricos feministas desde hace cuarenta años –comenzando en la segunda ola feminista– y aún es parte de acaloradas discusiones en cuanto a sus alcances y connotaciones.<sup>33</sup> Lo que se podría entender como un obstáculo para asir el análisis de desigualdades, también se considera una oportunidad para tener un enfoque crítico, al obligarnos a contextualizar y preguntarnos qué significa este concepto en un espacio-tiempo determinado, cuáles son sus características, cómo se reproduce en él y, al revés, como el espacio reproduce el género:

El género en sí mismo es un concepto móvil y la forma en que las feministas han desplegado el término tiene una historia. A fin de aprovechar el poder crítico del concepto en los estudios de movilidad es importante considerar cómo sus diversos significados han sido útiles para las feministas en diferentes momentos estratégicos y, en particular, en lugares sociales y geográficos (Clarsen, 2014, p 98).

Existen diversas formas en que el género es espacialmente producido. En el primer capítulo de esta investigación se revisó una de ellas y sus consecuencias: el concepto binario de espacio público y privado. Desde el *paradigma de las movi­lidades*, se señala otro medio en el que el género es producido en el espacio: la dialéctica entre lo fijo y lo dinámico del lugar y la movilidad (Uteng y Cresswell, 2008a). La movilidad, vista desde este enfoque, significa prestar atención no solo en el movimiento físico, sino en los significados, la experiencia –de la práctica– y el potencial –de moverse o no– en el espacio (Uteng y

---

<sup>33</sup> Joan Scott (1996, 1999) –una de las principales teóricas sobre esta categoría– ha revisado los alcances y connotaciones de este concepto a lo largo de la historia; incluyendo la forma en que varias disciplinas científicas “participaron en legitimar la exclusión y subordinación de las mujeres” (1999, p 26) .

Cresswell, 2008a). Estos aspectos son configurados por el género, pero a su vez estos producen y reproducen sesgos de género.

En este sentido, Hanson (2010) revisa varios estudios de movilidad y género y observa que, en efecto, hay dos corrientes que trabajan separadas e independientes. La primera, constituye los estudios que se centran en cómo la movilidad moldea el género, poniendo énfasis en el género –y descuidando la movilidad– al centrarse en las relaciones de poder cambiantes conectadas con este último. En la segunda corriente, se encuentran trabajos que ponen atención en cómo el género modifica los patrones de movilidad. Estos estudios usan mayormente bases de datos de carácter cuantitativo y diarios de viaje y son estudios que se enfocan, mayormente, en los traslados al trabajo. Según Hanson, estos estudios han contribuido a la caracterización de los patrones de viaje entre hombres y mujeres, pero descuidan la perspectiva de las formas en que la movilidad también permite, constriñe, altera y reproduce los roles de género. Para solventar estas lagunas, la autora llama a usar el contexto como un elemento central del análisis en dos formas: primero, identificar los elementos contextuales que interesen para el género y la movilidad y, segundo, realizar un trabajo de síntesis de estos elementos en diversos estudios desarrollados en un contexto en específico.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Respecto al primer punto la autora señala cinco elementos del contexto que conciernen a la movilidad y al género y que se desarrollarán en el capítulo III de este trabajo, correspondiente al Marco Contextual : primero, la integración del individuo en el hogar, la familia y la comunidad; segundo, el entorno construido, esto implica elementos físicos como infraestructura de transporte, elementos urbanos, escalas y la forma en que se da significado a estos elementos; tercero, las instituciones, como las que otorgan servicios de transporte y las que gestionan, diseñan y construyen bienes, como la vivienda; cuarto, el acceso a nuevas tecnologías como internet y móviles inteligentes y; quinto, las normas culturales y sociales particulares.

#### 2.3.1 La importancia de contextualizar el territorio

El primer aspecto será desarrollado en el Capítulo III de esta investigación, pero importa señalar ahora que la elección de trabajar con mujeres habitantes de la periferia de la Ciudad de México, en particular con un modelo paradigmático de vivienda social en México de principios de este siglo, resalta aspectos contextuales que, se sugiere, afectan al género y la movilidad. Lo anterior resulta más evidente, en parte, por las características de estas viviendas a falta de acceso a bienes (espacio público de calidad como parques, plazas y zonas recreativas y culturales), servicios (de transporte, salud y abasto) y oportunidades (de empleo o educación), que ofrece la ciudad central. En este sentido, la movilidad cotidiana resulta indispensable para poder acceder a la mayoría de ellos. Cabe entonces preguntarse cómo la realización de prácticas relacionadas con el género (como las reproductivas) afecta a la movilidad cotidiana de estas mujeres en este contexto y como ésta práctica, realizada en un territorio con éstas privaciones, reproduce desigualdades de género. Se ha puesto énfasis en el contexto de la periferia de la Ciudad de México, para ejemplificar las particularidades contextuales que atañen a la movilidad y el género en esta investigación, pero es importante aclarar que el estudio no se limita a la vivienda –hacerlo sería contrario al objetivo de esta investigación–, será igualmente importante contextualizar, los viajes y aquellos espacios donde se realicen las actividades de cuidado, especialmente aquellas en movimiento.

La perspectiva de género, para esta investigación, no solo nos ayuda a apuntar las diferencias en las que se realizan las prácticas cotidianas, el enfoque de la movilidad y el género nos obligan a contextualizar el territorio pensando de qué forma lo está afectando. Dicho de otro modo, la forma en que se expresa el género en las prácticas cotidianas no es igual en diferentes contextos. Las desigualdades de género que afectan a las personas habitantes de zonas centrales de Buenos Aires, Rio de Janeiro y la Ciudad de México difieren entre ellas y difieren, también, de las desigualdades de género en sus periferias. Las estrategias para desarrollar sus prácticas de movilidad y de cuidado serán diferentes en cada lugar.

Se sugiere que las habilidades, pericias o restricciones para acceder a estos lugares, personas o actividades, puede aumentar o reducir las diferencias de género en cada lugar. Por ejemplo, una habitante de periferia, al requerir realizar viajes más largos y, la consecuente carencia de tiempo para efectuar las prácticas de cuidado puede distribuir estas responsabilidades con la pareja o realizarlas fuera del ámbito del hogar. Por lo contrario, también pueden realizarse en el hogar, pero trasladarse a mujeres más precarizadas, como hijas, abuelas o personas que realicen estos servicios, es decir, trasladarlas a una cadena de cuidados.<sup>35</sup> No basta apuntar las características del contexto, si no tenemos presentes cómo afectan/reproducen/moldean las desigualdades de género. Como apunta Hanson (2010, p.18): “No es suficiente decir que el contexto importa, así como no basta con decir que el género importa. Necesitamos demostrar cómo y dónde estos importan y a quién”. En este sentido, el análisis no se puede limitar a las dicotomías espacio público/privado, casa/trabajo, casa/calle, viaje/permanencia presente porque tienden a reducir la complejidad urbana, es necesario problematizarlas en sus puntos de encuentro que entre ambos construyen un sentido social del lugar (Soto, 2013).

#### 2.3.2 Relaciones de poder en el espacio urbano

La movilidad cotidiana, siendo una práctica social, encierra relaciones de poder (Sheller y Urry, 2006). Esta práctica está marcada, de diversas maneras, por convenciones sociales e institucionales de regulación y control (Uteng y Cresswell, 2008b; Clarsen, 2014; Adey, 2014; Sheller, 2016). Las inequidades de género es uno de los aspectos más importantes de las movilidades diferenciadas y están representadas en procesos relacionados con el poder social, cultural, económico, político y geográfico (Sheller, 2016).

---

<sup>35</sup> Este concepto esta desarrollado en el Capítulo I: SOBRE EL CUIDADO. Perspectivas teóricas, en la sección 1.2.2. *Redistribución de cuidados*.

Sheller (2016) sugiere que las soluciones a los problemas de movilidad y género solo serán encontradas poniendo atención a: 1) las diferencias de las movilidades entre hombres y mujeres, 2) a la incorporación la perspectiva de género en el diseño y la planificación y 3) a las nociones de género en los discursos sobre la movilidad. En el paradigma de las movilidades, “se trata de rastrear el poder en los discursos y prácticas de movilidad para crear tanto movimiento como estasis” (Sheller y Urry, 2006, p 211). En este apartado se revisa críticamente algunos de los dos últimos aspectos relacionados con este estudio y cómo se relacionan. Interesa identificar algunas lagunas e hilos de análisis relevantes para esta investigación.

La incorporación de la perspectiva de género en el diseño y planificación urbana y de transporte es relevante porque existen diversos mecanismos de control en la organización del espacio y tiempo de las mujeres que imponen límites y fronteras que se naturalizan, y con ello, reproducen un orden social genérico (Soto, 2013). La sectorización del espacio urbano en los ámbitos público y privado –revisado en la sección de *Aportes del urbanismo feminista* del Capítulo I–, es un arquetipo de estos mecanismos de control al reproducir las dicotomías hombre/espacio público y mujer/espacio doméstico, vida productiva y reproductiva, casa/trabajo. Estas invisibilizan las estrechas relaciones de ambas connotaciones y soslayan la complejidad urbana producida a través de sus prácticas cotidianas. El análisis de la movilidad cotidiana presiona a “tejer” el territorio y fundir estas dicotomías, por ejemplo, al percibir experiencias de las mujeres que salen del espacio doméstico y se relacionan con otros espacios y personas, y a poner atención en esos ámbitos que a *priori* no se consideran espacios de reproducción o cuidado.

Por otro lado, la ciudad se planifica clasificando usos y sujetos para un beneficio económico, lo que trae diversas repercusiones. Quizá una de las más evidentes en la Ciudad de México, por los problemas de aglomeración vial y en el transporte público, es que buena parte de la población tiene que hacer largos traslados a zonas centrales para llegar a sus empleos, sin que se considere a las personas que necesitan trasladarse para realizar actividades de cuidado (Collectiu Punt 6, 2019c). Asimismo, los espacios físicos de la ciudad y sus redes de movilidad

excluyen a parte de sus habitantes al no ser diseñados teniendo en cuenta las diversas necesidades que se relacionan con la accesibilidad, la diversidad de cuerpos y los ritmos de vida (Valdivia, 2020). De hecho, la separación de usos en la planificación urbana, como espacios para vivir, trabajar, consumir y los espacios de ocio, ha contribuido a la formación de serios problemas urbanos, como las áreas solitarias e inseguras durante algunos horarios, los –ya mencionados– prolongados viajes al trabajo, el incremento del uso del automóvil y su consecuente problemas ambientales.

Todos estos son ejemplos de sujeciones por parte del entorno construido que afectan a la movilidad cotidiana de sus habitantes, pero de manera desigual entre hombres y mujeres; porque la inseguridad, las responsabilidades laborales y de cuidado, el ocio se experimenta y significan de forma distinta de acuerdo con el género.

#### 2.3.3 Discursos genéricos sobre la libertad y la movilidad.

Las manifestaciones genéricas también se representan en los discursos sobre la movilidad (Sheller, 2016). Ya hemos visto algunas de las consecuencias del traslado de ideas de norte a sur global en las políticas de movilidad y transporte. Mencionaremos aquí los discursos de movilidad y género que podrían problematizarse con las aportaciones de esta investigación.

Las asociaciones de la movilidad con el género han sido bien documentados en diversos estudios, pero muchos han sido descontextualizados y usados como insumo para la planificación urbana y de transporte o, como discurso para políticas públicas. La relación histórica y, tal vez por eso, la más común, es relacionar al hombre con las actividades dinámicas y a la mujer con las sedentarias. Los viajes, el peregrinaje, los deportes, son comúnmente relacionados con el hombre, mientras que la mujer es asociada con el confinamiento y lo estático.

En respuesta a estas ideas, muchas mujeres han expuesto sus narrativas de satisfacción al transgredir estas normas como actos de desafío y empoderamiento

(Clarsen, 2014). Al respecto, Hanson (2010) menciona que la mayoría de los estudios que ponen énfasis en conocer cómo la movilidad modifica los roles de género se centran en posicionar la movilidad de como una práctica de empoderamiento y libertad y la inmovilidad como una de confinamiento y subordinación. Sin embargo, bajo estas ideas subyacen otras realidades que, bajo el análisis del contexto, refuerzan las desigualdades entre hombres y mujeres.

Un ejemplo refiere al caso estudio de esta investigación. Se plantea que los habitantes de la periferia de la Ciudad de México que laboran en áreas centrales requieren de largos trayectos para llegar a ellas y, por tanto, dedican varias horas en traslados, muchos de ellos de entre tres a siete horas al día (GIITRAL).<sup>36</sup> En el caso de las mujeres que trabajan en áreas centrales, las capacidades para cumplir con sus responsabilidades laborales y reproductivas se vuelve cada vez más difícil, en parte debido a la pobreza de tiempo que experimentan.<sup>37</sup> En este sentido, las asociaciones de movilidad y la participación en el mercado laboral que viven las mujeres tienen dos aristas. La primera, y más evidente, realizada sin un análisis de contexto, se refiere al ejercicio de libertades. Trabajar y trasladarse para ello, puede significar evitar el confinamiento del hogar y la dedicación completa a las tareas domésticas. Moverse puede fortalecer algunas de sus

---

<sup>36</sup> Hay que mencionar que en la herramienta del GIITRAL se hizo el ejercicio de dos municipios periféricos y se marca en promedio las horas dedicadas a traslados. Por otro lado, algunas de las entrevistadas dedican hasta 7 horas al día en transporte público

<sup>37</sup> En un estudio sobre las labores de cuidado en la Ciudad de México, basado en la Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo (ENUT 2014), Pérez Fragoso (2017) presenta datos que reflejan la desigualdad que existe entre hombres y mujeres cuando ambas poblaciones se encuentran en la misma condición de tener un empleo remunerado. La carga global de trabajo –laboral y de cuidado– que las mujeres en la Ciudad de México emplean es de 82.20 horas semanales, frente a 71.36 horas semanales que dedican los hombres al trabajo remunerado y no remunerado. La diferencia es de 11 horas semanales. A nivel nacional la brecha crece: las mujeres con trabajo remunerado dedican en 83.1 horas semanales en las labores remuneradas y no remuneradas frente a 70 horas semanales que dedican los hombres (ENUT 2014) (INEGI, 2015).

capacidades sociales, económicas y culturales al salir del hogar para participar en el mercado laboral. Trabajo y movilidad, en este caso, son asociados a discursos de libertad.

Sin embargo, una segunda arista, puesta bajo un análisis de contexto, permite observar que la mayoría de las personas que requieren una vivienda de interés social en la Ciudad de México, se dedican a trabajos no especializados, los cuales han sido altamente precarizados en los últimos años. Esto significa, entre otras cosas, reducir o no tener derechos laborales, como seguro social y prestaciones, lo cual repercute en la corresponsabilidad estatal y de mercado de muchas de las prácticas de cuidado (guarderías, atención médica, prestaciones, entre otros). Por otro lado, respecto a la movilidad cotidiana de estas mujeres, muchos de estos empleos son actividades de servicio requeridos en polos económicos de la ciudad concentrados mayormente en zonas centrales. Pasar entre de tres a siete horas en traslados, y regresar a casa a cumplir las obligaciones del hogar conlleva necesariamente a otras restricciones relacionadas con la pobreza de tiempo. Actividades como el autocuidado –físico y mental– de ocio, o actividades que puedan brindarles un crecimiento personal o económico se vuelven casi imposibles de realizar. En este sentido, el trabajo y la movilidad cotidiana pueden asociarse más a prácticas restrictivas que a actividades emancipadoras.

Muchas de las narrativas que asocian directamente la movilidad y el trabajo con la libertad de las mujeres bajo una perspectiva de género, pero sin un análisis de contexto, han sido recurso para la planificación urbana y de transporte y discursos de sus políticas públicas correspondientes. Descontextualizar estas narrativas ha llevado reproducir desigualdades, no solo urbanas, sino de género, al soslayar las verdaderas causas que las producen, muchas veces, bajo un discurso de empoderamiento y de ejercicio de libertades.

#### 2.3.4 Movilidad y cuidado. Alternativas para un abordaje integral del cuidado

Gran parte de los estudios geográficos del cuidado, en general, y los de movilidad y cuidado, en particular, se han enfocado en el análisis de sujetos “vulnerables”

(Bowlby, 2012). Así, encontramos estudios de movilidad con niños, que han demostrado el alto impacto que tiene sobre la movilidad de las mujeres (Scheiner, 2014a, 2014b), por ejemplo, al realizar gran parte de los viajes como choferes (para transportar otras personas) o como acompañantes (para viajar con otras personas) (Hjorthol, 2016; Sersli, Gislason, Scott, y Winters, 2020). También destacan los estudios sobre la movilidad y el cuidado de personas mayores (Phillips, Walford, Hockey, Foreman, y Lewis, 2013; Schwanen, Banister, y Bowling, 2012; Schwanen, Hardill, y Lucas, 2012) y el cuidado de discapacitados (Palmer y Scott, 2018).

Bowlby (2012) señala que gran parte de los estudios de geográficos del cuidado ponen énfasis en el aspecto espacial, descuidando la importancia temporal que permea en la práctica. No obstante, como se ha mostrado, el aspecto espaciotemporal es inherente al enfoque de la movilidad, por lo que buena parte de los estudios de movilidad y cuidado, desde el enfoque del *paradigma de las movilidades*, no deja de lado ese aspecto. Estos estudios destacan la importancia del tiempo de dos maneras: la primera, apunta las formas en cómo la movilidad afecta el uso del tiempo cotidiano de las mujeres. Dentro de estos estudios, destacan los que se relacionados a hogares con doble ingreso, para señalar las desigualdades de las cargas reproductivas y productivas entre hombre y mujeres (Taylor, Ralph, y Smart, 2015). La segunda, realza aspectos del tiempo en decisiones de largo plazo, como los que surgen con los cambios de domicilio o los cambios de trabajo y los cambios que surgen en las prácticas de movilidad durante los ciclos de la vida, como en las diferencias de capacidades en la edad adulta y la vejez (Guo, Feng, Zhang, y Timmermans, 2020; Rau y Manton, 2016; Zhang, Yu, y Chikaraishi, 2014) gran parte de los cuales utilizan las biografías de vida como herramienta analítica.

La aportación de estos trabajos ha sido de gran avance para el reconocimiento de desigualdades de género, sin embargo, la cantidad de estos estudios enfocados a personas con autonomía baja nos da luces sobre la idea dicotómica de sujeto autónomo/sujeto dependiente que permea en la academia. De acuerdo con lo planteado en el capítulo anterior, en la sección *1.2.4. Del mito de la autonomía*

*individual a la interdependencia*, el enfoque del cuidado nos obliga a pensar en ¿quién requiere de estos cuidados? Se plantea que toda persona requiere de cuidados materiales y emocionales a lo largo de la vida, de diferentes formas y niveles, por lo que no existe el sujeto cien por cien autónomo. Es más pertinente hablar de interdependencia que de dependencia o autonomía para la realización de actividades reproductivas y productivas. Como señala Bowlby (2012) : “[...] los cuidados son importantes para todos y se intercambian entre todos -amigos, familia, compañeros de trabajo- y no sólo entre los grupos que normalmente se identifican con la provisión de bienestar del Estado” (p. 2102).

#### 2.3.4.1 El concepto de ‘movilidad del cuidado’

Por otro lado, se ha desarrollado un concepto innovador que ha permeado en los estudios de carácter mixto y cuantitativos en los últimos años sobre este tema. El concepto de *movilidad del cuidado*, desarrollado por Sánchez de Madariaga (2020), se refiere a los viajes diarios relacionados con las actividades de cuidado. Entendiendo el cuidado como trabajo no remunerado para atender a personas dependientes, incluido el trabajo doméstico realizado para el mantenimiento del hogar.

Este concepto apunta a hacer visible el peso que tienen los viajes relacionados con el cuidado en comparación con los viajes realizados por motivo laboral, en dónde la mayoría de las políticas públicas y de planeación urbana y de transporte han centrado sus esfuerzos. *Movilidad del cuidado* es un concepto “paraguas” que incluye viajes que a menudo no son reconocidos o son clasificados como viajes de ocio en la mayor parte de las encuestas de movilidad y en las encuestas de origen y destino, las cuales siguen siendo la principal herramienta de análisis para los estudios de movilidad y de transporte. De esta manera las encuestas no dan cuenta a primera vista del peso real de los traslados realizados por motivos de cuidados al no contar con una categoría especial para ello (Sánchez de Madariaga, 2016).

Por ejemplo, dentro de los viajes clasificados para la última EOD (Encuesta Origen y Destino) realizada en el 2017 para la ZMCM, los viajes dedicados a llevar/recoger a alguien, ir de compras, recibir atención de salud, realizar un trámite entrarían en la clasificación de *movilidad del cuidado*, así mismo, algunos viajes que se encuentran dentro de la clasificación esparcimiento. A primera impresión, estos representan el 16% del total de los viajes (6.8%, 6.78, 1.25%, 0.8% respectivamente), de los cuales el 76.19% es realizado por mujeres; sin embargo, los porcentajes aumentarían significativamente si el propósito regresar a casa se quitara; ya que este rubro representa un segundo traslado que tuvo un móvil inicial, es decir, casi todos los motivos iniciales de viaje terminan con un segundo viaje que es regresar a casa. Si fuera así, los viajes dedicados al cuidado serían el segundo motivo más representado, después de ir al trabajo con 21.38% y antes del motivo de ir a estudiar con 11.97%.<sup>38</sup>

Este concepto ha sido de gran relevancia para visibilizar el impacto que tienen las actividades de cuidado en la movilidad cotidiana de las personas, y ha sido incentivo para repensar, desde la planificación urbana, soluciones que impliquen el reconocimiento de otras actividades además de las productivas. Mas aún, al colocar la noción de cuidado en el centro de la investigación y políticas públicas, permite problematizar los sesgos de género, tanto en la construcción de conocimiento como en las decisiones políticas que se derivan de ellas (Sánchez de Madariaga, 2020). Sin embargo, se plantea que, aun cuando este concepto ha sido creado para su uso en herramientas cuantitativas –como las encuestas de movilidad y origen-destino–, deja de lado aspectos esenciales en la concepción de la noción del cuidado y en la noción de movilidad, que lo deja en una posición

---

<sup>38</sup> Cabe señalar, que en la última EOD para la ZMCM realizada en el año 2017 fue la primera vez que se incluyeron los viajes peatonales y los viajes realizados en bicicleta. Con ello se reduce un sesgo de género que había permeado en estas encuestas, ya que se ha demostrado en diversos estudios, que las mujeres realizan más viajes a pie y viajes encadenados que los hombres por motivos de cuidados. En ciudades como Madrid, las encuestas continúan sin cuantificar este tipo de viajes peatonales que sean menores a 1 km, aún cuando muchos de estos viajes son realizados por mujeres por motivo de cuidado (Sánchez de Madariaga, 2020).

vulnerable para un uso reduccionista, por ejemplo, en discursos de políticas públicas y desarrollo urbano y de transporte.

En lo referente a la noción del cuidado, al aludir únicamente a la cuantificación de los viajes, no permite tomar en cuenta la parte afectivo-relacional, constitutiva de cualquier práctica de cuidado, dado que el número de viajes de cuidado forman parte del ámbito material de éste. Además, las prácticas de cuidado encarnan también aspectos afectivos expresados en los viajes, pero el concepto no alcanza a dar cuenta de ello. Por ejemplo, –en el marco de los *paisajes de cuidado*, estar pendiente de alguien –*caring about*–,<sup>39</sup> puede expresarse durante los viajes en la espera de la pareja, el novio, o algún familiar. O bien, en algunas actividades que se realizan durante los viajes, como hacer llamadas para organizar tareas domésticas o saber si alguien se encuentra bien a través aplicaciones en el uso del teléfono móvil. Se plantea que el concepto no permite visibilizar estos aspectos constitutivos del cuidado al solo enfocarse en la cuantificación de los viajes.

Por otro lado, la noción de movilidad dentro del concepto de *movilidad del cuidado* puede resultar engañosa porque, en realidad, se refiere únicamente a los viajes. Hemos visto, a largo del capítulo, cómo hablar de movilidad implica, necesariamente, hablar de los significados que surgen alrededor de esta práctica, lo que apunta a centrarnos en el sujeto que las realiza y no solo en la infraestructura para realizarla. Al referirnos a la *movilidad* cuando solo tomamos en cuenta los viajes, puede contribuir a reducir el concepto a aspectos materiales que, como se ha visto, tiene repercusiones que limitan el entendimiento de lo relacional de esta práctica. No obstante, la autora es clara en apuntar lo necesario de los datos etnográficos para una mejor comprensión de los patrones de movilidad cotidiana, reconociendo también, que las políticas urbanas y de

---

<sup>39</sup> Este concepto se enfoca en el aspecto afectivo de los cuidados y se refiere a prácticas que no implican ningún suministro material pero que aún así se encarnan en las prácticas cotidianas. El concepto se contrapone con la noción de “atender a alguien” –*caring for*– que se enfoca en el aspecto material del cuidado. Estas nociones están desarrolladas en el primer capítulo de esta tesis en la sección de *Paisajes del cuidado*.

transporte basan sus programas en suposiciones derivadas de las actividades productivas (Sánchez de Madariaga, 2020).

Aunque la problematización aquí planteada es de un carácter semántico, se sugiere que el uso del concepto de *movilidad del cuidado* deja del lado el potencial epistemológico de los conceptos de movilidad y del cuidado. Y, por tanto, queda un concepto vulnerable para un uso reduccionista, por ejemplo, al asociar la movilidad solo con los viajes y, el cuidado, solo con su faceta material, sobre todo en ámbitos de los discursos de políticas de planificación urbana.

#### 2.3.4.2 Paisajes móviles del cuidado: interdependencia y movilidad

Hasta ahora, hemos apuntado, dos sesgos en los estudios geográficos y urbanos sobre la movilidad y el cuidado. El primero se refiere a la cantidad de trabajos sobre el tema que apuntan a la movilidad de personas consideradas “dependientes” o vulnerables, lo que sugiere que lo que más permea, en los trabajos académicos, es la idea de autonomía/dependencia respecto al cuidado. El segundo, se refiere al concepto *movilidad del cuidado* que, usado de forma reduccionista, puede reforzar algunas cuestiones superadas en el entendimiento de la movilidad y simplificar las dimensiones afectivo-relacionales del cuidado. Ambos sesgos tienen implicaciones en la comprensión de la continuidad espaciotemporal de las prácticas de cuidado. Cabe entonces preguntarse ¿qué aspectos deberían tomar en cuenta un estudio integral de movilidad y cuidado? y ¿cómo ayuda al entendimiento de la continuidad espaciotemporal de las prácticas de cuidado? Planteamos que el marco de los *paisajes de cuidado* ayuda a aproximarnos a las respuestas.

De acuerdo a los revisado en el primer capítulo, los paisajes de cuidado<sup>40</sup> “son manifestaciones espaciales de interacción entre los procesos y estructuras sociales y económicas que dan forma a las experiencias y prácticas de cuidado” (Milligan y Wiles, 2010, p 739). Es un marco analítico que considera estas

---

<sup>40</sup> Revisar sección 1.3.1.1. *Paisajes de cuidado* dentro del acápite Geografías del cuidado.

prácticas transitables en diversas escalas y que permite observar arreglos en las relaciones sociales y los procesos estructurales y temporales que les dan forma. Resalta el aspecto temporal que se conecta con lo individual, con los ritmos y las rutinas personales, así como los procesos políticos y económicos.

Este marco considera los dos aspectos que constituyen el cuidado: el material y el afectivo-relacional. De aquí las reflexiones sobre proximidad y lejanía que implican las tareas de cuidado a partir de las reflexiones entre ‘atender a alguien’ y ‘preocuparse por alguien’ –*caring for, caring about*–. En este sentido, los *paisajes de cuidado* funcionan para lograr los propósitos de la investigación porque, no solo transita sobre el espacio de manera continua, sino que también considera: 1) el doble aspecto material/afectivo-relacional del cuidado; 2) las relaciones sociales y las estructuras culturales, socioeconómicas e institucionales que le dan forma; 3) el énfasis del carácter temporal del cuidado tanto en rutinas personales como en procesos institucionales, y finalmente; 4) las categorías de proximidad y distancia que se encarnan en las prácticas sociales. El enfoque de interdependencia resulta muy útil para desarrollar estas consideraciones.

Al analizar las relaciones interdependientes en la movilidad cotidiana de las mujeres, resulta casi imposible desligar los viajes individuales con otros viajes de personas con los que se presentan relaciones materiales y/o afectivas:

[...] la movilidad aparece como un trabajo en red que articula las diversas funciones, rutinas y necesidades productivas y reproductivas de un número variable de personas. Estas personas se relacionan entre sí a través de vínculos emocionales y/o prácticos esenciales en la organización de su vida cotidiana, vidas que actualmente son inconcebibles sin la existencia de los demás miembros de estas redes (Jirón y Iturra, 2014, p 179).

Así, la movilidad de un padre de familia estará íntimamente ligada con la movilidad de los hijos –desde los horarios de escuela, hasta la posibilidad de caminar, andar en carriola o en bicicleta– y, al mismo tiempo, la movilidad de los pequeños dependerá de los recursos materiales y organizativos de los padres.

Asimismo, la movilidad de una persona considerada 'autónoma' puede depender en ocasiones de la movilidad de otra persona, por ejemplo, en los arreglos de citas de trabajo o de visitas a un médico.

Estas relaciones, están configuradas como negociaciones entre distintos miembros familiares, amigos, vecinos, compañeros de trabajo, o comunidad, por lo que se incrustan relaciones de poder atravesadas por roles de género, poder adquisitivo, edad y etnia. Se presentan de distintas formas y en diferentes grados, no solo en los ritmos y rutinas personales determinadas por estratos generacionales, el ciclo de vida, y decisiones a largo plazo (como los cambios de domicilio o de trabajo) (Guo et al., 2020; Rau y Manton, 2016; Zhang et al., 2014), también se integran dentro de procesos específicos de estructuras sociales e institucionales, como pueden ser las posibilidades de acceso a la vivienda social, o a servicios de salud o transporte público. El carácter temporal de los cuidados a su vez está profundamente marcado por los recursos físicos, económicos, sociales e institucionales a los que pueden tener acceso. Hay etapas de la vida donde las cargas de cuidado son mayores y otras donde las responsabilidades son pocas, lo que repercute en la organización de las prácticas cotidianas, modificando comportamientos y formas de moverse (Jirón y Iturra, 2014).

Finalmente, el marco de los paisajes de cuidado, las categorías presentadas por Milligan & Wiles (2010) como 'atender a alguien' y 'preocuparse por alguien' – *caring for/caring about*– además de resaltar el carácter material y emocional de uno y otro, motiva a pensar en las categorías de proximidad y lejanía en las prácticas de movilidad cotidiana.

Como hemos visto, las personas se mueven cotidianamente para realizar diversas actividades de cuidado, pero el cuidado es encarnado en la movilidad cotidiana no solo de manera material, como ir hacer las compras, llevar a los niños a la escuela o ir a una cita médica. Se plantea que el carácter afectivo también se encarna durante las prácticas de movilidad cotidiana. Por ejemplo, en las actividades organizativas relacionadas con el hogar a través del uso de teléfonos móviles durante el viaje, ya sea a través de llamadas o mensajes instantáneos. Este

aspecto es especialmente importante para las personas que realizan largos trayectos y que tienen poco tiempo para atender a otras personas o realizar actividades domésticas. Las estrategias organizativas para el cuidado se pueden realizar de manera ‘lejana’ durante los trayectos y estar ‘al pendiente’ de personas y actividades sin estar físicamente con ellas. Asimismo, la espera y el acompañamiento durante los trayectos por motivos de seguridad, es un aspecto afectivo del cuidado que se encarna de manera cercana, es decir, se expresa en prácticas de movilidad de proximidad física. El primer ejemplo, encarna una relación afectiva desde la lejanía con el uso de tecnologías móviles y el segundo, encarna una relación afectiva próxima con el acompañamiento o la espera.

Desde estos aspectos enmarcados en los paisajes de cuidado se propone pensar en *paisajes móviles del cuidado* refiriéndonos a un marco analítico de las prácticas de movilidad cotidiana que contemple el doble aspecto material y afectivo relacional del cuidado, la especificidad espacio- temporal del contexto, que incluyen las relaciones sociales, culturales e institucionales, así como las prácticas encarnadas del cuidado –próximas y lejanas– que se realizan durante los trayectos, las relaciones de interdependencia en la movilidad cotidiana será el medio para lograr estos puntos. Este marco de análisis se desarrolla en el capítulo metodológico de este trabajo.

#### **3.4. Accesibilidad y exclusión social desde el enfoque de la movilidad**

De acuerdo con Comes et al. (2007) el concepto de accesibilidad comenzó a tener relevancia en América Latina durante los años 60 en el marco de la Alianza para el Progreso como medida para concretar el “desarrollo social” de estos países. En ese entonces, la noción de accesibilidad se refería, principalmente, a la forma en que diferentes servicios se acercaban a la población; sobre todo los referidos a la educación, salud, empleo y transporte. De ahí que la mayoría de los estudios de sobre accesibilidad desarrollaron indicadores, como el de la oferta y la demanda, con el fin de medir la conexión de un servicio con otro, es decir, de un lugar a otro.

Esta idea de accesibilidad prevaleció y sigue estando vigente en varios estudios y políticas públicas de desarrollo social, en parte debido a que los primeros han desarrollado diversas herramientas para medir la conexión de estos servicios con la población y porque estas mediciones resultaron ser muy útiles para la generalización y la justificación en la toma de decisiones de los gobiernos locales proveedores de servicio.

Sin embargo, a partir de finales del siglo pasado, y con más contundencia a inicios de este, se desarrollaron diversos cuestionamientos sobre este enfoque, principalmente desde los estudios sociales. Estas críticas se centraban en la poca o nula consideración del papel de las personas y grupos sociales sobre el vínculo entre servicios y población. Esta perspectiva ha llevado a abordajes teóricos y metodológicos en donde se complejiza la noción de accesibilidad al considerar la importancia del papel de las necesidades, deseos, recursos y subjetividades de las personas en el acceso, no solo a los sistemas de servicios y los lugares donde se encuentran, sino a bienes, oportunidades y otras personas.

Uno de los enfoques más influyentes en el estudio de la accesibilidad y las políticas de desarrollo social ha sido el paradigma de la movilidad en las ciencias sociales (Sheller y Urry, 2006, 2016) revisado ampliamente al inicio de este capítulo. Desde este enfoque se han desarrollado nociones de accesibilidad cuyas principales características han sido, precisamente, la consideración —en mayor o menor medida— del papel de las personas y grupos sociales en el acceso, así como la integración de las características locales, no solo aspectos de las estructuras políticas, económicas y sociales.

Desde este enfoque, la accesibilidad es un concepto altamente vinculado con la movilidad cotidiana, ya que es una práctica social que ofrece posibilidades de acceder a actividades, personas, servicios y lugares. Interesa este abordaje porque permite comprender formas de desigualdad y exclusión social en movimiento que sufren los habitantes de la ciudad (Mansilla, 2018) puesto que, como se ha planteado en esta tesis, se requiere una perspectiva que supere la comprensión de

la dicotomía espacial público/privada que entiende las prácticas cotidianas como actividades fijas y estáticas sin vinculación (o repercusión) con el resto del espacio urbano.

De acuerdo con Mansilla (2018), en los estudios urbanos sobre movilidad existen tres tipos de abordaje de la accesibilidad:

1) las perspectiva físico-locacional, anteriormente mencionadas, y que se refieren a investigaciones que trabajan sobre modelos hipotéticos en un espacio homogéneo y cuyos elementos que se “encuentra en él” están distribuidos de manera uniforme. Este enfoque considera el principal elemento de la accesibilidad la distancia que existe entre un punto A y B, por lo que entiende que las principales barreras a superar son, precisamente la distancia, y el tiempo y coste asociado a esta.

2) las perspectivas fenomenológicas y hermenéuticas, que entiende la accesibilidad desde los sujetos y las limitaciones que estos deben superar para satisfacer sus deseos y necesidades ya sean materiales o inmateriales y,

3) las perspectivas integradas, que de acuerdo al autor, complementan los enfoques locacionales con los estudios fenomenológicos al proponer un concepto integrado donde “las condiciones que los sujetos presentan para resolver su accesibilidad son tan relevantes como las restricciones que la dimensión físico-material del espacio generan para acceder a un lugar” (p.26).

#### 3.4.1 Aportes de estudios latinoamericanos y europeos.

Dentro de los estudios urbanos más recientes sobre accesibilidad que han incorporado el enfoque fenomenológico se puede dar cuenta fácilmente de la influencia teórica europea. Sobre todo, desde Reino Unido donde se desarrollaron varios estudios desde el paradigma de la movilidad y que se incorporaron a sus políticas públicas desde instituciones como la Unidad contra la Exclusión Social o el Grupo Operativo contra la Exclusión Social (SEU y SETF

por su siglas en inglés).<sup>41</sup> No obstante, existen grandes desigualdades socioeconómicas y claras diferencias en el contexto sociopolítico que han llevado a investigadores de países latinoamericanos a abordar el tema de la exclusión social desde las problemáticas particulares, algunas compartidas, de los llamados países del Sur Global, lo que ha traído consigo interesantes propuestas teóricas y metodológicas.

Uno de los temas que claramente se diferencia con los abordajes europeos es que se plantea el problema desde la ciudad fragmentada, es decir, una ciudad de tramas urbanas discontinuas, propias de ciudades difusas que tiende al monocentrismo y que producen y consolidan desigualdades como las referentes al acceso a servicios de salud, empleo, educación y transporte. A partir de aquí y de la insuficiencia de resultados de los abordajes enfocados en la oferta y la demanda de un supuesto individuo racional —que en el caso de transporte se reducía considerablemente a indicadores que privilegiaban datos de distancia, coste y tiempo—, es que surge nuevas preguntas sobre la noción de accesibilidad.

Una de las posturas teórica más interesantes la plantea Gutiérrez (2010) al cuestionarse sobre la relación entre el transporte y el acceso cuando realiza una revisión crítica de los servicios y sistemas urbanos. Se pregunta de qué manera se puede articular la movilidad y su soporte —el transporte— con el urbanismo actual —de ciudades fragmentadas— y de qué manera se puede estructurar la cohesión social con las políticas de transporte y vincularse con otras políticas públicas. Su trabajo plantea la *Geografía de Acceso* —que difiere y complementa a la Geografía de la Accesibilidad— como un campo de conocimiento de la gestión territorial a partir de la interconexión de la movilidad con bienes, servicios y actividades. Este enfoque teleológico —de causas finales— que apunta a observar la conexión con las necesidades y deseos de las personas se diferencia del

---

<sup>41</sup> El Grupo Operativo contra la Exlcusión Social o SEFT (por su siglas en inglés, forma parte del gabinete de gobierno y proporciona asesoramiento y análisis de políticas públicas contra la exclusión social. Anteriormente se le conocía como Unidad contra la Exclución Social o SEU (por sus siglas en inglés) y fue creada por el gobierno laborista en 1997. La SEFT fue eliminada en el año 2010 y absorbida por la Oficina para la Sociedad Civil.

enfoque ontológico de la mayoría de los estudios sobre accesibilidad y transporte que apunta a observar la conexión con lugares.

Otro planteamiento de la autora sobre la *Geografía del Acceso* es que esta debe representar la “morfología del territorio existencial” donde se revele la espacialidad del acceso y la “subsociación” del territorio. Es decir, en la representación de la *Geografía del Acceso* debe prevalecer “lo biográfico por sobre lo cartográfico”. Esta es una planteamiento que se retomará más adelante en esta investigación para representar las cartografías de accesibilidad de los casos estudiados.

Por otro lado, Cerda y Marmolejo (2010) también desarrollan su investigación desde el planteamiento de la ciudad difusa y la desde la crítica de la parcialidad de los análisis de distancia, tiempo y coste para acceder al sistema urbano. Proponen un indicador llamado *funcionalidad urbana* que intenta recuperar la naturaleza social y no solo física de la movilidad. Este concepto apela a la interacción que se genera entre lugares de la ciudad para satisfacer las necesidades de los residentes. También enfatiza la referencia a las relaciones de los lugares considerando la forma en que la población emplea su tiempo de viajes al elegir destinos.

Los autores crean un indicador que pretende revelar el aspecto económico, físico y social de la movilidad. Sin embargo, para el análisis empírico utilizan patrones arrojados en las encuestas Origen y Destino como principal fuente de datos, lo cual ofrece una visión acotada de lo que significan las necesidades de acceso de los residentes debido a que se velan varios aspectos en la experiencia de la movilidad. Es decir, este tipo de encuestas origen destino, precisamente categorizan la movilidad en relación a estos dos puntos —origen y destino—, y los fines y deseos en motivos estandarizados, esto conlleva a la simplificación de esta práctica social al velar subjetividades y significados de los fines de la movilidad y de la propia experiencia de moverse. Este sesgo es propio de perspectivas que analizan el acceso como un atributo de los lugares y no de las personas.

En contraste, y con un enfoque fenomenológico, Jirón y Mansilla (2013a), basados en Cass, Shove y Urry (2005) consideran el concepto de accesibilidad como un atributo de los sujetos al plantearla como “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad”(p.50).

De este concepto destaca la acción de negociar, ya que implica una relación con otros al interactuar ya sea con agentes o condiciones físico territoriales y socioculturales. De esta manera, se integra al análisis las relaciones que hay entre la experiencia de la movilidad y la infraestructura de la accesibilidad. El propósito es tener una comprensión más completa de la exclusión social al tomar en cuenta los aspectos físicos locacionales de la accesibilidad y los que surgen en la experiencia de moverse en la ciudad cotidianamente (Jirón y Mansilla, 2013a).

Los autores plantean una propuesta teórico metodológica a partir de las *barreras y estrategias de accesibilidad* durante la movilidad cotidiana y las significaciones de su solapamiento e interacción entre ellas, al cual llaman *espesura de accesibilidad*. Ésta hace referencia a una densidad metafórica de la ciudad, es decir, la interacción de las limitaciones físicas materiales de los sistemas urbanos en relación a las capacidades, necesidades y deseos de los sujetos. De esta manera, abordan el problema de la exclusión social desde el enfoque de la movilidad para develar diversas limitaciones que enfrentan las personas para participar en sociedad y que enfoque fijos han soslayado.

#### 3.4.2 La importancia del carácter relacional y dinámico de la accesibilidad

Precisamente uno de los aspectos más velados en los estudios sobre la accesibilidad tiene que ver con la importancia de las relaciones, conexiones o redes con las personas, lugares y actividades para satisfacer necesidades cotidianas, para desarrollar una vida plena y participar en sociedad al ejercer los derechos políticos y sociales que ofrece la ciudad. Para ello, la accesibilidad debe entenderse más allá de la eficiencia de transporte y la localización de los

servicios. Es necesario reparar en las necesidades de los sujetos y grupos sociales dentro de una sociedad hipermóvil y cambiante tecnológicamente, y conocer a qué quieren acceder, cuáles son sus actividades, prioridades, valores y bienes que satisfacen sus necesidades y les permiten una participación social efectiva (Cass et al., 2005; Gutiérrez, 2010; Jirón y Mansilla, 2013a; Lucas, 2012).

Cass et al. (2005) sostienen que la naturaleza de la accesibilidad es multidimensional, relacional y dinámica. Multidimensional porque en ella intervienen las condiciones estructurales, institucionales y de infraestructura, así como las condiciones individuales de los sujetos; relacional porque se compara directamente con las relaciones y actividades normales del resto de la población. Y aquí se acota que, también lo es porque el mantenimiento y desarrollo de las socialidades son fundamentales para la integración, y por tanto, necesaria para el desarrollo pleno de la población; estas implican el desplazamiento o algún tipo de conexión con los participantes. Finalmente, es de naturaleza dinámica porque cambia a lo largo del tiempo y el espacio, tanto a nivel individual como estructural; por ejemplo, la accesibilidad de una persona no es la misma en un país que en otro, en su barrio y otro punto de la ciudad, incluso cambia a lo largo de un trayecto de vida o de un viaje diario.

En este sentido, los discursos de una alta movilidad en una sociedad hipermóvil, no necesariamente implican tener este acceso o estar incluidos socialmente. Una persona que viaja varios kilómetros diariamente, aún con un adecuado acceso a transporte público, puede enfrentar exclusión social en su barrio debido a su origen, condición social, o pobreza de tiempo para participar en su comunidad. Asimismo una verdadera inclusión social también varía a medida que cambian los modos de movilidad o conexión con otros, es decir varía con la aparición de nuevas tecnologías (Cass et al., 2005) —por ejemplo: el uso del internet, el teléfono móvil y los teléfonos inteligentes—.

#### 3.4.2.1 Pobreza de tiempo, redes y cuidados

Los estudios de la geografía del tiempo sobre la accesibilidad y la exclusión social se centran en los cambios estructurales que se han producido en la organización de la sociedad en los últimos sesenta años. Dentro de estos se encuentra la participación, cada vez mayor, de las mujeres en mercado laboral y las consecuencias que estas producen: como la desigualdad en oportunidades por la poca o nula redistribución de responsabilidades de cuidados en los hogares. Lo anterior ha causado un tipo de exclusión basada en la pobreza de tiempo para ciertos grupos sociales como lo son las mujeres trabajadoras con hijos, debido a que las múltiples actividades por las exigencias laborales y domésticas son experimentadas de manera diferente por distintos grupos sociales (Uteng y Cresswell, 2008b; Lucas, 2012)

Asimismo, el estudio de las redes sociales de los sujetos es particularmente importante para el análisis de la exclusión porque son la principal forma en que los individuos y las comunidades mantienen su capital social; cuanto más fuerte sea esta red social, mayor es el acceso a oportunidades y recursos vitales (Frei, Axhausen, y Ohnmacht, 2009 en Lucas, 2012). No obstante, los estudios existentes sobre exclusión social, basados en el transporte, se centran en la conexión con servicios y lugares predefinidos, lo que limita su entendimiento al velar otro tipo de necesidades o deseos de las personas, como el papel que desempeñan las redes familiares, comunitarias y amistades en el mantenimiento de una vida plena. De ahí que, como la inclusión social sea en gran medida una cuestión de superación de las limitaciones espaciales en determinados momentos para acceder a las redes informales de trabajo, ocio, amistad y familia. La inclusión social consiste entonces en formar parte de las redes que importan para las personas implicadas (Cass et al., 2005).

Particularmente respecto a los cuidados, las redes sociales se vuelven necesarias para ejercerlos ya que, como se ha planteado, estos son de carácter relacional. Ninguna persona es del todo autónoma y necesita de cierto nivel de cuidado en todas las etapas de la vida. Además, no solo se necesitan de otras personas para

ser cuidado sino que se requiere de diversas redes sociales e institucionales para ejercer estas prácticas. Por ello, en esta investigación pone atención a las movilidades y redes de conexión cambiantes por un lado y, por otro, a los vínculos sociales necesarios para acceder a ellas y su relación con la participación social.

En los casos que serán presentados en la siguiente sección, las mujeres realizan largos viajes para poder llegar a sus lugares de trabajo, en ocasiones tiene que desplazarse por varios puntos de la ciudad. La pobreza de tiempo que esto implica genera ciertas limitaciones para realizar otras actividades prioritarias, como las prácticas de cuidado. La carencia de tiempo también las limita para generar o mantener redes familiares, vecinales o comunitarias, las cuales son la alternativa de apoyo convencional. Aún con estas limitaciones, estas actividades son realizadas y las prácticas de cuidado se ejercen con los recursos económicos, temporales, sociales y urbanos existentes no solo dentro del ámbito doméstico sino a través de otros ámbitos urbanos.

Una vez definidas y analizadas las principales discusiones teóricas sobre los cuidados y planteada su relación con la movilidad cotidiana y su importancia en la participación social a través del análisis de la accesibilidad, en la siguiente sección se retoma el problema de investigación y los objetivos planteados para abordarlos.

## Capítulo 4 MARCO METODOLÓGICO

### 4.1 Introducción

El propósito de este capítulo es explicar la estrategia metodológica de la investigación para abordar el objeto de estudio. Se expone la construcción del diseño metodológico con el objetivo de alcanzar los objetivos propuestos.

Ante el problema planteado, se presenta como objetivo general entender los vínculos entre accesibilidad y cuidados, estudiando los mecanismos en que las limitaciones de acceso se manifiestan en el espacio urbano por parte de mujeres habitantes de VMIS en el ejercicio de sus recursos para trabajar y cuidar. Tanto el objetivo general como los particulares determinaron la estrategia metodológica, no obstante es necesario aclarar que estos fueron cambiando a lo largo de la investigación durante el proceso de aproximación al objeto de estudio.

En este sentido, dos experiencias en campo fueron fundamentales tanto para delinear el objeto de estudio como para establecer los objetivos de la investigación: la realización de etnografías móviles exploratorias para esta investigación —durante abril y mayo de 2018—, y la participación en el estudio *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México* (Soto Villagrán, 2019) —de mayo a julio de 2019—, donde también se realizaron más de 30 etnografías móviles. Asimismo, las conversaciones con mis tutoras y tutor durante las reuniones del comité y el proceso no lineal propio de la investigación cualitativa llevó a una continua reformulación de los supuestos y objetivos de investigación.

Se planteó, entonces, una investigación de carácter cualitativo en el que se desarrollaron estudios de caso a profundidad de cuatro mujeres, madres y trabajadoras del hogar, habitantes de VMIS en los municipios de Ixtapaluca y Zumpango. El ser madres y trabajadoras del hogar resulta pertinente para

rescatar, en primer lugar, las dos caras del cuidado: como responsabilidad doméstica y laboral; en segundo lugar, el desplazamiento que implica llegar a sus lugares de trabajo las obliga a realizar algunas de sus prácticas de cuidado fuera del ámbito doméstico. Su condición es adecuada para estudiar estas prácticas en diversos ámbitos del espacio urbano.

Por otro lado, Ixtapaluca y Zumpango son municipios periféricos de la ZMCM con VMIS que presentan diferentes niveles de consolidación urbana, lo que nos otorga variabilidad para examinar en qué medida las condiciones de accesibilidad físico territorial de estas mujeres las limita para usar sus recursos para trabajar y cuidar. Además, la diferencia de municipios da cuenta de las especificidades socioterritoriales con el fin de evitar generalizaciones respecto a los problemáticas de acceso de las VMIS en la ZMCM.

En la primera parte de este capítulo se explica la aproximación metodológica a partir del enfoque propuesto de movilidad y género, se delimitan las fronteras de la accesibilidad y los cuidados que interesa rescatar para lograr los objetivos de investigación y se plantean categorías de análisis. En la segunda parte, se desarrolla el programa metodológico que se llevó a cabo a partir del objeto de estudio de manera pormenorizada. Se plantea el diseño de la muestra teórica y se presentan los casos de estudio. Finalmente, se presenta la etnografía móvil y la entrevista con enfoque biográfico como herramientas metodológicas para la recolección y análisis de datos, su pertinencia y limitaciones para alcanzar los objetivos específicos; y se expone el uso de la cartografía como herramienta de análisis etnográfico y visualización de datos.

Antes, es preciso advertir que la realización de esta investigación no estuvo exenta de circunstancias extraordinarias que atravesaron toda la investigación y, particularmente, los métodos de recolección de datos en campo. A continuación se expone los efectos de la pandemia por COVID-19 en el proceso de investigación.

## 4.2 Consideraciones Previas

La presencia de la pandemia por COVID-19 resaltó las desigualdades sociales ya existentes en las prácticas cotidianas de diversos grupos sociales. De manera muy evidente las prácticas de movilidad y de cuidado por parte de mujeres en situación de vulnerabilidad económica, social y familiar. Mientras algunas personas podían realizar el confinamiento recomendado en casa, otras debían continuar sus actividades, seguir moviéndose, a pesar y debido a estas restricciones. Este “movimiento de subsistencia” de unos —como los proveedores de servicio: repartidores, recolectores de basura, choferes, conserjes y trabajadoras del hogar— permitía la continuación del confinamiento de otros.

Aunque esta situación no fue planteada en el problema de investigación inicialmente, sí tocó aristas que obligaron a reflexiones necesarias respecto a la situación de algunos grupos afectados en esta dialéctica de movilidad/(in)movilidad, específicamente el de las trabajadoras domésticas y su acceso a recursos a través de la movilidad cotidiana en el contexto de confinamiento. Sobre las reflexiones más generales se ampliará en el las discusiones de la investigación. En este apartado, expondremos las que refieren particularmente a las que afectaron el método de investigación.

### 4.2.1 Consecuencias metodológicas debido a confinamiento por COVID-19

En Marzo del 2020 el gobierno federal mexicano a través de la Secretaría de Salud recomendó la suspensión de la mayoría de las actividades consideradas “no esenciales” para evitar la propagación de COVID-19, lanzando la campaña *Quédate en casa* que recomendaba a toda la población permanecer en su hogares para evitar el contagio. Ese mismo mes estaban programadas la mayoría de las actividades de trabajo de campo de esta investigación correspondientes al quinto semestre del Programa de doctorado en Geografía. Estas consistían en realizar etnografías móviles y entrevistas semiestructuradas a trabajadoras del hogar habitantes VMIS en diversos municipios con diferente grado de consolidación.

Sin embargo, ante las circunstancias dadas, inéditas para todos, se decidió seguir las recomendaciones oficiales y posponer el trabajo de campo, ya que la realización de etnografías móviles implicaba el uso de transporte público y por tanto, la congregación de una gran cantidad de personas. Esto ponía en riesgo la salud de los informantes y la propia. En un principio, se planteó que esta postergación podía durar un par de meses, sin embargo, en junio de ese mismo año el rector de la Universidad Nacional Autónoma de México, publicó un acuerdo por el que se suspendió la realización de diversas actividades académicas, entre ellas trabajos y prácticas de campo, hasta haber condiciones más seguras para la comunidad universitaria y para la sociedad en general.

Bajo este contexto fue necesario replantear las herramientas de obtención de datos, buscar alternativas remotas que no implicaran riesgo de contagio y revalorar los datos obtenidos hasta ahora durante la investigación.

Durante marzo y abril del año 2018 se habían realizado etnografías móviles a dos trabajadoras del hogar habitantes de VMIS en Ixtapaluca y Zumpango (Imelda y Lety), las cuales estuvieron enfocadas en la observación de sus prácticas de movilidad cotidiana durante acompañamientos de viaje de ida a sus destinos laborales. En un principio, el objetivo de estas etnografías fue realizar un acercamiento exploratorio al objeto de estudio. No obstante, después de examinar el material obtenido en campo y bajo las circunstancias de confinamiento ya explicadas, se decidió que estas etnografías fueran parte de las fuentes primarias de datos.

Asimismo, ante estos pormenores, se tomaron las siguientes medidas para la obtención de datos en campo:

Primero, suspender las etnografías móviles; ya que no existían condiciones seguras para realizarlas de manera presencial, especialmente debido al uso del transporte público. Segundo, realizar entrevistas semiestructuradas a profundidad para el resto de los casos seleccionados, ya sea de manera remota o

presencial usando las medidas de seguridad recomendadas. Tercero, usar la información de las etnografías ya existentes como parte de las fuentes primarias y completar la información de los casos —particularmente de las prácticas de cuidado— a través de las entrevistas semiestructuradas.

Además de la adecuación de las técnicas de recolección de datos, las circunstancias del confinamiento hizo especialmente difícil encontrar personas dispuestas otorgar una entrevista. En parte, por la especificidad de los casos —trabajadoras del hogar, madres y habitantes del conjuntos habitacionales pertenecientes al modelo de VMIS— y, en parte, por la reticencia a exponerse a un posible riesgo de contagio.

Para entablar contacto con mujeres que reunieran las condiciones necesarias y estuvieran dispuestas a realizar entrevistas de manera remota o presencial, se recurrió a dos organizaciones no gubernamentales dedicadas, entre otras acciones, a la protección y defensa de los derechos laborales de las trabajadoras del hogar: el Centro Nacional para la Capacitación Profesional y Liderazgo de las Empleadas del Hogar (CACEH) y el Sindicato Nacional de Trabajadoras del Hogar (SINACTRAHO). Paralelamente, se hicieron anuncios públicos en redes sociales donde finalmente se obtuvo el contacto de Griselda, quién estuvo dispuesta a colaborar con la investigación y, a través de ella, se pudo contactar a Josefina, vecina de Griselda, quien también cumplía con las especificaciones requeridas.

Para tener una idea más integral de las limitaciones para conseguir estas colaboraciones por parte de trabajadoras del hogar, además de las referidas por las medidas de seguridad que el confinamiento por COVID-19 imponía, es necesario recordar la escasez de recursos temporales de estas mujeres debido a las múltiples actividades que las obligaciones laborales y de cuidado demandan y que, en varios casos, requieren de largos trayectos en transporte público. En ese sentido, las etnografías móviles previamente realizadas a Imelda y Lety dieron luces sobre el problema, ya que la única manera de realizar las entrevistas sin afectar el resto de sus actividades cotidianas fue realizarlas, precisamente,

durante los trayectos a sus lugares de trabajo. En ese sentido, la etnografía móvil resultó una herramienta pertinente y muy útil para la obtención de datos.

Sin embargo, al no poder utilizar este método para el resto de los casos y, reconociendo las implicaciones de tiempo sobre las actividades cotidianas dedicado a la entrevista, se decidió dar un incentivo económico que representara, por lo menos, lo equivalente al tiempo que cobran por su servicios como trabajadoras del hogar. De esta manera, tanto las entrevistas posteriores a la etnografía de Imelda y Lety como las realizadas a Griselda y Josefina fueron remuneradas económicamente. Además de ser un incentivo para participar en las entrevistas, se consideró una acción adecuada por las implicaciones éticas que supone el tiempo prestado a una entrevista por parte de personas que trabajan al día, es decir, que dependen de sus ganancias diarias para subsistir.

#### **4.3 Aproximación metodológica al análisis de la accesibilidad y los cuidados**

El enfoque de movilidad y género proporciona principios metodológicos para abordar el problema de investigación en el cual se plantea que, aun cuando conocemos cuáles son las principales limitaciones de acceso físico territorial de los habitantes de las VMIS, conocemos menos cómo operan al intersecarse con las socioculturales y cuáles son los vínculos sobre las prácticas de cuidado fuera del ámbito doméstico. Lo anterior, impide tener un entendimiento más completo sobre el fenómeno de exclusión social en estos conjuntos que permita incidir sobre propuestas de participación social específicas.

Estudiar la accesibilidad desde el enfoque de la movilidad resulta pertinente porque se entiende que se encuentra altamente vinculada con la movilidad cotidiana. La accesibilidad mirada desde este enfoque permite develar problemas de desigualdad y exclusión en movimiento (Mansilla, 2018) que pasan desapercibidos por enfoques fijos o sin dar la trascendencia que la movilidad merece en la vida contemporánea de las personas. Este análisis '*en y del movimiento*' permite superar la comprensión dicotómica de la vida cotidiana en un espacio público/privado.

Además, al integrar el enfoque de género en la perspectiva móvil se puede observar los fenómenos de desigualdad y exclusión socioterritoriales que se reproducen por los roles de género. Como hemos planteado, esta perspectiva resulta necesaria ya que se sabe que, en las familias donde las mujeres trabajan, no existe una redistribución de responsabilidades equitativa respecto a las prácticas de cuidado. Éstas se siguen cargando hacia las madres y las mujeres integrantes de la familia. La carga es aún más pesada particularmente para las mujeres que se encuentran separadas, divorciadas, viudas o son madres solteras. En ese sentido, el enfoque de movilidad y género otorga la posibilidad de ver estas desigualdades no solo en el ámbito doméstico sino en el resto del espacio urbano.

Por tanto, bajo este enfoque se decidió observar tanto las prácticas de movilidad como las prácticas de cuidado y así identificar las principales limitaciones de acceso al trabajo y al cuidado. Para ello, se retomó la propuesta teórico metodológica del análisis *barreras de accesibilidad* durante la movilidad cotidiana de Jirón y Mansilla (2013a). Estas permiten identificar las diversas limitaciones físico territoriales y socioculturales que deben enfrentar las personas en su cotidianidad para acceder a la participación social; que, en esta investigación, se enfoca al acceso al trabajo y a los cuidados.

Esta propuesta es pertinente porque permite observar estas limitaciones en movimiento y en diferentes ámbitos del espacio urbano donde realizan sus viajes. Además, da cuenta de cómo estas limitaciones interactúan entre sí, en dónde se presentan, si se solapan o se jerarquizan; es decir, permite observar cómo el territorio y sus propiedades —sus limitaciones— se relacionan e interactúan con las particularidades identitarias de las personas, con sus deseos y los significados que les dan.

Por otro lado, hemos planteado en el subacápite sobre la accesibilidad del capítulo III, la importancia de las relaciones y vínculos sociales para la inclusión. Asimismo, sobre la importancia de considerar los deseos y necesidades de

diversos grupos sociales para un entendimiento más integral sobre la exclusión social. En ese sentido, partiendo del supuesto de que las madres que trabajan tienen necesidad de ejercer sus responsabilidades laborales y de cuidado, el acceso a estas actividades es esencial para su participación en sociedad.

Se planteó también la relevancia de las relaciones y vínculos sociales para el ejercicio de los cuidados y, de manera más general, la relevancia del acceso a las personas para una participación social integral. Por tanto, en este estudio se da este énfasis relacional al análisis de las prácticas de cuidado. Es así que, se dirigió la mirada, primero, hacia el objeto/sujeto de cuidado, es decir, hacia quién va dirigido —hacia uno mismo o a terceros—; y segundo, hacia las formas de realizar esta práctica en las distintas dimensiones del cuidado, es decir, la material y la afectiva bajo una mirada espacio-temporal. En este sentido, la propuesta de Milligan y Willes (2010) para el análisis de los paisajes de cuidado, desarrollada en el primer capítulo de esta tesis, nos otorgó algunas pistas metodológicas.

Las autoras explican las interacciones entre el espacio físico y el espacio emocional de estas prácticas con los términos anglosajones de *caring for* y *caring about* —que podrían traducirse respectivamente en ‘cuidar a’ y ‘preocuparse por’, aunque incluyen otros significados—. Hay una dimensión material de los cuidados —quizá la más obvia—, que se refiere a proveerlos de manera física y próxima. Estas prácticas pueden ser: alimentar a alguien, llevarlo a la escuela o al médico, asearlo o cualquier otra actividad que implique una provisión material física de persona a persona.

La otra dimensión tiene que ver con la provisión de afecto y el interés de bienestar hacia otro sujeto/objeto de cuidado aun cuando no necesariamente se realiza de manera próxima. Como ejemplos se encuentran, la provisión de alimentos, las llamadas por teléfono, cualquier tipo de gestión para la organización doméstica, entre otros ejemplos. Aunque este tipo de prácticas se realizan de manera distante del sujeto de cuidado, se *encarnan*, y por tanto, tienen manifestaciones en el espacio-tiempo.

Bajo estas miradas relacional y multidimensional del cuidado, se analizaron las prácticas sobre: el autocuidado y el cuidado a terceros, que implican prácticas físico-materiales próximas y prácticas afectivo-relacionales remotas. Y sobre las relaciones y vínculos sociales que las tocan —familiares, de amistad, vecinales y comunitarias—.

En los siguientes acápite se desarrollan de forma exhaustiva el programa metodológico con el que se abordaron los objetivos de la investigación.

#### **4.4 Enfoque y Diseño Metodológico de la Investigación**

Para lograr los objetivos expuestos se propone una investigación de carácter cualitativo en el que se desarrollan estudios de casos a profundidad de cuatro mujeres, madres y trabajadoras domésticas, habitantes de VMIS en los municipios de Ixtapaluca y Zumpango. La diferencia de municipios nos da cuenta de las especificidades socioterritoriales con el fin de evitar generalizaciones respecto a los problemáticas de acceso a la ciudad de las VMIS.

El problema de investigación plantea que existe un conocimiento muy valioso acerca de limitaciones físico territoriales sobre la accesibilidad de los habitantes de la VMIS. La mayoría se ha obtenido por medio de estudios con enfoques cuantitativos, basados en encuestas y estudios de correlación entre las características del territorio y los conjuntos habitacionales y las características socioeconómicas de la población. Pero también se plantea que, para tener una entendimiento más completo sobre la exclusión social, es necesario conocer cómo las particularidades socio culturales e identitarias de las personas crean subjetividades que forma la experiencia cotidiana y qué estas también moldean la accesibilidad de las personas y por tanto, su forma participación social. En consecuencia, un enfoque cualitativo resulta congruente para el análisis de la experiencia a través de la observación de las prácticas cotidianas.

Así mismo el estudio de caso permite enfocarse la experiencia, siempre sujeta a lo particular y a una mirada específica. Este estudio propicia, desde el razonamiento

inductivo, diferentes hallazgos y asociaciones sobre la teoría especializada. Al analizar las experiencias de madres, habitantes de VMIS y trabajadores del hogar, no esperamos obtener una confirmación hacia sus condición de exclusión social, sino que, a través de la indagación profunda, y de revisar los marcos analíticos utilizados anteriormente para su análisis, se propone complejizar y derribar prenociones sobre la movilidad cotidiana, las prácticas de cuidados y la accesibilidad en contextos urbanos y, de manera más general, se busca obtener conocimiento que sume al entendimiento de la exclusión social.

##### 4.4.1 Preguntas, hipótesis y objetivos de la investigación

La pregunta conductora que ha guiado esta investigación se planteó en los siguientes términos: ¿Cómo operan las limitaciones de accesibilidad sobre las prácticas de cuidado en el espacio urbano, por parte de mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en VMIS?

Para responderla se estableció el siguiente objetivo general:

Comprender, desde el enfoque de movilidad y género, los vínculos entre accesibilidad y cuidados, analizando los mecanismos mediante los cuales se manifiestan las limitaciones de acceso en el espacio urbano por parte de mujeres habitantes de VMIS al ejercer sus recursos para trabajar y cuidar.

Y los siguientes objetivos particulares:

1. Identificar y describir los principales aspectos físico territoriales y socio culturales de la accesibilidad de trabajadoras del hogar habitantes de VMIS para establecer las limitaciones de acceso propias del modelo de vivienda en el que habitan y las limitaciones propias de su identidad como madres y trabajadoras del hogar
2. Analizar las prácticas de movilidad cotidiana laboral y las prácticas de cuidado para identificar las *barreras y estrategias de accesibilidad* que se manifiestan fuera del espacio doméstico y a través del espacio urbano.

3. Explicitar los mecanismos de manifestación e interacción entre las *barreras y estrategias de accesibilidad* de movilidad cotidiana laboral para definir las propiedades de operación conjunta entre las limitaciones físico territoriales y las socioculturales
4. Identificar las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas y relacionales de las prácticas de cuidado y explicar cómo se vinculan con las *barreras y estrategias de accesibilidad* durante la movilidad cotidiana laboral para establecer limitaciones de uso de sus recursos disponibles para el ejercicio del trabajo y de los cuidados.

La hipótesis general de trabajo se estableció en los siguientes términos:

Para las mujeres que habitan en la VMIS y laboran en áreas centrales de la Ciudad de México, los elementos físico territoriales de su accesibilidad, al intersecarse con aspectos socioculturales como los roles de género, la estigmatización laboral, la vulnerabilidad económica y otros aspectos identitarios como la edad, la etnia y la condición social, exacerbaban desigualdades en la participación de recursos urbanos. Las limitaciones de su accesibilidad —así como los mecanismos y estrategias para solventarlas— se manifiestan en todo el espacio urbano —no solo en el territorio donde habitan—, presentándose y operando de forma compleja en sus prácticas de movilidad cotidiana, las cuales modifican aspectos primordiales para realizar prácticas de cuidado como son: las rutinas diarias, los vínculos sociales o redes de apoyo, los modos de proximidad del cuidado, y las prácticas de autocuidado.

#### 4.4.2 Marco categórico

En este apartado se explica cuál es el marco categórico que permitió responder a la pregunta de investigación. Asimismo, se examinan sus características alrededor del problema planteado, por lo que se integraron los observables de cada categoría en una clasificación de sus propiedades que puedan ser heterogéneas e

independientes al menos para su observación y análisis. Aquí, es importante reiterar, que esta separación es únicamente con fines analíticos, ya que, como se observará en los resultados de la investigación muchas de ellas están imbricadas.

Las categorías de análisis propuestas para alcanzar los objetivos de investigación son: 1) características generales de la accesibilidad de los habitantes de la VMIS; 2) las barreras de accesibilidad y, 3) las prácticas de cuidado (en sus ámbitos físico-material y afectivo-relacional). A continuación, se explica a qué nos referimos con cada categoría, mientras que en la

Tabla 2, Tabla 3 y

Tabla 4 se señala su relación con cada objetivo específico, así como con los observables y las técnicas de recopilación y análisis de datos, que serán explicados a detalle en el siguiente apartado.

La categoría analítica de accesibilidad se definió como “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (Jirón & Mansilla, 2013, basado en Cass, Shove y Urry, 2005). Es considerada como un indicador de algunas formas de desigualdad y exclusión social y describe la calidad de vida la integración urbana (Mansilla, 2018).

Este concepto considera la accesibilidad como un atributo del sujeto y no del territorio o de los medios, no obstante permite retomar las correspondencias de los aspectos territoriales del acceso, así como los socioculturales. Lo anterior es importante porque la pertinencia de la investigación radica en la prevalencia de investigaciones en torno a la falta de acceso físico territorial de la VMIS, dejando de lado algunos aspectos socioculturales que interactúan con ellos.

El análisis de esta categoría se enfoca en las principales características de acceso físico-territorial identificados en la VMIS, lo cuales se tensan con las características socio culturales de los casos estudiados, donde se destaca las intersecciones con el género, la condición laboral y socioeconómica, la edad y la etnia a la que pertenecen.

Para los aspectos físico territoriales ( Ver Tabla 2) se revisó, antes que nada la política de vivienda social en México en el periodo en que se desarrollaron los conjuntos, para comprender las razones de la localización y las consecuencias de la lejanía respecto a las áreas centrales de la Ciudad de México. En segundo lugar, se examinó las condiciones de infraestructura y equipamiento urbano; y en tercer lugar, las características del servicio de transporte público y viajes realizados en los municipios de los casos estudiados. Este último aspecto adquiere especial relevancia no solo porque es una de las problemáticas de acceso más importantes, sino porque es parte importante de la experiencia de la movilidad cotidiana de los residentes.

La segunda categoría a analizar son las *barreras de accesibilidad* (Ver Tabla 3). Como se revisó en el capítulo del marco teórico de esta investigación, estas se refieren a las limitaciones u obstáculos que deben enfrentar sujetos y grupos sociales cotidianamente para acceder a la ciudad. Las barreras aquí presentadas están basadas en la propuesta analítica de Jirón y Mansilla (2013a, 2013b) y Jirón, Carrasco y Rebolledo (2020) para la accesibilidad, no obstante, a partir del trabajo de campo realizado para los casos de esta investigación y otras experiencias de tipo etnográfico realizadas anteriormente,<sup>42</sup> se han reclasificado y sumado aquellas categorías que se consideran esenciales para entender las limitaciones de accesibilidad en la movilidad cotidiana en la ZMCM, quedando de la siguiente manera:

---

<sup>42</sup> Se destaca la participación en la investigación Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México (Soto Villagrán, 2019) donde se realizaron más de 30 etnografías móviles a mujeres usuarias de los CETRAM.

#### 4. Marco Metodológico

TABLA 1 BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

TIPO DE BARRERA	DESCRIPCIÓN
<i>1) Físico-espaciales.</i>	Se refiere a limitaciones por localización de actividades, personas y lugares y, las características y condiciones físicas de los espacios. Las largas distancias es el ejemplo más característico de este tipo de barreras, sin embargo, las condiciones de los espacios como el estado de las vías, las banquetas, la iluminación o la inexistencia de rampas pueden ser consideradas en esta clasificación.
<i>2) Temporales</i>	Limitaciones por duración de los viajes y/o condiciones ambientales como el día y la noche, las estaciones del año, la lluvia y la nieve. Un ejemplo es pasar varias horas en trayectos, pero las condiciones ambientales también inciden sobre las decisiones de los viajes sobre todo cuando se cruzan con otras condiciones, como la del género: ser mujer y realizar un trayecto peatonal de noche puede representar mayor riesgo.
<i>3) Económicas</i>	Se refiere a las limitaciones por costos económicos que representan los viajes. Por ejemplo, pagar transporte, peajes, gasolina, estacionamientos, seguros, tenencia y mantenimiento de vehículos privados.
<i>4) de Transporte</i>	Limitaciones por deficiencias en el servicio de transporte público (formal o informal) en relación con infraestructura, acceso seguridad y eficiencia. En varias ciudades latinoamericanas, el transporte público no es un elemento confiable para el acceso a la ciudad. Las deficiencias pueden ir desde la falta de acceso a ellos, hasta la inseguridad de su uso, entre otros factores.
<i>5) de Seguridad</i>	Se refiere a las limitaciones para la protección del bienestar físico de las personas, es decir, aquellas que presentan un riesgo real o potencial al realizar un viaje. Estos pueden ser, desde riesgos por fenómenos naturales como las inundaciones; la presencia de delincuencia en diferentes espacio públicos y privados; hasta los riesgos específicos por tipo de transporte.
<i>6) Organizacionales</i>	Limitaciones por múltiples actividades personales para organizar la vida diaria. Por ejemplo, una persona con responsabilidades domésticas y laborales, con actividades como: ir de compras, recoger a los niños, ir o llevar a alguien al médico, ir al banco, o

#### 4. Marco Metodológico

TIPO DE BARRERA	DESCRIPCIÓN
	tener dobles turnos laborales.
<i>7) de Habilidad</i>	Se refiere a las limitantes relacionadas con la diversas capacidades que tienen las personas para desplazarse en formas específicas; estas pueden ser: saber andar en bici o saber conducir un auto, la capacidad de reparar un neumático o saber tomar los cambios de modalidad del transporte y conocer los derroteros que lleven a diferentes destinos.
<i>8)Institucionales</i>	Limitaciones por condiciones de acceso a servicios de instituciones públicas o privadas. Estos pueden llegar a ser requerimientos presenciales a estas instituciones en horarios limitados hasta la disponibilidad de servicios por internet.
<i>9) Corpo-sensoriales o kinésicas</i>	Se refiere a las limitaciones del movimiento libre del cuerpo causado por elementos externos y/o por efectos sensoriales. Estas barreras pueden ser desde el uso de bastones, muletas, cargar bultos, llevar una carriola, cargar bebés o niños, llevar a alguien de la mano, hasta efectos sensoriales como en situaciones de hacinamiento, la sensación de claustrofobia o mareos en el transporte público, así como las limitaciones por malos olores o ruidos muy fuertes.
<i>10)Emocionales</i>	Se refiere a las limitaciones causadas por emociones negativas. Estas barreras generalmente se refieren al miedo por inseguridad, violencia y acoso. Las mujeres están expuestas a estas violencias en todos los espacios. Pero otras emociones también pueden limitar la accesibilidad en la movilidad, por ejemplo, el enojo o la frustración de pasar mucho tiempo en embotellamientos viales o en transporte público deficiente.
<i>11)Tecnológicas</i>	Limitaciones de posibilidades o capacidades de utilizar tecnología para ampliar, facilitar o sustituir viajes. El uso de internet y de teléfonos móviles inteligentes facilitan la información para realizar viajes, por ejemplo desde el requerimiento presencial en algún lugar o institución pública o privada hasta la localización de congestiones viales para tomar rutas alternativas.

EN GRIS SE MUESTRAN LAS BARRERAS DE ACCESIBILIDAD SUMADAS Y RECLASIFICADAS A LA PROPUESTAS DE JIRÓN Y MANSILLA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

Se integró la *barrera de transporte* como limitación de accesibilidad y se desestimó integrarla dentro de las *barreras institucionales o físicas* porque, en el contexto de las ciudades latinoamericanas, se considera relevante las grandes deficiencias que estas pueden llegar a presentar en relación con la infraestructura, acceso, seguridad y eficiencia.

Para ejemplificarlo, es común que los servicios de transporte público formal no den cobertura a la mayor parte de las periferias creadas en asentamientos humanos “irregulares” o colonias populares. En casos así, el transporte público formal es sustituido por sistemas alternativos de carácter privado que carecen de permiso para ofrecer el servicio de transporte a pasajeros; tal es el caso de los bicitaxi, mototaxis, o los llamados taxis “piratas”;<sup>43</sup> por lo que, a falta de regulación y sanciones puede presentarse cualquier tipo de deficiencia en el servicio. Asimismo, el transporte público de tipo formal no está exento de presentar deficiencias en la calidad del servicio, que tienen que ver con factores como el tipo de transporte y la localidad en la que se encuentren.

Por lo tanto, se sumó esta categoría porque interesa complejizar las particularidades de las limitaciones de accesibilidad y no sintetizarlas. De esta manera se develan las particularidades territoriales, en este caso de las VMIS y cómo los límites de accesibilidad reverberan en el espacio urbano.

Por otro lado, se reclasificaron, las barreras corpo-emocionales en barreras corpo-sensoriales y las barreras emocionales. Se argumenta que el tipo de limitaciones del movimiento libre del cuerpo, como el uso de bastones o la carga de bultos, detentan una naturaleza distinta al tipo de limitaciones que se experimenta, por ejemplo, al miedo por violencia sexual; a pesar de que ambas tienen un origen corporal. También, se apunta a que existen otras limitaciones

---

<sup>43</sup> El bicitaxi es un transporte de pasajeros construido con base en una bicicleta (eléctrica o mecánica) que tracciona el conductor, y un coche trasero con capacidad de 2 a 3 pasajeros. Se le llama “taxi pirata” al vehículo particular que da servicio público sin permiso para ello. Generalmente se encuentran en áreas habitacionales populares de las periferias.

sobre el cuerpo que son de tipo sensorial como los malos olores o los ruidos fuertes, asimismo la sensación de hacinamiento o claustrofobia. Así, las barreras corpo-sensoriales se refieren a las limitaciones del movimiento libre del cuerpo causado por algún factor externo o por algún efecto sensorial; mientras que las barreras emocionales son las causadas por emociones que restringen el movimiento.

Además de las barreras de accesibilidad mencionadas, se integró el análisis de las estrategias para solventarlas, es decir, aquellas actividades, tácticas o maniobras que sirven para optimizar o sobrellevar estas barreras y mejorar la movilidad.

Por último, respecto a esta categoría, es necesario aclarar que la clasificación de las barreras aquí propuestas, así como las estrategias para solventarlas, tienen fines analíticos. Estas no operan separadas en la experiencia de la práctica de la movilidad cotidiana, por el contrario, existe un estrecho vínculo entre ellas: generalmente se presentan agrupadas en el tiempo-espacio;<sup>44</sup> en ocasiones su interrelación se muestra con mayor intensidad y en otras, hay una clara jerarquía entre ellas. En otras palabras, las barreras y estrategias interactúan entre ellas: se integran, potencializan y jerarquizan unas sobre otras, dependiendo de las condiciones espacio-temporales, sociales y culturales de quienes las afrontan. Esta interrelación y su espacialización se representa en las cartografías integradas (Ver Imagen 9 e Imagen 10). Asimismo, de estas interrelaciones daremos cuenta al presentar los casos.

Respecto a la categoría de cuidados resulta pertinente recordar la posición de esta investigación frente a otros trabajos sobre accesibilidad y movilidad que muestran solo las consecuencias en la vida productiva de las personas; en detrimento de conocer otros aspectos sobre la vida cotidiana. Este trabajo

---

<sup>44</sup> A esta acumulación de barreras, Jirón y Mansilla (2013a) lo llaman “espesura” de barreras de accesibilidad, refiriéndose a una metáfora que da cuenta de la densidad de las limitantes de accesibilidad de la movilidad cotidiana.

prioriza la lógica del mantenimiento de la vida, frente a la lógica del mercado: productivista, individualista, privada y con una falsa autonomía individual.

En concordancia con esta posición, se decide analizar las prácticas de cuidados porque se manifiestan desde la vida cotidiana. Es decir, con una mirada de abajo hacia arriba, desde la vida concreta para cuestionar las grandes estructuras, económicas y discursivas y porque, al mismo tiempo, otorgan una óptica privilegiada para la observación de las desigualdades que no se perciben desde una lógica de mercado u otros enfoques macro (Pérez Orozco, 2006a).

Para esta investigación, y desde esta posición, los *cuidados* refieren a “todas aquellas actividades que hace la especie humana para mantener, continuar y reparar nuestro mundo, para vivir en él de la mejor manera posible; este mundo incluye cuerpos, individualidades y entorno, considerado como una red compleja que sostiene la vida” (Tronto, 2018, pp 24-25).

No obstante, para fines operativos de este estudio que delimite fronteras de análisis, el concepto de *prácticas de cuidados* apela a nociones como: *trabajo doméstico, trabajo de cuidados, labores de cuidados, labores reproductivas*.

Las prácticas de cuidados pueden incluir tres dimensiones: 1) las labores de gestión y administración y ejecución referentes al mantenimiento del hogar; 2) las labores de gestión y ejecución de cuidados a terceros —independientemente si son niños, ancianos o personas con alguna enfermedad o discapacidad—, como: ir de compras, llevar a la escuela a alguien o acompañamiento a consultas médicas y; 3) el autocuidado, esta dimensión se refiere a aquellas actividades para el mantenimiento del desarrollo personal, emocional y físico; estas pueden ser desde la alimentación hasta la realización de ejercicio y actividades de ocio. Este último aspecto es de gran importancia porque influye en la realización de cualquier práctica de cuidado en los otros ámbitos.

Para describir y caracterizar las prácticas de cuidado y las estrategias que se despliegan en su relación con la accesibilidad se observa los aspectos físico-materiales y afectivo-relacionales (Ver Tabla 4). Estos aspectos se desarrollan en un espacio y tiempo determinado y se generan estrategias a partir de los recursos disponibles para llevarlos a cabo, en este caso de accesibilidad. Los aspectos físico-materiales tienen que ver con proporcionar algo material y próximo, es decir, implica la presencia de la persona que lo recibe. Mientras que el ámbito afectivo- relacional tiene que ver con una forma más general de compromiso y alude a objetos menos concretos; como las gestiones a distancia para resolver temas de organización doméstica.

Se puede ejemplificar lo anterior con la alimentación familiar. Existe un ámbito de esta práctica que es la acción de dar de comer a alguien, dar comida preparada para la ingesta a un tercero, mientras que existen otros aspectos que no son tan perceptibles y que también implica alimentar a alguien, por ejemplo: ir de compras, gestionar y administrar los alimentos, cuidar los horarios de comida, cuidar que sea nutritiva; todas estas acciones se realizar en el ámbito afectivo-relacional para alimentar. Los anglicismos '*caring for*' y '*caring about*' ayudan a dar cuenta de esta diferencia al traducirse en '*atender a*' y '*preocuparse por*', respectivamente –aunque tienen acepciones más amplias–. Pese a que existen otras, y diferentes, interacciones de este tipo de prácticas (atender y preocuparse) en el cuidado, el poner el foco en ellas ayuda a analizar y repensar las relaciones de proximidad y lejanía.

4. Marco Metodológico

TABLA 2 MARCO CATEGÓRICO. ACCESO FÍSICO TERRITORIAL DE LAS VMIS EN LA ZMCM

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
<p><b>1. Identificar y describir los principales aspectos físico territoriales y socio culturales de la accesibilidad de trabajadoras del hogar habitantes de VMIS para establecer las limitaciones de acceso propias del modelo de vivienda en el que habitan y las limitaciones propias de su identidad como madres y trabajadoras del hogar</b></p>	<p><b>Aspectos físico territoriales de la accesibilidad de habitantes de las VMIS en la ZMCM.</b></p>	<p>Política de Vivienda Social en México (2000-2015)</p>	<p>Cambios a las reformas en la política de vivienda que impulsaron el establecimiento de las VMIS en las periferias y las condiciones de construcción</p>	<p><b>Revisión documental:</b>                      Reformas Constitucionales                      Reformas a las políticas de INFONAVIT y FOVISSTE                       Bibliografía existente sobre política de vivienda en México (2000-2015)</p>
		<p>Localización de la VMIS</p>	<p>Problemas de acceso a oportunidades laborales por la lejanía con áreas centrales</p>	<p><b>Revisión documental:</b>                      Bibliografía existente sobre la habitabilidad de las VMIS de la ZMCM por la lejanía a zonas centrales y a oportunidades de empleo</p>
		<p>Infraestructura urbana de los conjuntos</p>	<p>Problemas por acceso a agua                      Problemática de vial y de acceso a los conjuntos</p>	<p>Bibliografía existente sobre las condiciones del servicio de transporte</p>
		<p>Equipamiento</p>	<p>Problemas por la falta de acceso a Centros de salud</p>	<p><b>Técnica de sombreado:</b> Observación participante a partir de la etnografía móvil</p>
			<p>Problemas por falta de acceso a centros de Educación</p>	
			<p>Problemas por la falta de acceso a centros de abastecimiento y ocio</p>	

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
		Servicio y viajes en transporte público	Problemática de la falta de acceso a servicio de transporte eficiente	<b>biográfico:</b> Realizadas durante la etnografía móvil y entrevistas fijas (por limitaciones de confinamiento).
			Viajes diferenciados por género en Ixtapaluca y Zumpango	<b>Análisis de representación y cobertura territorial:</b> Viajes por motivo laboral y por motivo de cuidados de hombres y mujeres en distritos de VMIS de acuerdo a la EOD 2017.
	Aspectos físico socioculturales de la accesibilidad de habitantes de las VMIS en la ZMCM.	Condición socioeconómica	Condiciones socioeconómicas generales de los habitantes de los conjuntos	<b>Revisión documental:</b> Bibliografía existente
		Género	Repartición de responsabilidades económicas y de cuidado debido al género	Fuentes INEGI: Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica (SNIEG); Encuesta Nacional Ocupación y empleo (ENOE); Encuesta Origen Destino 2017 (EOD); Encuesta Nacional sobre el Uso del tiempo (ENUT 2019); Encuesta Nacional sobre la discriminación (ENADIS 2010) confinamiento).
		Edad y etnia	Factores de vulnerabilidad por edad o etnia	

#### 4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
		Condición laboral	Factores de vulnerabilidad de la condición laboral de las trabajadoras domésticas	

TABLA 3 MARCO CATEGÓRICO BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS
<b>2. Analizar las prácticas de movilidad cotidiana laboral y las prácticas de cuidado para identificar las barreras y estrategias de accesibilidad</b>  <b>3. Explicitar los mecanismos de manifestación e interacción entre las barreras</b>	Barreras de accesibilidad	Físico-espaciales	Limitaciones por: Localización de actividades, personas y lugares Características físicas de los espacios	<b>Técnica de sombreado:</b> Acompañamiento durante los desplazamientos laborales, de cuidado y de regreso a casa, se aplica observación participante y entrevista semiestructurada  <b>Entrevista semiestructurada con enfoque biográfico:</b> Localizando hitos de trayectoria de
		Temporales	Limitaciones por: Duración de los viajes Efectos del día y la noche y estaciones del año Horarios laborales y de servicio	

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS
<p>y estrategias de accesibilidad de movilidad cotidiana laboral</p>		Económicas	<p>Limitaciones por: Costos económicos que representan los viajes (transporte, peajes, gasolina, estacionamientos, seguros, tenencia, mantenimiento)</p>	<p>vida: 1) de cuidado (antes y después del cuidado de hijos, adultos mayores o enfermos) y 2) de cambio de vivienda (antes y después de vivir en VMIS)</p> <p>Realizadas durante la etnografía móvil y entrevistas fijas (por limitaciones de confinamiento).</p> <p><b>Cartografía integrada:</b> localización georreferenciada de trayectos laborales y de regreso a casa localizando las principales barreras de accesibilidad en relación con el uso de tiempo.</p>
		Institucionales	<p>Limitaciones por: Condiciones de acceso a servicios de instituciones públicas o privadas (requerimientos presenciales, horarios limitados, disponibilidad de servicios)</p>	
		Organizacionales	<p>Limitaciones por: Múltiples actividades para organizar la vida diaria (ir de compras, recoger a los niños, ir o llevar a alguien al médico, ir al banco) Obligaciones laborales y domésticas (dobles o triples turnos)</p>	

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS
		De Habilidad	Limitaciones por: Carecer de algunas capacidades para moverse de formas específicas (saber conducir un auto, bicicleta o moto; conocer las formas específicas de usar un medio de transporte)	
		Kinestésicas	Limitaciones por: Percepción del movimiento libre del cuerpo (uso de bastones o silla de ruedas, carga de bultos, llevar a personas de la mano, cargar a niños, discapacidad física)  Efectos sensoriales (malos olores, hacinamiento, sensación de claustrofobia, mareos)	
		Emocionales	Limitaciones por: Emociones negativas (miedo, inseguridad, enojo, frustración)	

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS
		Tecnológicas	Limitaciones por: Posibilidades o capacidades de utilizar tecnología para ampliar, facilitar o sustituir viajes (uso de internet, o teléfono móvil inteligente)	
		Estrategias par las barreras accesibilidad	Actividades, tácticas, maniobras o pericias para solventar u optimizar las barreras de accesibilidad que se presenten	

TABLA 4 MARCO CATEGÓRICO. PRÁCTICAS DE CUIDADO

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
4. Identificar las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas y relacionales de las prácticas de cuidado y	Prácticas de cuidado	Física y materiales (de atender a, <i>caring for</i> )	Actividades de cuidado para proveer el sostén material	<b>Técnica de sombreado:</b> Acompañamiento durante los desplazamientos laborales, de cuidado y de

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
<p><b>explicar cómo se vinculan con las barreras y estrategias de accesibilidad durante la movilidad cotidiana laboral</b></p>			<p>Lugares donde se realizan prácticas de cuidado para proveer sostén material</p>	<p>regreso a casa, se aplica observación participante y entrevista semiestructurada</p> <p><b>Entrevista a profundidad con énfasis biográfico:</b> Localizando hitos de trayectoria de vida: 1) de cuidado (antes y después del cuidado de hijos, adultos mayores o enfermos) y 2) de cambio de vivienda (antes y después de vivir en VMIS)</p> <p>Realizadas durante la etnografía móvil y entrevistas fijas (por limitaciones de confinamiento).</p> <p><b>Cartografías integrada:</b> localización georreferenciada de practicas de cuidado durante trayectos laborales, de cuidado, de regreso a casa, estancias laborales y hogar, vinculadas con la rutina diaria.</p>
			<p>Tiempo dedicado al cuidado para proveer sostén material</p>	
			<p>Estrategias para las prácticas de cuidado del ámbito físico material</p>	
		<p>Afectivo-relacionales (de preocuparse por, <i>caring about</i>)</p>	<p>Actividades de cuidado para proveer sostén afectivo</p>	
			<p>Lugares donde se realiza prácticas de cuidado para sostén afectivo</p>	

4. Marco Metodológico

OBJETIVO ESPECÍFICO	CATEGORÍA ANALÍTICA	SUBCATEGORÍA	OBSERVABLES	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
			Tiempo donde se realiza prácticas de cuidado para sostén afectivo	

#### **4.5 Diseño de la muestra teórica de los casos de estudio**

##### **4.5.1 Criterios y justificación de la construcción teórica de los casos**

El planteamiento del problema de esta investigación se fundamenta en la comprensión parcial y sesgada de la relación accesibilidad y prácticas de cuidado de mujeres residentes de VMIS que laboran en la Ciudad de México. La estrategia de investigación, entonces, tuvo como propósito ahondar en los efectos de esta carencia desde de las dos dimensiones de la accesibilidad: la físico-territorial y la sociocultural. Sería imposible abordar estos aspectos sin contextualizar las prácticas de las personas que lo padecen. Por tanto, la estrategia metodológica planteada se basó en el estudio a profundidad de casos paradigmáticos de déficit de accesibilidad físico territorial y socio cultural.

Ahora bien, como se planteó, se conoce las consecuencias de estos aspectos para los habitantes de la VMIS, pero se sabe menos de cómo se intersecan con aspectos socioculturales. Por lo que se tomó la decisión de apuntar a dimensiones que pudieran tensar esta intersección al estudiar los casos de mujeres trabajadoras del hogar y habitantes de estos conjuntos. Al hacerlo, se pone atención en cómo el género, la condición social y la condición laboral, –además de otros aspectos como la edad y la etnia– influyen sobre los primeros. Juntos, moldean la experiencia cotidiana en el espacio urbano.

Al tener como propósito final entender los vínculos entre accesibilidad y prácticas de cuidado en el espacio urbano, es pertinente aclarar que no interesa tomar casos representativos de habitantes de la VMIS. Interesa en todo caso, obtener los elementos necesarios que puedan aportar a la importancia de la comprensión integrada de la accesibilidad y cómo moldean las prácticas de cuidados en el espacio urbano, en este caso añadiendo la variante sociocultural de la condición laboral.

La decisión de realizar estudios de casos ejemplificantes en esta investigación tuvo propósitos que van más allá de ofrecer un conocimiento descriptivo de la manera en que se sobrellevan las limitaciones de accesibilidad en la vida cotidiana de las mujeres. Se espera que la construcción del caso ayude a comprender mejor, no solo acerca de la movilidad diferenciada entre mujeres y hombres, sino sobre la producción de roles género en el espacio urbano al realizarla.

Así mismo, a partir de los casos de estudio, se pretendió dar herramientas para el análisis crítico sobre la concepción dicotómica del espacio público y privado y, específicamente, en la planeación y producción de vivienda de interés social en México. En otras palabras, se busca que la estrategia casuística tense algunas discusiones sobre la accesibilidad y proporcione datos que permitan un análisis crítico sobre cómo se ha abordado y estudiado la planificación y producción de vivienda de interés social.

Para entender, en términos complejos, las consecuencias de esta forma de producción de vivienda popular formal en México sobre la accesibilidad de sus habitantes interesa destacar los siguientes aspectos físico territoriales: la localización de los conjuntos respecto a áreas centrales de la ciudad, el nivel de consolidación urbana y el tamaño de los conjuntos habitacionales. Y, como se ha dicho, el género, la edad, la etnia, la condición laboral y socio-económica, para los aspectos socioculturales.

A continuación se presenta la Tabla 5 que muestra la pertinencia de los casos con los elementos mencionados. Los cuales se explican a detalle en las siguientes secciones.

#### 4. Marco Metodológico

TABLA 5 CONSTRUCCIÓN TEÓRICA DE LOS CASOS DE ESTUDIO.

CASOS DE ESTUDIO	C1	C2	C3	C4	RELEVANCIA TEÓRICA	ESPECIFICACIONES	
	IMELDA	LETY	GRISELDA	JOSEFINA			
Aspectos Físico Territoriales	Municipio	Ixtapaluca	Zumpango	Ixtapaluca	Ixtapaluca	Localización respecto a áreas centrales	Municipios al Este y Norte de la ZMCM donde prevaleció la construcción de VMIS
	Localidad	Geovillas de Santa Bárbara	Homex Santa Fé	CH Cuatro Vientos	CH Cuatro Vientos	Nivel de consolidación urbana	Tres tipos de desarrolladoras que inciden sobre la calidad de construcción de los conjuntos y las viviendas
	Constructora	Casas GEO	HOMEX	SADASI	SADASI		Diferentes niveles de consolidación urbana con diferencia de 10 años
	Año de Construcción	1999-2002	2009	1998	1998	Tamaño de los conjuntos habitacionales	Diferentes tamaños de conjuntos urbanos
	Número de Viviendas	15,347	14,108	3,704	3,704		
Aspectos Socio Culturales	Género	Femenino	Femenino	Femenino	Femenino	Género, edad y etnia	Mujeres entre 40 y 60 años de edad
	Edad	53	58	42	58		Una de las mujeres pertenece a etnia indígena
	Etnia indígena	✗	✗	✗	✓	Condición laboral y movilida social	Todas tienen un nivel socio económico bajo
	Nivel Socio Económico	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo		Todos los casos son Trabajadoras del Hogar y uno de ellos, además, es comerciante
	Oficio	TH	TH	TH	TH / comerciante	La mayoría tiene educación básica y solo un caso educación media	
	Nivel de Escolaridad	Secundaria	Preparatoria	Secundaria	Primaria	Repartición de responsabilidades económicas y de cuidado	Todos los casoso tienen estado civil distinto
	Estado Civil	Divorciada	Viuda	Separada	Casada		La mayoría de los casos tienen jefatura de hogar excepto uno
	Jefatura de Hogar	✓	✓	✓	✗	Grado de vulnerabilidad en el acceso a la vivienda	Solo uno de los casos está en proceso de propiedad de vivienda
	Propiedad de vivienda o en proceso	✗	✓	✗	✗		Niveles de cuidado en función del número y edad de los hijos
	Número de hijos	2	1	4	2		
Vive con Hijos	1	0	2	2			

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

En las siguientes líneas se desarrolla, de manera detallada, cada aspecto físico territorial y socio cultural señalado en este cuadro.

##### 4.5.1.1 Aspectos físico territoriales de la accesibilidad para la construcción de los casos. VMIS en Ixtapaluca y Zumpango

El primer aspecto físico territoriales de la accesibilidad que se abordó es la localización de los conjuntos respecto a las áreas centrales de la ciudad. Interesa que las personas que se estudian vivan en municipios representativos del desarrollo de estos conjuntos, los cuales mayormente se han desarrollado al Este y Norte de la ZMCM; en este caso, Ixtapaluca y Zumpango, en el Estado de México, cumplen con esta característica.

El segundo aspecto es el nivel de consolidación urbana, porque esta influye sobre el acceso a equipamiento urbano y servicios. La diferencia de años de construcción de los conjuntos puede incidir en la presencia del equipamiento y servicios de los que se dispone. Asimismo, aunque la mayor parte de las constructoras que desarrollaron estos conjuntos, usaron el mismo esquema de construcción con materiales prefabricados, la calidad en el diseño y materiales de las unidades habitacionales incide sobre las necesidades cotidianas. En este sentido se presentan tres desarrolladoras representativas: Casas GEO, Homex y Sadasi.

Finalmente, se ha mencionado que una de las características físicas de la VMIS es la gran cantidad de viviendas dispuestas repetida y homogéneamente en grandes áreas periféricas. Esto repercute en el primer acceso de sus habitantes a la ciudad, es decir, en el acceso al equipamiento y servicios urbanos. Por ejemplo, las vialidades que permiten disponer de transporte público para llegar a centros de salud, abastecimiento, educación, ocio, etc. En muchos de los casos, es necesario realizar largas caminatas o pagar un viaje en transporte informal tan solo para acceder o salir del conjunto; lo que repercute de manera importante en el gasto diario de las familias. Los conjuntos de los casos presentados tienen entre 15,347 y 3,704 viviendas, la diversidad en el tamaño de los conjuntos nos puede dar indicios de cómo despliegan las estrategias al acceder al equipamiento urbano necesario para desarrollar algunas prácticas de cuidado, tan solo para entrar y salir del conjunto.

La mayor parte de este tipo de conjuntos habitacionales fueron construidos en el Estado de México para población de clase media baja y baja. Sin embargo, no todas las unidades de Vivienda Masiva de Interés Social están expuestas a las mismas condiciones de acceso. Los conjuntos habitacionales de Ixtapaluca fueron construidos a finales de los años noventa, mientras que los conjuntos desarrollados en Zumpango son más recientes, la mayor parte desarrollados entre los años 2005 y 2008. La consolidación de infraestructura urbana y servicios posterior a su construcción, influye en el nivel acceso a ellos. Analizar las

prácticas, de personas habitantes de VMIS, pertenecientes a grupos sociales similares que viven en zonas con diversas características socio-territoriales – en Ixtapaluca, al Este y Zumpango, al Norte–, permite reconocer el efecto de esta diferenciación en sus prácticas de cuidado.

##### 4.5.1.2 Aspectos socio culturales de la accesibilidad para la construcción de los casos.

El género, la edad y la condición socioeconómica son los primeros aspectos socioculturales que construyen los casos. La edad tiene incidencia sobre las prácticas de cuidado, en el tipo, la cantidad y la intensidad. La decisión de construir el caso con mujeres de estrato socioeconómico bajo es de carácter indicativo. No se trata, ni es de interés de la investigación, detenerse en una fina caracterización de este estrato, en todo caso se quiere dar cuenta de cómo la precarización de los recursos económicos altera o no las formas de accesibilidad a la ciudad. Las propias características de la VMIS supone ya una población de clase media baja y baja, ya que fueron a estos estratos a los que fue dirigido el mercado de la vivienda formal de interés social.

Ser mujer en condición precaria supone la intersección de opresiones –de desigualdad de género y de pobreza– que moldean y atraviesan la cotidianidad, ya que condiciona la forma en que se toman decisiones al jerarquizar unas prácticas sobre otras y al desplegar estrategias –con sus recursos culturales, materiales y emocionales– para sobrellevarlas de la mejor manera. Ser mujer empobrecida genera patrones y estrategias específicas de movilidad cotidiana, al tiempo que moldea y configura el género agudizando la brecha de desigualdad entre hombres y mujeres cuando se atraviesan otras condiciones, lo que puede incrementar la exclusión social.

El estado civil y los roles en la estructura del hogar influyen en la repartición de responsabilidades económicas y de cuidado. En las situaciones de los casos expuestos existe variedad, siendo una persona divorciada, una viuda, una recientemente separada y otra casada; esto implica que tres de los cuatro casos

asuman la jefatura de hogar. La jefatura de hogar para las mujeres, además de representar ser el principal proveedor económico y autoridad moral en el hogar, puede implicar una *doble carga* al ser responsables de la estabilidad económica y doméstica.

Algunas investigaciones de corte sociodemográfico sobre la jefatura de hogar femenina como la de Acosta en Aguilar (2016) se apoyan en la idea de mayor vulnerabilidad socioeconómica de estos hogares; la ausencia de otra persona que los apoye económicamente y los menores salarios atribuidos a las mujeres, disminuyen los recursos internos de las unidades domésticas, condicionando la pobreza de los hogares. Asimismo, el autor señala que ha habido un incremento de separaciones y divorcios, y, con ello, la tendencia de dejar a los hijos con la madre, lo cual propicia procesos de empobrecimiento en los hogares encabezados por una mujer. Por tanto, la repartición de responsabilidades en la estructura del hogar nos puede dar luces sobre la prácticas de movilidad cotidiana que reproducen las desigualdades de género y que se amplifican por las condiciones socio culturales.

Precisamente una de las manifestaciones de estas desigualdades es que la jefatura de hogar femenina no necesariamente implica la garantía del acceso a la vivienda. Es decir, aun cuando las mujeres pueden asumir el papel de autoridad moral y económica en el hogar, esto no se refleja en la propiedad de la vivienda; lo que amplifica el grado de vulnerabilidad de los hogares debido a que ellas son las encargadas del desarrollo de los hijos. Generalmente, cuando existe una jefatura de hogar masculina, esta coincide con el propietario de la vivienda. Para los casos estudiados a pesar de que la mayor parte son jefas de hogar, solo una de ellas está en proceso de adquisición de la vivienda a su nombre. Se explicará a detalle cada situación en la presentación de los casos de estudio.

La edad y el número de hijos que las mujeres pueden tener a cargo repercute sobre los patrones y las formas de realizar las prácticas de cuidado. No es lo mismo hacerse cargo de uno o varios hijos en edad escolar, adolescentes o adultos. En este sentido interesó conocer la relación de accesibilidad con las

prácticas de cuidados cuando no hay hijos a cargo, en este caso aspectos como el del autocuidado se revelan aún más que cuando las prácticas del cuidado se centran en los hijos. En los casos expuestos existe esa característica, además de situaciones con hijos adultos y adolescentes en dependencia económica.

Finalmente, pero de gran importancia para esta investigación, la situación laboral es una condición que se puso énfasis en este trabajo. Normalmente es un factor que no es tomado en cuenta en los estudios de accesibilidad pero se argumenta que, en algunas situaciones de precariedad como las de las Trabajadoras del Hogar, repercute de manera importante en la forma a la que acceden a diversas áreas de la ciudad.

Así mismo, interesó destacar los tres tipos de cuidados o dimensiones de cuidados que se manifiestan claramente en esta labor; el cuidado como placer, obligación y mercancía. Aunque se clasifica de esta manera no quiere decir que interactúen separadamente, los cuidados se pueden ejercer por los tres motivos al mismo tiempo, interactuar entre ellos o separadamente, por ejemplo, los cuidados pueden ser placer y obligación, o solo obligación, o placer y mercancía o solo mercancía. Se tomó la decisión de estudiar los casos de Trabajadoras del Hogar porque además de llevar a cabo las responsabilidades de sus propios hogares, llevan los cuidados domésticos de otros hogares por una remuneración económica.

Respecto a la condición laboral de los casos escogidos, a continuación se explica a detalle por qué la condición laboral de las Trabajadoras del Hogar es importante en la observación de la accesibilidad y movilidad cotidiana.

##### 4.5.1.3 Situación laboral: las Trabajadoras del Hogar en México

Uno de los puntos que han sido más cuestionados sobre la política de vivienda en México durante el desarrollo de la VMIS ha sido referente a quiénes tienen acceso a ella, ya que una condición para obtenerla es contar con un crédito de algún ONAVI, por lo que la posesión de un empleo formal es necesaria. Lo

anterior resulta relevante en el contexto laboral mexicano donde la tasa de Población Económicamente Activa (PEA) con empleo informal es altamente representativa. Tan solo en la Ciudad de México esta población es el 49% de la PEA y, en el Estado de México, esta cifra asciende a casi el 60% (INEGI, 2015).

En este sentido, las trabajadoras del hogar son uno de los sectores laborales informales más marginalizados del país. La marginalización está basada en la estigmatización cuyas desigualdades de clase, género y fenotipo la atraviesan (Fleischer y Marín, 2019). El llamado trabajo del hogar se considera una labor que no requiere preparación ni cualificación alguna y cuyas empleadas son fácilmente reemplazables porque son consideradas “sin educación y aptas para la servidumbre” (Echeverría Echeverría, 2016).

La precariedad laboral y la estigmatización de este sector tienen efectos sobre la accesibilidad al influir sobre su concepción, y la de otros, sobre esta ocupación, lo que repercute en las oportunidades y habilidades de negociar en tiempo y espacio. Ejemplo de ello son los datos sobre su condición laboral: en México, 2.3 millones de personas se dedican a este trabajo de las cuales el 92% son mujeres (INEGI, 2018); 76.5% de este sector gana 2 salarios mínimos o menos; de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Discriminación (INEGI, 2018b), tan solo el 12% de este sector declaró contar con alguna prestación laboral –seguro médico, aguinaldo o vacaciones– y solo el 2% cuenta con un contrato laboral que defina sus actividades.

Esta situación se encuentra en un contexto en donde, recientemente, el Estado mexicano ha ratificado el Convenio 189 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que establece pautas para garantizar los derechos y protección social de los trabajadores de este sector. Para ello, se realizaron cambios a la Ley Federal del Trabajo donde se disponen los mecanismos para que las personas trabajadoras del hogar cuenten con prestaciones conforme a las disposiciones de la Ley (DOF, 2019). Así, el pasado 1 de abril del 2019 se implementó un programa piloto para garantizar su seguridad social a través del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). Sin embargo, llama la atención que, a tres

años de la existencia de este programa, menos del 1% se encuentran afiliadas (IMSS, 2020). Lo anterior se debe, en gran parte, a la reticencia por parte de los empleadores a pagar este derecho y, por tanto, a la falta de exigencia de las trabajadoras por temor a ser despedidas;<sup>45</sup> aunado a lo anterior, son muy pocas las trabajadoras del sector que tienen conocimiento de estos derechos (COPRED, 2021).

Los puntos anteriores forman parte de un panorama sociocultural que afectan a la accesibilidad de las trabajadoras del hogar en gran parte debido a los efectos que tiene sobre su movilidad cotidiana. Las áreas residenciales de clase media alta y alta, donde mayormente se requieren sus servicios, están concentrados en áreas específicas de la ZMCM; mayormente en el poniente de la ciudad y en las alcaldías centrales de la Ciudad de México (Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Cuajimalpa). Varias de estas áreas están diseñadas para el acceso en vehículo particular y son deficientes en el acceso peatonal. Por tanto, los derroteros del transporte público son escasos porque las rutas no son altamente solicitadas; esto implica que deben hacer largos recorridos peatonales para llegar al lugar de trabajo. En muchas situaciones, cuando el trabajo no es de planta, es decir, que requieren de varios empleadores para completar su ingreso semanal, las trabajadoras del hogar realizan recorridos por varios destinos de la ciudad; a veces hasta tres destinos por día –contemplando el regreso a casa–.

#### **4.6 Presentación de los casos**

A continuación, se presenta una breve semblanza narrativa de cada uno de los casos de estudio describiendo los aspectos de la construcción del caso antes mencionados. Además, se hace hincapié en los elementos de la vida cotidiana referentes al cuidado que inciden en el análisis.

---

<sup>45</sup> Se han registrado casos de empleadas domésticas despedidas por pedir el registro. Este es una de las principales razones por las que el número de afiliadas es tan bajo (IDC Online, 2020).

4.6.1 Imelda

*Imelda tiene 53 años, es divorciada y tiene una hija de 24 años y un hijo de 22. Vive en el conjunto habitacional Geovillas de Santa Bárbara en el municipio de Ixtapaluca, Estado de México desde el año 2001. Ese mismo año comenzó a laborar como trabajadora del hogar, por lo que tiene más de veinte años trabajando en este oficio. El crédito de su vivienda fue adquirido por su esposo quién, desde su divorcio hace 5 años, ha dejado de pagar la hipoteca, por lo que Imelda ha recibido varios avisos de embargo. Actualmente, vive en el conjunto habitacional con su hija mayor y su yerno.*

*Imelda trabaja de lunes a sábado y tiene dos empleos por día, es decir, realiza el aseo de dos casas en diferentes puntos de la ciudad diariamente, de los cuales cobra 300 pesos (15 USD aprox) por cada una. Para llegar a sus trabajos, Imelda se despierta todos los días a las 03:00 hrs. Tiene la certeza que las 04:15 hrs es el mejor horario para salir porque si saliera un poco más tarde significaría un retraso de varias horas para regresar a su casa al terminar el día.*

*Anteriormente, cuando sus hijos eran pequeños y tenía el apoyo económico de su esposo, Imelda realizaba el aseo de una casa por día. Se despertaba a las 6:00 de la mañana, se alistaba, preparaba a sus dos hijos y el desayuno y salía a las 7:15 am para llevar a sus hijos a la escuela; actividades que realizaba sin la participación de su esposo. Posteriormente, al regresar a casa alrededor de las 8:20 hrs, ordenaba la casa y preparaba la comida de sus hijos y marido. Al medio día, los recogía de la escuela, los llevaba a casa y salía a trabajar alrededor de las 01:00 de la tarde. Los niños esperaban solos hasta que regresara su padre de trabajar, cuyo horario variaba entre las 15:00 y las 18:00 hrs. Imelda llegaba a su lugar de trabajo alrededor de las 15:30 y salía a las 19:00 horas aproximadamente para, finalmente, llegar a su casa alrededor de las 10:00 de la noche, generalmente cuando sus hijos ya estaban dormidos.*

*Desde que sus hijos son mayores realiza el aseo de dos casas por día, comenta que el poco dinero que logra ahorrar lo va usar para los servicios del abogado y negociar con el INFONAVIT la compra de la casa, pero comenta que lo ve muy difícil.*

#### 4.6.2 Lety

*Lety tiene 58 años, es viuda desde los 18 y tiene un hijo de 40 años. Vive sola en el conjunto habitacional Homex Santa Fé en el municipio de Tecamác al norte de la ZMCM desde el año 2010. Antes de ser trabajadora del hogar, laboró vendiendo productos naturistas, como trabajadora de maquila, realizando trabajos de albañilería y pintura y finalmente como empleada de Wal-Mart durante un año y medio, donde obtuvo el crédito INFONAVIT para adquirir su casa.*

*Lety apunta que lo más difícil de vivir ahí es la soledad, se siente aislada de todo y de todos, menciona que a veces se deprime. Casi no ve a su hijo porque, cuando tiene tiempo para hacerlo, está muy cansada y el transporte público es muy caro para trasladarse. Tampoco tiene amigas, ni conoce a sus vecinos del conjunto. Menciona que la principal razón es la dinámica de los habitantes del conjunto; los cuales salen de sus casas, van a trabajar y regresan a ellas solo para dormir, por lo que durante el día el conjunto está prácticamente vacío. Menciona que su hijo tampoco la visita, ni la ayuda económicamente porque vive lejos y tiene una familia que mantener.*

*Decidió ser trabajadora del hogar en el año 2015 porque considera que es un empleo más estable, económicamente hablando, que los anteriores que ha tenido desde que se mudó al conjunto. Actualmente, tiene un solo empleador que se dedica a la renta de habitaciones en casas en áreas centrales de la Ciudad; como la colonia del Valle, la Roma, la Condesa y Coyoacán. Ella realiza el aseo de esas casas, dos por día, de lunes a viernes –en ocasiones también los sábados–, por lo que le pagan alrededor de 1,600 pesos por semana (77.5 USD) o 320 pesos por día (15.5 USD).*

*Lety despierta a las 4:30 de la mañana para salir a las 5:45 hrs de su casa e ir a trabajar. Regresa alrededor de las 09:20 de la noche . Dice que lo único que quiere hacer al llegar es descansar: “si no me gana el cansancio, hago la cena; pero es común que solo llegue a dormir”.*

#### 4.6.3 Griselda

*Griselda tiene 42 años, tiene 4 hijos de 26, 25, 16 y 14 años. Actualmente, está separada y vive solo con sus dos hijos menores –mujer y hombre–. Es residente del Conjunto Habitacional Cuatro Vientos en Ixtapaluca, en el Estado de México, desde hace 14 años. Ha sido trabajadora del hogar desde hace 10. Antes de serlo, se desempeñaba como secretaria en una constructora y como recepcionista y vendedora de membresías en un gimnasio, actividades que alternaba con el trabajo doméstico antes de la pandemia por COVID-19. A causa del cierre de lugares públicos ahora solo se desempeña como trabajadora del hogar.*

*Decidió ejercer este oficio a causa de la necesidad económica que provocó el ataque a mano armada hacia uno de sus hijos mayores, quién entonces tenía 16 años, el cual fue herido en una pierna. Ya que ella y su familia carecen de seguridad social, tuvieron que realizar la cirugía en un hospital privado y , en ese momento, su pareja no tenía trabajo y los recursos económicos eran escasos. Alguien le propuso realizar el aseo de casas para conseguir dinero rápidamente.*

*Griselda tiene una personalidad extrovertida y le gusta hablar con las personas, pero menciona que ésta se le quita cuando entra y sale su conjunto habitacional, ya que ha sido asaltada afuera de su casa. Además, la ubicación de su vivienda en el conjunto es limítrofe, ya que se encuentra pegada a un barranco, lo que la hace entrar en un estado de desconfianza cada vez que llega a ella.*

*Su hija de 16 años estudia enfermería, pero la mayor preocupación de Griselda, actualmente, es su hijo menor. El adolescente de 14 años se droga con marihuana y piedra, lo cual realiza con grupos en las áreas públicas del conjunto*

*habitacional. La mayor parte del tiempo que Griselda esta fuera de casa tiene la necesidad de comunicarse con él, con su hija o con su expareja para gestionar las actividades de su hijo y saber dónde está.*

#### 4.6.4 Josefina

*Josefina tiene 58 años, está casada y vive actualmente con su hija de 25 años, su hijo de 21 y su esposo en el Conjunto Habitacional Cuatro Vientos en Ixtapaluca, Estado de México. Josefina es indígena proveniente de Tetela de Ocampo, Puebla, una población perteneciente a la sierra Norte del estado. Llegó a la Ciudad de México a la edad de 9 años y desde entonces hasta ahora, ha sido trabajadora del hogar intermitentemente. Por esta razón, no pudo terminar la escuela primaria. Actualmente, compagina este oficio con la venta de “antojitos mexicanos” afuera de su casa en el conjunto habitacional donde es residente; así, en las mañanas realiza la limpieza de otros hogares, mientras que por las tardes pone su puesto.*

*Josefina se casó a los 30 años, su esposo es trabajador de la construcción y refiere que su sueldo nunca ha sido suficiente para mantenerla a ella y a sus dos hijos. Ésta situación y su condición educativa son las razones que menciona por las que es trabajadora del hogar; además, indica que nunca le gustó depender de su marido.*

*El día de Josefina comienza a las 5 de la mañana, se prepara para salir a las 6 de la mañana y llegar al domicilio donde realiza la limpieza a las 8 am. Josefina vuelve a su casa a las 5 de la tarde aproximadamente para preparar su puesto y comenzar a vender a las 7 de la noche, su puesto lo cierra a la una de la mañana y finalmente, se acuesta a las dos de la mañana. Esta es la razón por la que dormir es la principal actividad que realiza durante sus viajes al trabajo.*

*Josefina no domina el castellano, su léxico es limitado y confunde constantemente el género de los pronombres personales, esto le provoca timidez al interactuar con miembros fuera de su familia. Menciona que ha sufrido abuso y*

*discriminación por parte de algunas de sus empleadoras de diversas maneras como gritos, referencias despectivas sobre su condición indígena y días sin pago.*

\*\*\*

A continuación se presenta la pertinencia y las limitaciones de los casos de Imelda, Lety, Griselda y Josefina, y lo que se espera lograr a partir de los cortes analíticos presentados.

#### **4.7 Pertinencia y limitaciones de la metodología enfocada en los casos de Imelda, Lety, Griselda y Josefina**

En este punto, resulta oportuno definir los contornos de los casos y las razones que los hacen fértiles para los objetivos de la investigación. En primer lugar, es necesario advertir que la propia consideración y construcción del caso está configurada por múltiples sesgos dado su inherente elemento contextual. No obstante, dichos sesgos, lejos de asumirse como una connotación negativa para la generalización—cuyo debate sigue siendo fecundo entre los estudios cualitativos y cuantitativos— representan un corte analítico que definen las fronteras del problema de investigación.

Al mismo tiempo, se reconoce que la definición y construcción del caso está sujeta a una mirada específica, es decir, a un enfoque que propiciará diferentes hallazgos y diferentes vínculos sobre la teoría especializada (Ragin, 2009), en este caso sobre los estudios de movilidad y género y sobre accesibilidad. Sin embargo, ni el reconocimiento de los sesgos ni la apertura hacia un enfoque específico significa la elección arbitraria de los casos.

Es por lo anterior que se ha expuesto, en el apartado anterior, las razones por las cuales los casos de Imelda, Lety, Griselda y Josefina se presentan como fructíferos para profundizar sobre las consecuencias de la falta de accesibilidad sobre los cuidados. Los cortes analíticos presentados se hicieron desde el aspecto físico territorial de la accesibilidad al ser habitantes de VMIS en la periferia de

una de las metrópolis más grandes de Latinoamérica y con mayor segregación territorial. También desde el aspecto sociocultural de la accesibilidad, al enfocar la intersección género, condición social y estigmatización de la condición laboral. Además, dado que un interés primario de la investigación es la visibilización de la importancia de las prácticas de cuidado y, por tanto, la ampliación del concepto, se decidió poner el foco en el aspecto del cuidado como placer, obligación y mercancía y en el autocuidado en condiciones de accesibilidad limitada.

Asimismo, se debe subrayar que la elaboración y análisis de estos casos no supone *per se* una confirmación a la teoría. Se espera que en la indagación profunda y densa funcione derribando prenociones, complejizando y debatiendo el sentido común (Flyvbjerg, 2004). Los casos expuestos son importantes porque contribuyen a debatir los discursos descontextualizados y abreviados sobre la movilidad y la libertad, particularmente la movilidad de las mujeres, concebida a menudo como una práctica emancipadora pero que, en estos casos, puede constituir una práctica restrictiva para el ejercicio de otras actividades cotidianas.

También, contribuyen al debate del modelo de la ciudad compacta y movilidad en el contexto latinoamericano, donde claramente los procesos de expansión territorial urbana no se asemejan a la ciudad europea cuyo origen tienen estos modelos. Asimismo, cuestiona los discursos institucionales y académicos sobre el uso del concepto “movilidad” al no darle peso a el conocimiento que nos pueden dar la experiencias individuales. Finalmente, el conocimiento de las repercusiones de la falta de accesibilidad puede contribuir a repensarlo y debatirlo o proponer soluciones desde la mirada de la vida cotidiana.

En suma, se espera que el estudio de estos casos contribuya a revisar, ampliar o revocar los marcos analíticos y teóricos sobre movilidad y género y accesibilidad, analizando a profundidad los casos de cuatro mujeres en un contexto con altas dificultades de acceso para dar cuenta de las múltiples dimensiones y las interrelaciones de factores complejos que en otros contextos no han sido tomados en cuenta.

#### **4.8 Registro y análisis del movimiento en movimiento. Diseño de las técnicas de recolección de datos**

La recolección de datos de los casos analizados se realizaron en dos etapas principalmente. La primera, de abril a mayo de 2018, donde se desarrollaron las etnografías móviles y entrevistas a Imelda y Lety; la segunda, entre abril y mayo de 2021 cuando se realizaron entrevistas semiestructuradas a los cuatro casos de estudio.

La primera etapa fue realizada en los primeros meses de la investigación y tenía como propósito realizar un acercamiento exploratorio para delinear el objeto de estudio y familiarizarse con la principal técnica de recolección de datos. Sin embargo, como se explicó en las consideraciones previas de este capítulo, al presentarse la necesidad de confinamiento por la pandemia de COVID-19 durante el periodo programado para la recolección de datos, se decidió reconsiderar la principal técnica de obtención de datos por el riesgo que implicaba realizar la etnografía en lugares de congregación como el transporte público.

Es preciso aclarar, que ante el desconocimiento tanto de las autoridades sanitarias como universitarias acerca de la duración del confinamiento, la obtención de datos con la técnica programada se pospuso casi un año. Así, se revisó el material obtenido de las etnografías móviles, realizadas antes de la pandemia, y se consideró como datos fértiles para los objetivos de la investigación. Por lo tanto, se decidió obtener más información con entrevistas semiestructuradas y realizar el resto de la obtención de datos con esta técnica para los nuevos casos. En ese sentido, la ejecución de las entrevistas representaba menor riesgo al poder realizarse de manera virtual o presencial con las medidas de seguridad recomendadas y sin necesidad de estar en espacios congregados.

Una de las principales preocupaciones de no usar la etnografía móvil en todos los casos fue la posibilidad de la pérdida de datos de observación durante los trayectos realizados a los lugares de trabajo de las mujeres analizadas.

Específicamente, acciones por parte de las personas estudiadas de las que no son conscientes por naturalizarlas ante la repetición de la cotidianidad y que pudieran pasar desapercibidas en las entrevistas pero que, para la mirada indagatoria de la etnografía, resultan sugerentes.

Esta limitación fue asumida para los nuevos dos casos —el de Griselda y Josefina— a las que solo se realizaron entrevistas. Sin embargo, dado que estos nuevos casos provenían de conjuntos en el municipio de Ixtapaluca, los datos obtenidos en la etnografía de Imelda daban luces para reparar algunas de estas lagunas en las entrevistas. No obstante, se asume que no será la misma información que se puede obtener en la etnografía y que algunos datos sobre la experiencia de estas mujeres no fueron registrados. Sin embargo, se consideró que los datos en conjunto fueron al menos suficientes para lograr los objetivos planteados. A continuación se dará una descripción pormenorizada de la aplicación de estas dos técnicas, sus aportes y limitaciones.

##### 4.8.1 Etnografía móvil

Las etnografías fueron aplicadas para los casos de Imelda y Lety. Estas incluyeron la observación participante, la técnica de ‘sombreo’ y las entrevistas semiestructuradas como técnicas de recolección de datos.

La etnografía móvil consistió en acompañarlas desde sus hogares a lo largo de sus viajes laborales. Se eligieron los viajes laborales porque estos representaban claramente el propósito de su movilidad cotidiana en su mayor parte. En ese sentido, la gran mayoría de los viajes eran viajes pendulares, es decir, directo al lugar de trabajo y de regreso a casa; no obstante, en los casos estudiados este tipo de destinos eran más de uno por día; en ese sentido, la movilidad pendular también se complejiza.

Las etnografías se realizaron en una fecha y hora acordada con las participantes, pidiéndoles que se les pudiera acompañar desde que comenzara su día. Tanto Imelda como Lety aceptaron la cita en su domicilio a la hora en que comenzaba

su viaje laboral. En el caso de Imelda este fue a las 04:15 am y en el caso de Lety a las 05:45 am. En ambos casos les correspondía realizar el aseo de dos casas por día por lo que se les acompañó a lo largo de todos sus trayectos hasta el segundo destino laboral. Además de las preguntas realizadas a lo largo del trayecto, enfocadas principalmente a sus prácticas de movilidad, se realizó la primera entrevista que tuvo lugar durante el horario de comida.

El método etnográfico resultó adecuado no solo por la calidad de datos que arrojó acerca de las prácticas de movilidad, sino porque, ante la escasez de tiempo de las participantes, resultaba óptimo por ajustarse a su ritmo de vida. Es decir, el tiempo dedicado por parte de las participantes para la colaboración de la investigación no era afectado, por lo que propiciaba mayor disposición para participar en ella.

Las principales herramientas de registro fueron el cuaderno de campo, el registro en audio y el fotográfico, las cuales presentaron algunas limitaciones en su uso. Estas limitaciones están asociadas con la naturaleza móvil del propio método pero también con las particularidades de infraestructura y del servicio de transporte público y de las características territoriales de cada trayecto.

Sobresale entre ellas, la inseguridad que existe tanto en los conjuntos habitacionales como en el primer transporte público del viaje en ambos casos, donde existen altas posibilidades de robo a peatón y de asalto en transporte. Esto fue confirmado por Imelda y Lety al comentarles que se contemplaba tomar fotografías de los recorridos, las cuales expresaron su preocupación al respecto al considerarlo un riesgo de asalto. Para evitar un incidente y la indisposición de las participantes se decidió solo usar el registro de notas en los trayectos más inseguros. No obstante, en el caso de Imelda y con su consentimiento, se acondicionó una mochila para llevar una cámara oculta tipo Go Pro<sup>46</sup>, lo que

---

<sup>46</sup> Este tipo de cámaras se definen como cámaras de acción y fueron diseñadas para tomar fotografía o video mientras se realiza alguna actividad o deporte. Se caracterizan por ser cámaras muy pequeñas y ligeras con buena definición de imagen durante actividades en movimiento.

#### 4. Marco Metodológico

permitió tomar algunas fotografías durante todos los trayectos (Ver Imágenes de etnografía Imelda).



IMAGEN 1 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
SALIDA DE CASA



IMAGEN 2 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
TOMA DE TRANSPORTE PÚBLICO  
(COMBI)



IMAGEN 3 ETNOGRAFÍA MÓVIL. VIAJE  
EN COMBI

#### 4. Marco Metodológico



IMAGEN 4 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
IMELDA ESPERA EL METRO



IMAGEN 5 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
VIAJE EN METRO

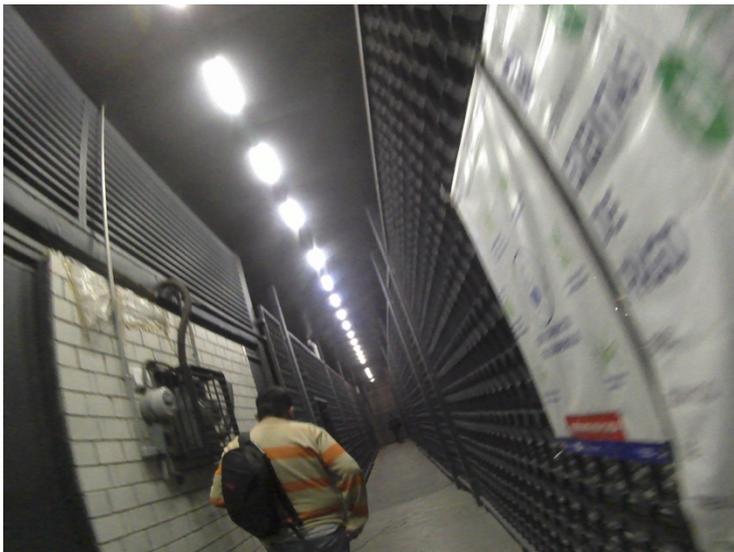


IMAGEN 6 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
SALIDA DE TREN LIGERO

#### 4. Marco Metodológico



IMAGEN 7 ETNOGRAFÍA MÓVIL.  
TRAYECTO PEATONAL A  
PRIMER TRABAJO



IMAGEN 8 IMELDA REALIZANDO  
LABORES DEL PRIMER TRABAJO

Las fotografías mostradas durante la etnografía móvil en Imelda no solo dan cuenta de la naturaleza del enfoque de la investigación sino de algunas dificultades para su registro. Las limitaciones en los trayectos de viajes de Imelda fueron asimismo limitaciones para el registro de la etnógrafa.

Otra dificultad para el registro del viaje completo, además de la inseguridad, fue el hacinamiento en algunos trayectos. En el caso de Lety, fue especialmente difícil realizar cualquier tipo de registro durante el segundo trayecto, que corresponde al más largo y difícil. Es un trayecto de alrededor de cincuenta kilómetros y cerca de dos horas de duración; lo realiza tomando un autobús en la

carretera México-Pachuca en el Estado de México, hasta el metro Indios Verdes en la Ciudad de México (Ver Imagen 10). Normalmente, Lety debe esperar dos o tres unidades para subir porque van muy saturados. El trayecto se realizó de pie en el autobús —como normalmente viaja ella—, por lo que fue necesario sostenerse en todo momento de las manijas de pasajeros para no caer. Esto hacía muy difícil sujetar cualquier instrumento de registro, incluyendo el cuaderno de notas.

En consecuencia, el registro de este trayecto fue realizado durante algunos momentos más pertinentes del resto del viaje en un cuaderno de notas, usando palabras clave que permitieran remitir a la observación destacada del trayecto en cuestión y para evitar quitar la atención de la observación que se realizaba en el momento. Estas palabras clave cambiaron a notas de observación de campo más completas y complejas y memos analíticos que se registraron al final del día, al concluir las etnografías.

Otra de las dificultades durante la realización de las etnografías se encontró en la realización de las entrevistas semiestructuradas. En un principio, se tenía contemplada su aplicación durante el ‘sombreo’ de las participantes, pero la dificultad de registro de algunos trayectos ya mencionados, así como la ansiedad que les causaba llegar a tiempo a sus lugares de trabajo, no generaron un ambiente propicio para realizarlas. Los temas acerca de la movilidad eran más sencillos de abordar, porque mientras viajábamos hacían referencia a menudo a los trayectos en cuestión, sus dificultades, sus frustraciones, pero cuando se quería indagar más acerca de otras prácticas cotidianas, que involucraban aspectos más personales, era más difícil comunicarse. Entre otras cosas, porque viajar en horas pico generaba muchos factores no solo de registro sino de distracción y cortes durante la entrevista.

Casi todos los trayectos en transporte público eran demasiado ruidosos y el hacinamiento en la mayoría de ellos impedía cualquier tipo de registro. Los trayectos a pie eran muy cortos para su aplicación y eran constantes los empujones entre trayectos si se ralentizaba el paso. Todo esto, además de la

premura para llegar a sus lugares de trabajo a tiempo, generaba un ambiente tenso y poco propicio para tratar temas ajenos a las prácticas de movilidad que pudieran ser más sensibles para las entrevistadas, como las prácticas de cuidado.

Esta limitación de la aplicación del método en horas pico se comprobó en la realización de las etnografías móviles para la investigación *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México* (Soto Villagrán, 2019). Dado que los objetivos de investigación eran otros, las etnografías fueron aplicadas en su mayor parte en horas valle, horario de uso de la mayor parte de las mujeres que cuidan, y no eran requeridas entrevistas a profundidad. Aún con la dificultad propia de la naturaleza móvil de la etnografía hubo momentos propicios para que la entrevista se realizara, ya que no había hacinamiento en el transporte y, en la mayoría de los casos había asientos disponibles, lo que generaba una condición más propicia para la aplicación de entrevista, en comparación con las aplicadas a Imelda y Lety en horas pico.

En suma, bajo las condiciones antes explicadas, la etnografía móvil resultó adecuada para observar y analizar las prácticas de movilidad, sobre todo ubicar las principales limitaciones fisicoterritoriales y algunas limitaciones socioculturales. Sin embargo, esta no fue suficiente para atender el objetivo planteado que consistió en saber cómo estas vinculaciones se relacionaban, manifestaban y operaban con las prácticas de cuidados, debido a que la entrevista a profundidad no pudo aplicarse. Por este motivo, las entrevistas se realizaron en un ambiente más controlado donde los resultados fueron más favorecedores para la obtención de datos sobre su experiencia de cuidado y los significados que le dan a la movilidad en relación a lo que pueden y no hacer.

Sobre la aplicación de la entrevista a profundidad se hablará en el siguiente apartado. A continuación se muestra la cartografía de las barreras de movilidad como principal herramienta de análisis de la etnografía móvil.

##### 4.8.1.1 La cartografía como herramienta de análisis de la etnografía móvil

El enfoque de la movilidad, al poner en el centro las experiencias de los sujetos, busca entender la accesibilidad desde lo subjetivo, lo diferente y lo único (Mansilla, 2018). Esta perspectiva subjetivista, donde se ponen en tensión los recursos, deseos y necesidades de los sujetos, la estructuras y los actores y las escalas espacio-temporales, implica, necesariamente, un cambio en la manera de analizar el movimiento y, por tanto, la accesibilidad. Esto supone un cambio en los métodos y las herramientas de análisis sobre la movilidad y la accesibilidad (Gutiérrez, 2010).

En ese tenor, en este apartado se presenta la cartografía como una propuesta de análisis de datos para la etnografía móvil. A partir de los datos arrojados, se realizaron representaciones georreferenciadas de los viajes laborales de ida y vuelta de cada caso, así como las principales limitaciones durante la movilidad cotidiana de las participantes de la etnografía (Ver Imagen 9 e Imagen 10). El propósito fue tener una herramienta visual que sintetizara la complejidad de los viajes laborales, las limitaciones que se presentan y las significaciones de la movilidad cotidiana para la organización de su vida diaria.

Para lograrlo, por cada cartografía se consideraron todos trayectos realizados para llegar a sus lugares de trabajo y su vuelta a casa. Estos trayectos hacen referencia al cambio modal de transporte, considerando los realizados a pie. Además de especificar la distancia, el costo y el tiempo que emplea en cada trayecto, se muestran las barreras y estrategias de accesibilidad encontradas. Asimismo, se dispuso de una línea de tiempo que representa comparativamente el tiempo que dedican a su movilidad cotidiana, a sus actividades laborales y a estar en casa. La línea de movilidad se encuentra referenciada por cada trayecto específico.

Las barreras y estrategias mostradas durante los viajes laborales, no representan todas las limitaciones de accesibilidad a las que se enfrentan estas mujeres, ya que, como se ha venido señalando, la accesibilidad va más allá de la llegada

#### 4. Marco Metodológico

concreta a los lugares. Por tal motivo, además de las limitaciones durante el viaje se especifican limitaciones antes del viaje y después del viaje —previaje y posviaje— por cada caso. Más adelante, en el capítulo de resultados se verá cómo estas limitaciones tienen características de frecuencia comunes.

En las cartografías realizadas sobresalen las dificultades de accesibilidad asociadas al territorio. En ambos casos destacan las barreras que deben enfrentar en los dos primeros trayectos correspondientes al trayecto peatonal en los conjuntos de la VMIS y al primer trayecto en transporte público hasta la primera estación de metro en la Ciudad de México. A pesar de corresponder a distintos conjuntos de VMIS en distintos municipios del Estado de México, las barreras de accesibilidad que se distinguen son la inseguridad y las dificultades asociadas a la calidad del servicio de transporte público. Asimismo resaltó en la cartografía la distancia que deben recorrer para llegar a sus destinos laborales, el tiempo que representa y el costo en relación a sus ganancias diarias (Ver Tabla 6 y Tabla 7).

TABLA 6 DATOS DE DISTANCIA, TIEMPO Y COSTO EN VIAJES LABORALES DE IMELDA Y LETY

	ORIGEN / BARRERA DE ACCESIBILIDAD	FÍSICAS	TEMPORALES	ECONOMICAS	
		Distancia (km)	Tiempo aprox. (hr, m.)	Gasto en Transporte	% respecto a ingreso diario
IMELDA	GEOVILLAS DE SANTA BARBARA (IXTAPALUCA, EDO. MEX)	100.72 km	6hr 30 min	\$60 (3 USD)	10%
	Habilidades / Estrategias	Trayecto 1 realizado con acompañamiento de vecinas			
		Uso de dos celulares: uno para asaltante y otro para esconderlo			
LETY	HOMEX SANTA FÉ (ZUMPANGO, EDO.MEX)	125.89 km	7 hr. 30 min	(4.1 USD) \$82	27%
	Habilidades / Estrategias	Uso de herrajes y herreria en casa			
		Uso de dos celulares: uno para asaltante y otro para esconderlo			

TABLA 7 DATOS SOBRE USO DE TIEMPO A PARTIR DE ETNOGRAFÍAS

USO DEL TIEMPO	Hora de despertar	Horas laborales	Horas en traslados	Horas en casa (despierta y comida)
IMELDA	3:00 a. m.	7 hr 50 min	6hr 30min	3 hrs
LETY	4:30 a. m.	6 hr 55 min	7hr 30min	3 hrs

Si bien estamos hablando de una cartografía con bases de representación cualitativa, la naturaleza física y material de los viajes hacen que destaque la dimensión física y material del espacio, donde subyace el aspecto social del territorio (Gutiérrez, 2010). A pesar de incluir elementos como diálogos representativos de la experiencia de las participantes e imágenes que pudieran dar lugar a representaciones más asociadas con los significados del viaje, se considera que la cartografía no alcanza a representar en su totalidad la complejidad de los entramados de las barreras y estrategias de accesibilidad de estas personas. A partir de esto, se pensó en la realización de otra herramienta visual que complementara y diera cuenta de estas interacciones de estas limitaciones—asociadas al territorio y la lo sociocultural—, las cuales son presentadas en el capítulo de resultados correspondiente a la Modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad y visualmente en la sección de la Síntesis Gráfica de Resultados.

# BARRERAS DE MOVILIDAD

## IMAGEN 9 Cartografía integrada de Imelda

### POSVIAJE

### VIAJE

### PREVIAJE

#### A. BARRERAS FÍSICO -ESPACIALES

A11. 50.36 km recorridos (solo ida)

#### B. BARRETAS TEMPORALES

B11. 6.5 horas de viaje recorrido (ida y vuelta)

B12. Dormir a 8:30 pm

B.13. Poco tiempo para convivencia y organizacion del hogar

#### C. BARRERAS ECONÓMICAS

C11. \$600 por jornada laboral

C12. 10% de gasto en transporte (\$60 diarios)

#### D. BARRERAS ORGANIZACIONALES

D11. Solo una hora y media despierta en casa

#### E. BARRERAS CORPORALES

E1. Cansancio físico final del día

#### A. BARRERAS FÍSICO -ESPACIALES

A1 - Ausencia de transporte público

A2- Empleo en áreas centrales

A3 - Infraestructura Urbana insuficiente o ineficiente

A4-Mal estado de vías

#### B. BARRETAS TEMPORALES

B1 - Tráfico desde las 6:00 am (Carretera Federal e l. Zaragoza)

#### C. BARRERAS ECONÓMICAS

C1 - Condición económica precaria

#### D. BARRERAS ORGANIZACIONALES

D1. Despertarse 3.30 am

D2. Traslado a 2 empleos

#### E. BARRERAS CORPORALES

E1. Cansancio crónico

#### F. BARRERAS DE HABILIDAD

F1. "No tengo certificado de Secundaria"

#### G. BARRERAS TECNOLÓGICAS

G1. Sin computadora

G2. Sin internet

G3. Sin teléfono móvil inteligente

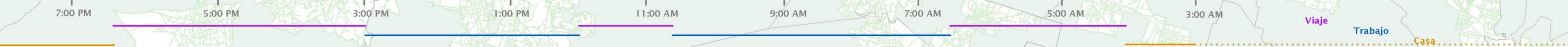
- A PIE
- COMBI
- METRO
- TREN LIGERO
- MICROBUS

**Llegada casa**  
6.30 PM

**Llegada 1° Trabajo**

**Llegada 2° Trabajo**

**Salida Casa**



#### B. BARRETAS FÍSICO- ESPACIALES

A5. Tráfico  
A6. Distancia recorrida  
A7. Infraestructura urbana insuficiente o ineficiente

#### A. BARRERAS FÍSICO -ESPACIALES

A8. Presencia de robo a peaton  
A9. Accidentes viales

#### B. BARRETAS TEMPORALES

B5. Oscuridad horaria  
B6. Tiempo recorrido  
B7. Tiempo excesivo de espera en transp. público

#### C. BARRERAS ECONÓMICAS

C1 - Gasto en transporte

#### D. BARRERAS ORGANIZACIONALES

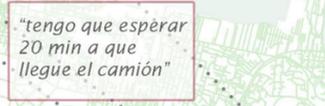
D5. Dos trayectos laborales

#### E. BARRERAS CORPORALES

E5. Incomodidad  
E6. Cansancio tiempos espera  
E7. Angustia asalto a peaton  
E8. Angustia asalto a transporte

#### F. BARRERAS DE HABILIDAD

F5. "las mujeres caminan más rápido que los hombre"



# BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

# IMAGEN 10 Cartografía integrada de Lety

**LETY**  
Lety tiene 55 años; es viuda; es empleada doméstica y tiene un hijo independizado. Vive en Homex Santa Fé, Zumpango, Edo Mex. Cuenta con dos trabajos el primero en Coyoacán y el Segundo en la Colonia del Valle. Su ingreso cionario es de \$300.

Salida y Regreso a casa.

"tengo miedo de dejar mi casa al salir y que me la roben"

- BARRERAS POSVIAJE**
- A. BARRERAS FÍSICO-ESPACIALES  
A7. Distancia total 125.89 km
  - B. BARRERAS TEMPORALES  
B5. Tiempo total de viaje 7hr 30 min apróx.
  - C. BARRERAS ECONÓMICAS  
C4. 27% del ingreso diario en transporte (\$82 - 4.21 USD)
  - D. BARRERAS ORGANIZACIONALES  
D3. 2 horas en casa despierta  
D4. 6.30 horas de sueño  
D5. Sin tiempo para casa-convivencia-cuidado
  - E. BARRERAS CORPO-EMOCIONALES  
E8. Cansancio crónico  
E9. "No quedan ganas de hacer nada"

- A pie
- Autobus suburbano
- Metro
- Microbus

A2, A3, A4, A5, B2, C3, E3, E4, E5, E7, G4

"Los pies me hormiguean de ir tanto tiempo parada"



"los choferes manejan muy mal, se paran en plena carretera para levantar pasaje"

- BARRERAS VIAJE**
- A. BARRERAS FÍSICO-ESPACIALES  
A1. Sin empleo cercano
  - B. BARRERAS TEMPORALES  
B1. Tráfico en carretera México-Pachuca desde 6:00 hr
  - C. BARRERAS ECONÓMICAS  
C1. Condición económica precaria
  - D. BARRERAS ORGANIZACIONALES  
D1. Despertar 4:30 am
  - E. BARRERAS CORPO-EMOCIONALES  
E1. Cansancio crónico
  - F. BARRERAS DE HABILIDAD
  - G. BARRERAS TECNOLÓGICAS  
G1. Sin acceso a internet  
G2. Sin computadora  
G3. Sin móvil inteligente

- BARRERAS VIAJE**
- A. BARRERAS FÍSICO-ESPACIALES  
A2. Largas distancias  
A3. Mucho tráfico en carretera (T2)  
A4. Accidentes viales (T2 y T11)  
A5. Los autobuses están saturados (T2 y T11)  
A6. El metro está saturado (T3 y T10)
  - B. BARRERAS TEMPORALES  
B2. Tiempo de recorrido  
B3. Largos tiempo de espera para subir al metro (T3 y T10)  
B4. Oscuridad al salir y llegar a casa (T1 y T12)
  - C. BARRERAS ECONÓMICAS  
C2. Ingreso diario \$300 (15.43 USD)  
C3. Gasto en transporte \$82 (4.21 USD)
  - D. BARRERAS ORGANIZACIONALES  
D2. Una hora para comer
  - E. BARRERAS CORPO-EMOCIONALES  
E2. Miedo a robo casa - hab  
E3. Cansancio de ir de pie en transporte público (T2 y T11)  
E4. Miedo a asalto a transporte (T2 y T11)  
E5. Miedo a asalto a peaton (T2 y T11)  
E6. Sentimiento de inseguridad debido a la falta de precaución al conducir de los choferes de autobuses y microbuses (T2, T7 y T11)  
E7. Incomodidad hacinamiento en autobuses y metro (T2, T3, T10 y T11)
  - G. BARRERAS TECNOLÓGICAS  
G4. Sin móvil inteligente



"En el metro te van empujando porque hay mucha gente y a veces te lastiman"

Llegada 2º trabajo

T8	A pie	\$0.00	5 min.	74 m
T9	A pie	\$0.00	15 min.	830 m
T4	A pie	\$0.00	5 min.	163 m
T5	Autobus suburbano	\$6.00	45 min.	1.70 km
T6	A pie	\$0.00	5 min.	149 m

\$0.00 15 min. 341 m

\$30.00 2 horas 42.97 km

\$30.00 1h 45mn. 42.97 km



..... casa y comida  
..... viaje  
..... trabajo

##### 4.8.2 Entrevista a profundidad con enfoque biográfico

La entrevista semiestructurada con enfoque biográfico fue la herramienta de recolección de datos aplicada para todos los casos dadas las circunstancias y limitaciones anteriormente explicadas. Se realizó este tipo de entrevistas a los cuatro casos y se convirtió en la principal forma de recolección de datos durante la investigación en la pandemia por COVID-19. El principal propósito de la entrevista fue, junto con la etnografía, conocer cómo experimentaban sus prácticas de movilidad y de cuidados y los significados que daban a ellas para así conocer cómo viven las limitaciones de acceso a la ciudad.

La entrevistas fueron diseñadas para analizar los relatos de vida tal y como la cuenta la persona que la ha vivido. Los relatos de vida interesan no como historias personales sino en la medida que estas historias describen un universo social desconocido (Bertaux, 2011). Este universo, planteado en la pregunta general de esta investigación, pretende conocer cómo experimentan las personas su cotidianidad cuando viven en lugares con diversos problemas de acceso y concurren otras tantas limitaciones socioculturales.

Para los casos de Imelda y Lety se tenía previsto realizar las entrevistas durante la etnografía móvil pero dadas las condiciones generadas por el uso del transporte público en horas pico como el hacinamiento, la premura por llegar al trabajo, el ruido, las interrupciones constantes, no generaron un ambiente adecuado para compartir los significados que dan no solo a la movilidad sino del resto de las prácticas cotidianas. En particular, las prácticas de cuidados, por estar asociadas en su mayoría a los hijos, suelen ser un tema sensible, especialmente para madres que carecen de tiempo para ejercerlas de manera próxima. Por tanto, se consideró que un ambiente más íntimo que el transporte público propiciaría que pudieran compartir más sobre ellas. Todas las entrevistas, incluyendo las primeras realizadas a Imelda y Lety, fueron elaboradas en una cafetería.

Dado los objetivos de la investigación, se establecieron marcos temporales claros de interés, —sin pretender dominar la biografía entera de las participantes—. De aquí que la entrevista se centró en las prácticas cotidianas a partir del cambio de vivienda de tipo VMIS hasta el momento en que se realizó la entrevista y, la etapa de mayores cuidados a terceros; que en todos los casos fue hacia sus hijos. Es importante aclarar que no se pretendió ‘vaciar’ una crónica de acontecimientos vividos durante su etapa como residentes de VMIS, sino esforzarse por darle un sentido al pasado y por ende, a la situación presente y lo que ésta contiene de deseos y necesidades.

La entrevista se estructuró con diversos apartados que se muestran de manera pormenorizada en el ANEXO A. De manera general la entrevista consta:

- 1) Introducción y objetivos de la entrevista, donde se presentó al investigador y se dio a conocer los principales objetivos de la entrevista;
- 2) Información general: edad, lugar de residencia, escolaridad, estado civil, número de hijos, edad de los hijos, estructura del hogar;
- 3) Información laboral, aquí se indagó bajo qué circunstancias comenzaron a ser trabajadoras del hogar, las rutinas laborales de manera general y el salario recibido;
- 4) Información sobre su residencia en los conjuntos habitacionales, donde se indaga las condiciones y circunstancias por las que se mudaron a los conjuntos;
- 5) Movilidad cotidiana; se pregunta de manera pormenorizada sobre sus trayectos laborales cotidianos, condiciones y características, qué trayectos consideran más fáciles y porqué, actividades durante los trayectos, sobre la conciliación de los trayectos laborales y el cuidado de los hijos en la actualidad y en las etapas cuando eran más pequeños; sobre emociones y necesidades durante los trayectos;
- 6) Prácticas de cuidados, se pregunta sobre sus hábitos de autocuidado básicos como alimentación y descanso, sobre las relaciones de amistad, familiares y comunitarias y en relación con periodos anteriores de vivir

- en los conjuntos; sobre los cuidados propios y de los hijos ante una enfermedad, sobre pasatiempos y actividades durante el tiempo libre;
- 7) Experiencias laborales, se cuestionó la condición laboral con sus empleadores, cómo es la relación entre ellos, si habían recibido algún trato discriminatorio, principales motivos de abandono de trabajo;
  - 8) Cierre de la entrevista; se da por terminada la entrevista y se explican de nuevo los objetivos de esta, se agradece la participación y se pregunta si puede contactar nuevamente si hubiera la necesidad y, para el caso de las participantes que a las que no se pudo realizar la etnografía móvil, si en algún futuro se podrían hacer.

Las entrevistas fueron registradas en audio y transcritas en un procesador de texto para su análisis. Asimismo, se realizaron notas durante las entrevistas sobre las condiciones en las que se realizó, algunas reacciones o conductas sugerentes que pudieran ahondar más sobre las cuestiones de interés.

#### 4.8.2.1 Análisis de las entrevistas

Una vez transcritas, las entrevistas se analizaron con ayuda del *software* MaxQDA 2020 siguiendo el siguientes proceso:

En primer lugar se desarrolló la codificación o análisis textual de las entrevistas a partir de los marcos analíticos anteriormente presentados: las barreras y estrategias de accesibilidad y las formas de realizar los cuidados a partir del concepto de paisajes de cuidados. Para ello se segmentaron los textos de los párrafos con significado referente a las diversas limitaciones para trabajar y cuidar y a cada párrafo se les asignó un código.

La asignación de códigos en un principio correspondió a la clasificación de las barreras de accesibilidad propuesta por Jirón y Mansilla. Así como a las barreras, a las estrategias se les asignó un código que hiciera referencia a la barrera que se superan, por ejemplo, una estrategia corporal, estrategia económica, estrategia temporal.

Respecto a las prácticas de cuidado, se partió de una clasificación más general que se dirigía a conocer hacia quién iba dirigido el cuidado y cómo se realizaba. Durante un segundo análisis de las citas seleccionadas, se afinó esta clasificación en: autocuidado, cuidados a terceros, cuidados próximos, cuidados remotos y relaciones sociales para cuidar. A partir de esta clasificación se asignaron los códigos que representaban distintos tipos de cuidados y formas de realizarlo.

Durante las revisiones para la asignación de códigos se realizó un análisis conceptual donde se afinaba la definición específica a cada código, sobre todo aquellas barreras que se sumaban a las ya propuestas y las estrategias. Esto requirió de varias revisiones de las entrevistas. Una vez revisados los códigos, se agruparon en categorías.

Definidas las categorías se realizó un análisis de representatividad en cada caso para identificar cuáles son las limitaciones con mayores manifestaciones en las entrevistas. Al asignar los códigos y traslaparse, ya se podía dar cuenta de la interacción entre varias barreras de accesibilidad y estrategias, así como algunas relaciones con las prácticas de cuidados. Se realizó, entonces, un análisis de concurrencia así como de interrelaciones complejas de códigos. El análisis de concurrencia indica las intersecciones o superposiciones entre dos códigos mientras que el análisis de interrelaciones permite examinar las relaciones entre varios códigos.

Presentada la estrategia metodológica, las condiciones en las que se realiza y las herramientas utilizadas, en los siguientes capítulos se presentan los principales resultados de la investigación de acuerdo a los objetivos planteados.

## Capítulo 5 VIVIENDA MASIVA DE INTERÉS SOCIAL EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

### 5.1 Introducción y consideraciones previas

El primer objetivo de esta investigación pretende identificar y describir los principales aspectos físico territoriales y socio culturales de las trabajadoras del hogar habitantes de VMIS. Si bien interesa desarrollar estas dos dimensiones de la accesibilidad –territorial y sociocultural–, en este capítulo se dará énfasis solo a las características territoriales de este tipo de vivienda; aquellas que limitan la movilidad cotidiana. No obstante, en los siguientes capítulos se abordará, de manera específica, las características socioculturales y su interacción con las características físico territoriales por cada caso estudiado. Por tanto, esta sección revisa algunas variables contextuales del territorio que pueden condicionar las actividades del cuidado durante la movilidad cotidiana de mujeres habitantes de este modelo de vivienda.

Existen múltiples aspectos del entorno que pueden afectar estas prácticas, no todas están desarrollados cabalmente en esta investigación. Interesa resaltar aspectos del contexto socio-político y económico que determinaron la expansión territorial de la ciudad dado que esta es una causa original de la lejanía con las zonas centrales. Además, se apunta a la falta de acceso a personas, bienes, servicios y oportunidades que ofrecen las zonas centrales y a las condiciones de habitabilidad de sus residentes.

El propósito es tener un panorama general de las condiciones, mecanismos políticos y manifestaciones físico-territoriales de los actuales problemas de acceso de estos conjuntos, por lo que los datos tomados en esta sección provienen de otros estudios que abordan esta problemática en este modelo de vivienda. Los datos fueron triangulados con una revisión de la Encuesta Origen y Destino 2017 para la ZMCM en los municipios de los casos estudiados. El instrumento utilizado fue la *Herramienta para búsquedas de propósito de viaje, duración, sexo de viajero y destino de viaje* del Instituto de Ingeniería de la

UNAM (Guzmán, Lozano, y Miranda, 2018) para los municipios de Ixtapaluca y Zumpango y comparados con algunas distritos de las zonas centrales de la Ciudad de México.

Para el análisis de las limitaciones de acceso en los conjuntos, en este capítulo concretamente revisa y analiza: 1) la relación entre la expansión territorial y la política de vivienda social en México durante los años 2000 al 2018; 2) la problemática de habitabilidad característica de este modelo de vivienda, dando énfasis a los aspectos relacionados con la calidad de vida de sus habitantes; 3) la problemática del acceso a la ciudad central, apuntando al funcionamiento del transporte público; 4) las repercusiones que esta falta de acceso puede tener en la reproducción de los roles de género.

Antes de comenzar con el análisis físico territorial de este modelo de vivienda es preciso realizar algunas aclaraciones sobre él:

Se entiende por Vivienda Masiva de Interés Social a los conjuntos de vivienda pertenecientes al modelo de vivienda popular desarrollado en México a finales de los años 90s y hasta el año 2018. Se crearon para afrontar el déficit de vivienda de un sector de bajos recursos que, en su mayoría, percibe menos de 4 salarios mínimos (37 USD) (Sánchez, 2012). Estos conjuntos fueron promovidos por el Estado a través de instituciones que otorgan créditos personales y cuyo desarrollo fue encargado a la banca y empresas privadas. Se caracterizan, además, por estar formados por una gran cantidad unidades habitacionales de tipo horizontal dispuestas repetidamente e idénticas entre sí y por estar alejados de las áreas centrales de las ciudades.

Como se planteó al inicio de la investigación, existe literatura diversa que ha demostrado la problemática de acceso a la infraestructura urbana y servicios que tienen sus habitantes debido, entre otras cosas, al alejamiento con las zonas centrales, de la cual destaca la referente a la movilidad cotidiana. Dado que la manera en que los residentes llevan a cabo sus actividades diarias está condicionada en gran medida a su accesibilidad a bienes, servicios,

oportunidades, personas y lugares; este capítulo pretende entender de qué manera las características territoriales de estos conjuntos pueden afectar la vida cotidiana de sus habitantes y, específicamente, las actividades de cuidado.

## **5.2 Expansión territorial y política de vivienda en México**

La lógica de la política de vivienda social en México; promovida por el gobierno federal, los gobiernos del D.F. y Estado de México y, en última instancia, los intereses de los gobiernos locales; ha sido uno de los factores que provocó el crecimiento de la mancha urbana de la Ciudad de México durante las primeras décadas del siglo XXI (Carpinteyro Serrano, 2015; Eibenschutz y Goya, 2009; Salinas Arreortua, 2016). La lejanía de las Viviendas Masivas de Interés Social con las zonas centrales de la ZMCM alude a la expansión territorial abrupta que su desarrollo provocó.

Aunque encontrarse lejos no necesariamente implica falta de acceso a las zonas centrales, las características socio-económicas de los residentes, la falta de oferta de empleo formal, de transporte público eficiente y de equipamiento cercanos a estos conjuntos (escuelas, hospitales, centros de salud, lugares de ocio y recreación de calidad) desembocó en una problemática significativa de accesibilidad de sus habitantes. En consecuencia, la movilidad cotidiana representa una práctica de gran importancia porque requiere de mayor organización y tiempo para realizarla, en comparación con la población de otras áreas de la ciudad. A ello, se le suma aspectos socioculturales como las responsabilidades consideradas propias del género, atravesadas por la precariedad económica y otros aspectos identitarios.

Por tanto, revisar la expansión territorial de la ZMCM y su relación con la política de vivienda de principios de siglo ayuda no solo a entender las raíces del problema de acceso a la ciudad central de este tipo de conjuntos, sino que motiva a abordar de una forma crítica la lógica del mercado de vivienda social frente a la lógica del cuidado, al revisar las repercusiones de habitabilidad en la vida

cotidiana de sus residentes y las repercusiones sobre la reproducción en los roles de género.

### 5.2.1 Lógica de mercado en la política de vivienda social.

La expansión urbana de la de Ciudad de México está estrechamente vinculada con los cambios de la política de vivienda nacional llevados a cabo durante los años 90 del siglo pasado. Y su lógica de mercado con la falta de acceso de las VMIS a las zonas centrales de la ciudad.

Estos cambios vinieron de la mano con la reestructuración político económica de corte neoliberal que se venía produciendo en diferentes sectores económicos en México desde finales de los años 80s del siglo pasado. Ésta se caracterizó, principalmente, por una apertura económica que desplazó el modelo de sustitución de importaciones por el financiamiento por parte de instituciones internacionales –Banco Mundial (BM) y el Fondo Monetario Internacional (FMI)– a cambio de poner en marcha esquemas de promoción de apertura al libre mercado. En ese sentido, el mercado de la vivienda social de tipo formal no fue la excepción, y el Estado pasó de tener un papel de proveedor de vivienda a uno de facilitador de créditos (Puebla, 2002; Salinas Arreortua, 2016).<sup>47</sup>

La Ciudad de México, en particular, ya arrastraba un rezago habitacional originado desde la explosión demográfica de los años setentas que se materializó en el crecimiento acelerado de la mancha urbana (Carpinteyro Serrano, 2015). Para hacer frente al déficit de vivienda –y en línea con las condiciones de los organismos internacionales por los préstamos recibidos–, el Estado optó por cambios en la política de vivienda. Esto se llevó a cabo en el marco del desarrollo del “modelo chileno de vivienda” que se caracterizó por producir vivienda en masa con el objetivo de hacer frente al déficit habitacional. El modelo trajo

---

<sup>47</sup> De acuerdo con Boils (2004), el Banco Mundial había prestado, a lo largo de 25 años, más de 250 000 millones de dólares al gobierno mexicano, tan solo para financiar los programas de vivienda.

consigo otras problemáticas urbanas como las referentes al acceso por la lejanía con las zonas centrales y a la segregación socio espacial. Al mismo tiempo, trajo problemas en torno a la habitabilidad, la flexibilidad y calidad de las construcciones (Rodríguez y Sugranyes, 2005b).

De los cambios en la política de vivienda se revisan aquellos que destacan en el crecimiento de la mancha urbana. Como lo plantea Salinas (2016), de estos cambios sobresalen: 1) el papel que de los Organismos Nacionales de Vivienda (ONAVIS) en la adquisición de vivienda de interés social;<sup>48</sup> 2) los cambios constitucionales en materia de acceso al suelo de propiedad social (tierras ejidales y comunales) por parte del sector privado<sup>49</sup> y 3) las competencias en la gestión urbana de los gobiernos locales.

En 1997, uno de los más importantes ONAVIS, el Instituto Nacional del Fondo de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), cambió su política interna con la intención de dejar de ser proveedor de vivienda y comenzar a financiar créditos individuales para su adquisición. Estas viviendas fueron construidas por la banca privada e instituciones financieras, por lo que también tomó el papel de

---

<sup>48</sup> Los ONAVIS son instituciones federales que ofrecen créditos hipotecarios individuales para la adquisición de vivienda. Los más importantes, y los que en su mayoría se utilizaron para la adquisición de créditos para vivienda del tipo que compete, fueron el Instituto Nacional del Fondo de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE).

<sup>49</sup> El ejido y la tierra comunal son producto de la Reforma Agraria posrevolucionaria que tienen el fin de dotar de tierras de cultivo a la población campesina y a los pueblos originarios que han sido destituidos de ellas para ser explotadas en beneficio de los mismos y de su comunidad. Al restituir a los poblados de las tierras despojadas, se encontró con la dificultad de localizar los títulos (Títulos primordiales) y probar el despojo. Los ejidos son consecuencia de la restitución de tierras, mientras que la propiedad comunal cuenta con los títulos coloniales de la República de las Indias. Desde el marco jurídico, la diferencia entre ejido y tierra comunal es, únicamente, que estas últimas son tierras que habían pertenecido a pueblos originarios desde la época prehispánica o anterior y que las habían perdido antes de la Revolución Mexicana. Jurídicamente se trata del mismo régimen que el ejido (Azuela de la Cueva, 1999).

aval de los trabajadores frente a estos (Carpinteyro Serrano, 2015). Las instituciones financieras que estuvieran operando subcuentas para la vivienda del Sistema de Ahorro para el Retiro de los trabajadores (AFORE), debían dejar de captarlas para dirigirlas a esta institución.

De esta manera, el Estado jugó dos roles simultáneos en el mercado de vivienda de interés social: como productor de la demanda y como promotor de la oferta (Salinas Arreortua, 2016). A través de los cambios realizados en las ONAVIS, elaboró la demanda asignando créditos para la adquisición de vivienda, al tiempo que promovía el anhelo de “la casa propia”. Por otro lado, la construcción de la oferta se tradujo en el financiamiento y subsidios a constructores privados que se desempeñaban, al mismo tiempo, como compradores de suelo, constructores y promotores de vivienda. Bajo este “doble rol”, el Estado garantizó el mercado formal de vivienda de interés social. Como lo apunta Salinas Arreortua (2016):

El Estado, al otorgar subsidios y créditos a la demanda, mantiene un mercado potencial, con lo cual se dinamiza la oferta de vivienda, aunado al crédito que otorga el Estado para la oferta de vivienda, con esto lo que se consolida es el traspaso de recursos públicos al sector privado (p. 222).

También se realizaron cambios constitucionales que definieron la reestructuración de la política de vivienda. La reforma al Artículo 27º Constitucional posibilitó la incorporación del suelo de propiedad social al sector privado de desarrollo inmobiliario; permitiendo que varias empresas pudieran adquirir grandes cantidades de suelo, principalmente agrícola, a un módico precio (Carpinteyro Serrano, 2015). De esta manera, las empresas desarrolladoras de la VMIS tenían facilidades otorgadas por el Estado a través de la política de vivienda; por ejemplo: la adquisición de suelo barato, el financiamiento para la construcción y promoción de estos conjuntos y el subsidio de impuestos (Esquivel, 2006; Ziccardi y González Reynoso, 2015a).

Los costos económicos y sociales de este modelo de vivienda, en realidad, se trasladaron a los “beneficiarios” y a las ONAVIS. A los primeros, enfrentando la

problemática de habitabilidad, en relación a las condiciones y la calidad de la vivienda, así como del acceso a servicios e infraestructura. Los segundos, siendo avales de los beneficiarios, al responsabilizarse por los múltiples casos de cartera vencida y abandono de vivienda debido a las mismas problemáticas de habitabilidad.

Además, la reforma al Artículo 115º Constitucional, realizada en 1983, otorgó mayores atribuciones a los gobiernos locales en relación a la gestión del uso de suelo urbano. A partir de esta reforma, los municipios tenían funciones como la aprobación de planes de desarrollo, el control y administración de los usos de suelo, las autorizaciones de construcción de estos conjuntos habitacionales, y la recaudación de impuesto predial. Para Ziccardi y González (2015a), los gobiernos locales no estaban preparados para el requerimiento acelerado de servicios de una gran cantidad de población habitante de estos conjuntos. Aun así, los municipios competían por la atracción de desarrolladores inmobiliarios: se les ofrecía beneficios a los constructores y, de esta manera, obtenían mayor captación de recursos a través del impuesto predial (Salinas Arreortua, 2016).

El desarrollo de estas viviendas se llevó a cabo sin una coordinación intermunicipal (Distrito Federal y Estado de México), y sin coordinación entre los gobiernos federal, estatal y local (Ziccardi y González Reynoso, 2015a; Salinas Arreortua, 2016). Lo que causó una expansión urbana que responde más a los intereses de los gobiernos locales y las empresas desarrolladoras que a una planificación urbana coordinada que pudiera potenciar las capacidades económicas y sociales de sus territorios y habitantes.

Una de las principales críticas a la reestructuración de los organismos de vivienda fue que los subsidios se dirigían a la población con capacidad de ahorro; es decir, aquella que cuenta con empleo formal, garantizando de esta manera el cumplimiento de pago (Rodríguez y Sugranyes, 2005b; Ziccardi y González Reynoso, 2015a). Tomando en cuenta que la informalidad laboral representa el 49% de la población económicamente activa (PEA) en la Ciudad de México, y

casi 60% en el Estado de México (INEGI, 2015), la nueva política de vivienda claramente excluyó a la población más vulnerable.

Además, parte de la población más empobrecida, al no tener acceso a vivienda formal, optó por la autoconstrucción en suelo que normalmente carece de infraestructura y equipamiento urbano y está alejado de los centros urbanos. En este sentido, la oferta de vivienda de interés social también presentó problemas de lejanía con zonas centrales y acceso a infraestructura y equipamiento. Por lo que ni la oferta formal ni la informal garantizaban condiciones de habitabilidad digna.

### **5.3 Habitabilidad y acceso a la ciudad**

Para efectos de esta tesis, se entiende por habitabilidad a las condiciones físicas de la vivienda y su relación con el entorno urbano. Las condiciones de habitabilidad, la localización y problemas de acceso a servicios y equipamiento urbano son algunos de los principales problemas de accesibilidad de los habitantes de estos conjuntos.

#### **5.3.1 Condiciones físicas de la vivienda**

Las viviendas de este tipo se encuentran dentro de un desarrollo horizontal compuesto de unidades dúplex de entre 45 y 70 m<sup>2</sup>, están alineadas entre sí y comparten muros medianeros.<sup>50</sup> Existe una homogeneidad arquitectónica en el diseño de las viviendas que contrasta, al paso del tiempo, con las modificaciones constructivas realizadas para adaptarse a las necesidades de cada hogar. La densidad de la vivienda es alta en oposición con la baja proporción de equipamientos urbanos. Los conjuntos se componen en promedio de 3 000

---

<sup>50</sup> Existe diversos tipos de vivienda dentro de la oferta de las desarrolladoras de las VMIS: vivienda de interés social, de interés popular, de interés progresivo, de interés medio y de interés residencial. Para efectos de esta tesis nos centraremos en los tres primeros tipos ya que constituyen mas del 98% de la oferta de vivienda de este tipo que se realizó entre el 2004 y 2014 en la ZMCM (Salinas Arreortua, 2016).

viviendas, y un máximo 20 000 viviendas en diferentes secciones, que a su vez se componen de menos de 4 000 unidades.

Los materiales usados coincide con la lógica de mercado de las empresas constructoras, quienes reducen costos en los materiales de construcción al usar en su mayoría productos prefabricados. Por ejemplo, los muros utilizados en las medianeras, presentan un débil aislamiento acústico y reducen la privacidad provocando problemas entre vecinos (Esquivel, 2006). Así mismo, se salvan costos de mano de obra usando un proceso de construcción a modo de ensamblaje.<sup>51</sup> Ambos aspectos, que significan eficiencia en la construcción y, por tanto, ahorro de gastos de inversión en el proceso constructivo, se traducen en problemas de habitabilidad reflejado en el rápido deterioro de la vivienda –como humedad y problemas estructurales– y roces en la convivencia vecinal.

En cuanto a las dimensiones de la vivienda, como se mencionó anteriormente, varía entre 45 y 70 m<sup>2</sup> de construcción. Considerando que las unidades familiares, en su mayoría, están compuestas por 4 o 5 miembros, estas dimensiones resultan insuficientes para una adecuada convivencia familiar debido a los efectos que tienen sobre la privacidad familiar. Esta problemática se refleja en el hacinamiento dentro de algunas unidades familiares, por ejemplo en la utilización de la sala como dormitorio. En un estudio realizado por Esquivel (2006), esta práctica se vio reflejada en el 14% de los hogares.

---

<sup>51</sup> Al respecto, durante una entrevista, el accionista mayoritario de grupo Geo indicó que la construcción se parecía a un ensamblaje realizado por una máquina:

Geo ha terminado con la típica escena de “la obra” con decenas de albañiles yendo en todas direcciones cargados de materiales y trabajando en las alturas. El trabajo en los terrenos se asemeja más al de una planta industrial que a una constructora de viviendas. Los obreros –ya no peones ni albañiles– son en realidad ensambladores de piezas prefabricadas puestas a su alcance por un pequeño escuadrón de máquinas medianas («Corporación Geo: Un imperio prefabricado», 2001).

Además de que la vivienda es pequeña, el diseño constructivo tampoco es flexible para que se adecue al crecimiento natural de la familia. Esta situación se manifiesta en las diversas ampliaciones y modificaciones en áreas comunes como el jardín, estacionamiento, o incluso aumentando un nivel a la vivienda; con las consecuentes afectaciones al paisaje urbano, la desvalorización del propio patrimonio y el de las familias vecinas, así como los riesgos constructivos que conlleva (Esquivel, 2006).

La infraestructura de servicios y los espacios públicos del interior de los conjuntos habitacionales reciben un trato equivalente. Algunas de las principales quejas de los habitantes de las VMIS en la ZMCM tienen que ver con la carencia de abasto de agua y electricidad (Esquivel, 2006).

El otro gran problema de servicios se refiere al transporte público (Eibenschutz y Goya, 2009; Esquivel, 2006; Janoschka y Salinas Arreortua, 2017). En los primeros años en los que se habitan estos conjuntos, no existe transporte suficiente para la cantidad de habitantes que lo requieren. Después de varias presiones de estos sobre las autoridades, se provee de mayores frecuencias de unidades de transporte, pero estos siguen siendo insuficientes y de muy mala calidad (Jacquin, 2012). Sobre la problemática de transporte público será abordada de manera particular más adelante.

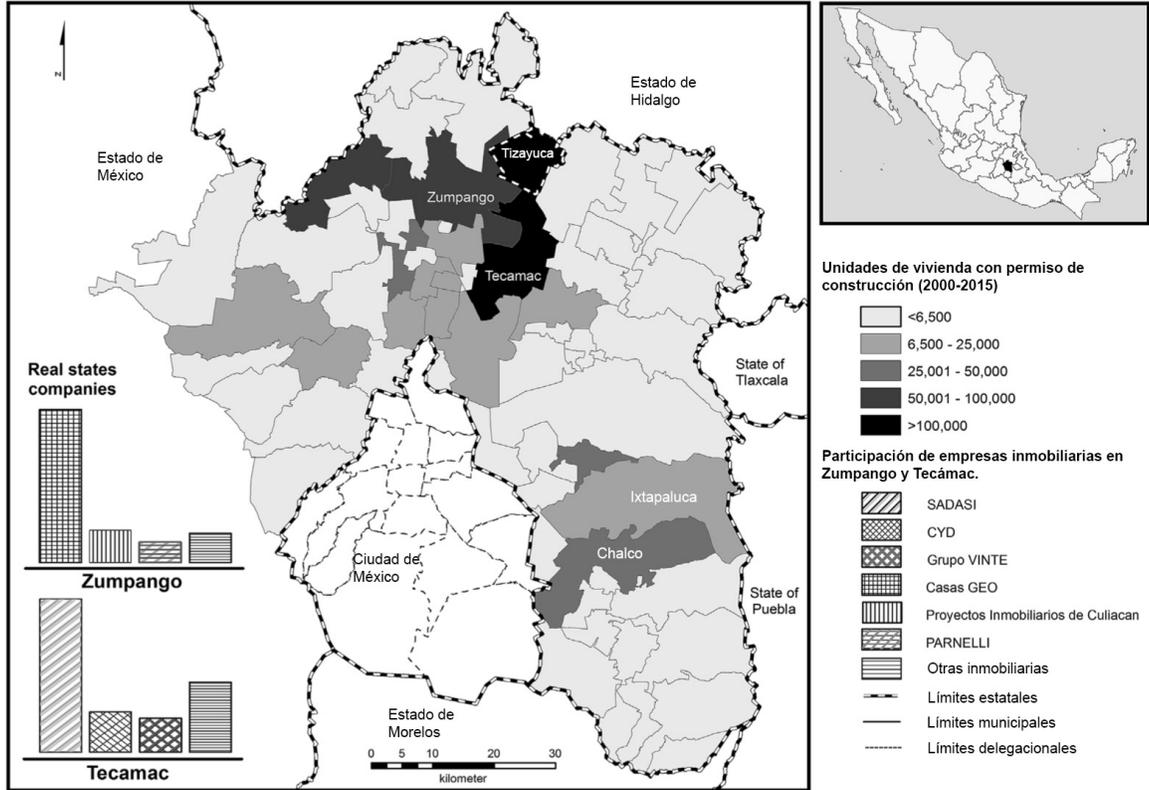
### 5.3.2 Localización y equipamiento

La localización y los problemas de acceso a servicios y equipamiento urbano son otros de los aspectos físico territoriales de las VMIS que afectan en gran medida la habitabilidad, y que se reflejan tanto en las prácticas de movilidad cotidiana como en el aislamiento social de sus habitantes.

Las VMIS se localizan en zonas periféricas de la ZMCM, en municipios conurbados pertenecientes al Estado de México. En el siguiente mapa de la ZMCM, realizado por Janoschka y Salinas Arreortua (2017), se observa la concentración de este tipo de unidades habitacionales en los municipios del

Estado de México y en un municipio del Estado de Hidalgo, Tizayuca. Además se muestra la participación de las diferentes compañías desarrolladoras en los municipios de Zumpango y Tecámac, donde se encuentra la mayor concentración de VMIS.

IMAGEN 11 URBANIZACIÓN PERIFÉRICA EN LA ZMCM



FUENTE: JANOSCHKA, M., & SALINAS ARREORTUA, L. (2017)

La mayoría de la VMIS fue construida en terrenos de propiedad social, mayormente de uso rural, por lo que las viviendas se encuentran –al menos en los primeros años de ser habitadas– alejadas del tejido urbano. Aunque ha habido un crecimiento paulatino de la mancha urbana hacia estas zonas, no significa que exista equipamiento adecuado que responda a las necesidades de oportunidades laborales, abastecimiento, salud, educación, y ocio de las familias residentes. En este sentido, el crecimiento de la ciudad responde más a un oportunismo mercantil –respaldado por las políticas públicas de vivienda– que a una lógica de desarrollo social y económico, propio de los objetivos de la planificación urbana a través de los planes de desarrollo urbano.

La dotación de equipamiento se llevó a cabo considerando los estándares mínimos necesarios de acuerdo al código Administrativo del Estado de México (Esquivel, 2006), más adecuados para fraccionamientos que para la alta densidad de habitantes de los conjuntos, casi del tamaño de verdaderas ciudades. En cuanto al equipamiento de educación, la dinámica demográfica de las familias jóvenes y la transformación de sus necesidades tampoco fue considerada. Si bien algunos conjuntos tuvieron acceso a escuelas primarias, la educación secundaria y media, seguía estando fuera del alcance de los residentes (Eibenschutz y Goya, 2009).

Algo similar ocurre respecto al sector salud y los centros de atención de primer nivel o atención primaria. En los conjuntos donde existe un centro de salud cercano, generalmente se debe a que existía previamente, y no contemplaba la cantidad de personas que habitan en estos conjuntos; sin embargo, en la mayoría de los casos, no hubo dotación de centros de salud.

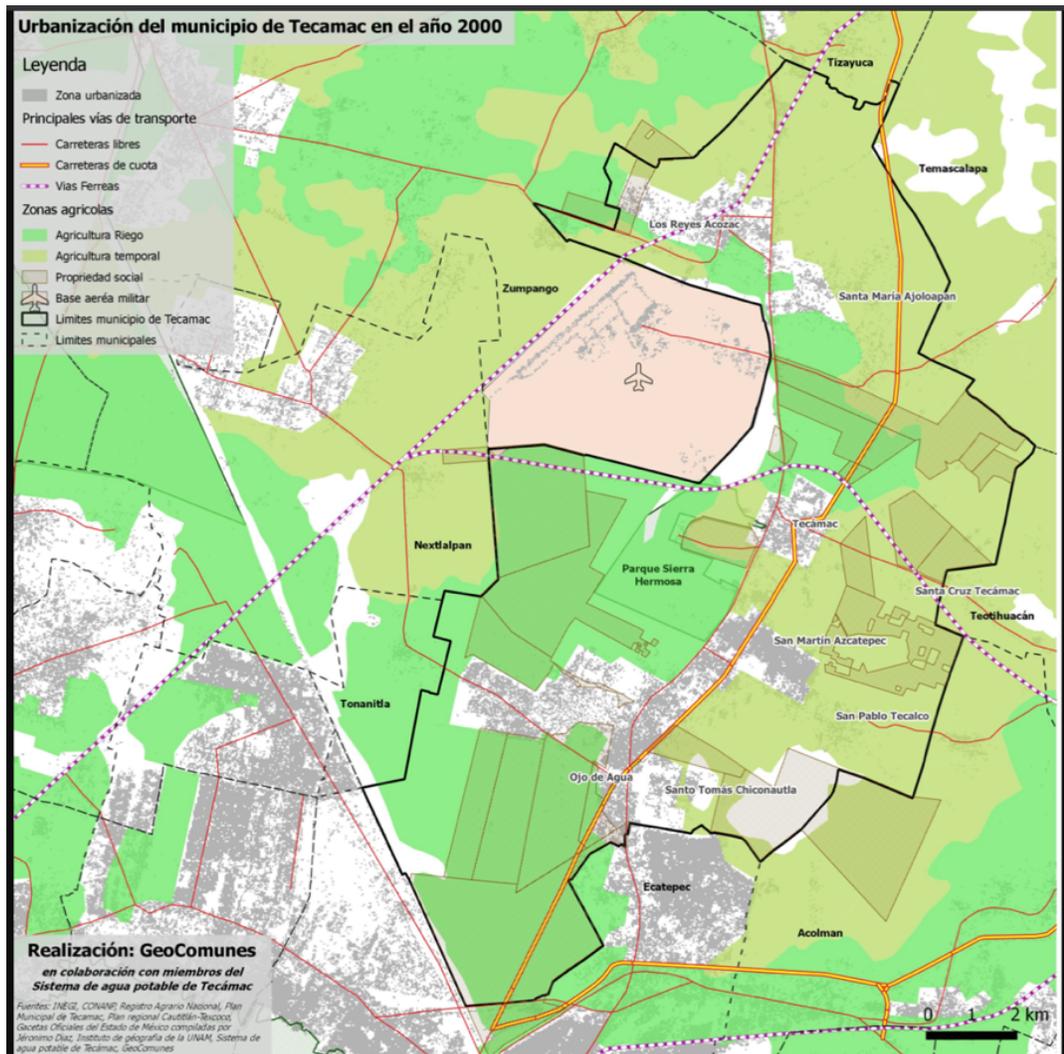
La carencia de centros de abastecimiento cercanos propició, durante los primeros años de estos conjuntos, modificaciones en las viviendas para la instalación de locales comerciales.<sup>52</sup> Los comercios en las viviendas, sin permisos pero tolerados por las autoridades locales, siguen siendo muy recurridos precisamente debido a la cercanía respecto a otros. Este tipo de equipamiento es el que se ha desarrollado más rápidamente al pasar de los años, incluso antes que el los correspondientes al sector salud y educación (ver mapa 2 y 3). En respuesta a la falta de equipamiento, el uso mixto se ha desarrollado en un espacio que no estaba diseñado para ello. Los planes de desarrollo urbano resultan obsoletos ante un gobierno local y estatal que no crea ciudades y, ante empresas que “siembran” viviendas que reproducen exclusión social y segregación urbana.

---

<sup>52</sup> En algunos conjuntos este tipo de locales representan hasta el 15% de las viviendas (Esquivel, 2006).

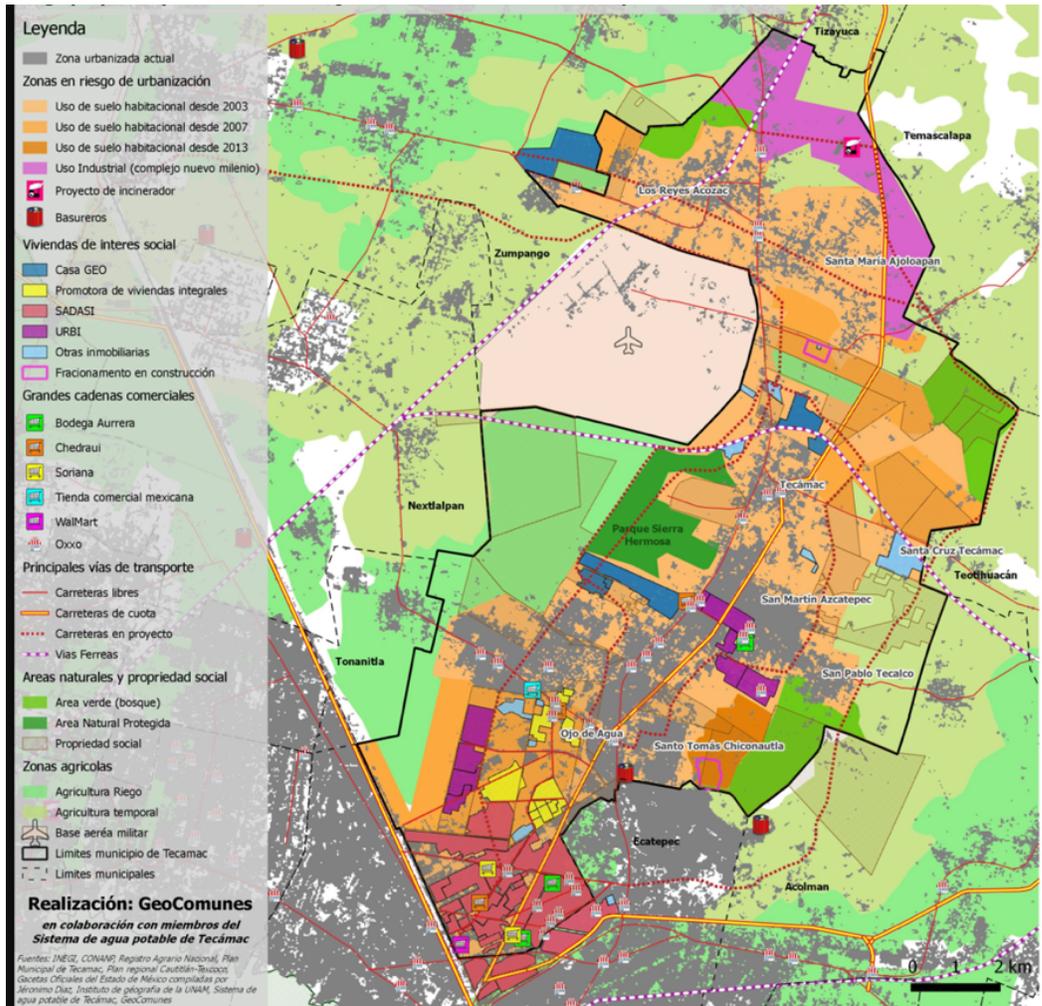
Ejemplificando lo anterior, la Imagen 12 y la Imagen 13 muestran el cambio abrupto del uso de suelo para el municipio de Tecámac. De ser mayormente agrícola en el año 2000, se convierte en habitacional casi en su totalidad para el año 2015. Además se puede observar que el equipamiento que más se ha desarrollado corresponde al de locales pequeños de abastecimiento que forman parte de grandes cadenas comerciales –tipo Oxxo y Seven Eleven–. Le siguen los grandes supermercados como Bodega Aurrera, Walmart, Chedraui y Soriana.

IMAGEN 12 URBANIZACIÓN EN EL MUNICIPIO DE TECÁMAC AÑO 2000.



FUENTE: GEOCOMUNES (2018).

IMAGEN 13 URBANIZACIÓN EN EL MUNICIPIO DE TECÁMAC AÑO 2015



FUENTE: GEOCOMUNES (2018).

### 5.3.3 Transporte y Empleo

Respecto al servicio de transporte, los gobiernos locales tampoco estaban listos para la cantidad de habitantes que albergan estos conjuntos; aunado a esto, no existe transporte masivo –como metro o tren suburbano– cercano a ninguno de los desarrollos habitacionales. En algunos casos, la conexión con la Ciudad de México y municipios aledaños depende de una única vía de comunicación vial que terminan siendo enlazada con la autopista hacia una ciudad vecina; como la carretera México-Pachuca en el caso de los conjuntos establecidos al Norte de la

ciudad, y la carretera México-Puebla en el caso de los que se encuentran al Oriente.

Estas vías “rápidas” se encuentran continuamente saturadas y, en horas pico, el tráfico vehicular puede llegar a detenerse por completo. La situación se agrava en casos de accidentes o si la carretera presenta daños en el arroyo vial; situación que no es inusual, sobre todo en el sector Oriente de la ZMCM, donde la mayor parte del suelo es lacustre y las inundaciones son constantes en esta zona de la ciudad.<sup>53</sup> Tal es el caso de los municipios de Ixtapaluca, Chalco y Chicoloapan, al Oriente de la ciudad, donde se encuentra algunas de las concentraciones de las VMIS. Los habitantes dependen de la vía Ignacio Zaragoza que se convierte en la autopista México-Puebla para conectarse con la Ciudad de México y municipios aledaños. Por otro lado, en los municipios de Tecámac y Zumpango, al Norte de la ZMCM y donde se concentran la mayor cantidad de conjuntos habitacionales, los residentes tienen que dirigirse a la autopista México-Pachuca.

El tomar una vía alterna puede representar un verdadero “laberinto” y tiempo perdido, ya que la mayor parte del tejido urbano que rodea a estas zonas se desarrolló de manera informal y las vialidades son propensas a saturarse fácilmente; esto es el caso tanto para los municipios al Norte como al Este de la ciudad.

Aunado a lo anterior, el servicio de transporte es inseguro, ineficiente, lento y caro (Esquivel et al., 2005; Jacquin, 2012; Leo y Gribunet, 2015). Los gobiernos locales se han visto incapaces de garantizar un servicio adecuado. En primer lugar, la mayor parte de los conjuntos habitacionales de este tipo son áreas

---

<sup>53</sup> Una de las razones por las que buena parte de la vivienda popular de la ZMCM se encuentra al Oriente de la Ciudad se debe a que esta área, históricamente, ha sido desvalorada tanto para uso agrícola como para uso habitacional. Esto se debe, en gran medida, a que en la zona se encontraba la mayor parte del antiguo lago de Texcoco. El lago tuvo mayormente una composición de agua salina, el cual, al desecarse, produjo un tipo de suelo arcilloso y blando, inadecuado para estos usos. Durante la explosión demográfica de los años 70s de la Ciudad de México, gran parte de la población popular se estableció en esta zona, ocupando terrenos muy baratos o abandonados.

extensas, delimitadas por bardas perimetrales en las que no tiene acceso el transporte público concesionado. Las largas caminatas que los habitantes pueden llegar a realizar, solo para salir del conjunto, son solventadas en ocasiones por servicios de transporte irregular, como bicitaxis y taxis “pirata”.<sup>54</sup> Una vez fuera del conjunto, los habitantes pueden acceder al transporte público –autobús o “combi”– con el que pueden llegar a una de las vías principales antes mencionadas.<sup>55</sup>

Una de las razones de la deficiencia del transporte público en la ZMCM es la poca o nula coordinación de los gobiernos locales, a pesar de que gran parte de los usuarios de este servicio en la Ciudad de México proviene de municipios del Estado de México. Esto se refleja en los cambios de modalidad de transporte, los costos y la calidad en el servicio una vez que se atraviesa los límites administrativos. En el Estado de México, el transporte público es considerado más ineficiente, inseguro y costoso que el de la Ciudad de México.

Para los habitantes de estos conjuntos que deben desplazarse a la Ciudad de México por motivo laboral, la movilidad cotidiana se convierte en una práctica que requiere de tiempo, dinero y coordinación diaria con otros miembros de la familia, lo que puede ocasionar que, no en pocas ocasiones, el resto de las actividades cotidianas se realicen en función de esta práctica.

---

<sup>54</sup> El bicitaxi es un transporte de pasajeros construido con base en una bicicleta (eléctrica o mecánica) que tracciona el conductor, y un coche trasero con capacidad de 2 a 3 pasajeros. Se le llama “taxi pirata” al vehículo particular que da servicio público sin permiso para ello. Generalmente se encuentran en áreas habitacionales populares de las periferias.

<sup>55</sup> El término “Combi” se refiere al vehículo de transporte de pasajeros tipo Van con una capacidad de hasta 12 personas. Las características de estos vehículos en la ZMCM es que son modificados para que tengan mayor capacidad sin seguir ninguna norma de seguridad. En ocasiones los pasajeros hacen su trayecto de pie a pesar de las reducidas dimensiones del vehículo.

Además de la falta de equipamiento y de la deficiencia en el transporte público, las oportunidades de empleo formal también se concentran en las zonas centrales de la Ciudad de México y Estado de México (Janoschka y Salinas Arreortua, 2017). Lo anterior es relevante porque los principales mecanismos para acceder a estos créditos –aunque no los únicos– son a través del INFONAVIT o FOVISSSTE, institutos cuyos fondos operan a través de fondos capturados de nómina.

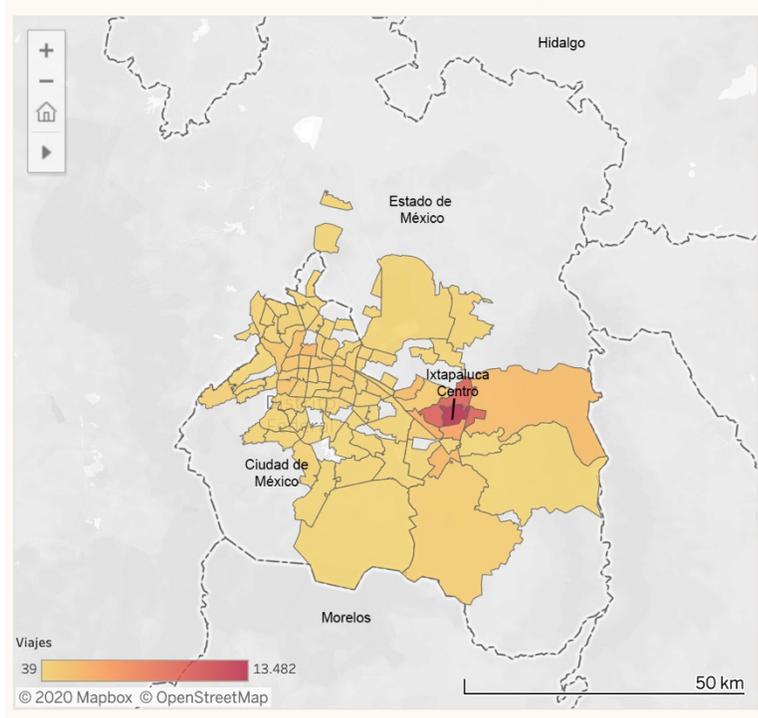
En el municipio de Ixtapaluca y Zumpango, por ejemplo, donde provienen los casos de estudio de esta investigación, la EOD 2017 demuestra que al menos en la tercera parte de los viajes por motivo laboral, los destinos están distribuidos en diversos distritos de la Ciudad de México y distritos no aledaños del Estado de México, es decir, en distritos alejados de su residencia.<sup>56</sup>

En el caso de Ixtapaluca los viajes por destino laboral a estas áreas asciende al 54%; mientras que los viajes con destino al mismo distrito y municipios aledaños representa el 46%. En contraste, en Zumpango, los viajes por motivo laboral a distritos no aledaños del Estado de México y Ciudad de México representan el 30%, mientras que la suma de viajes al mismo distrito y aledaños es de 70%.

---

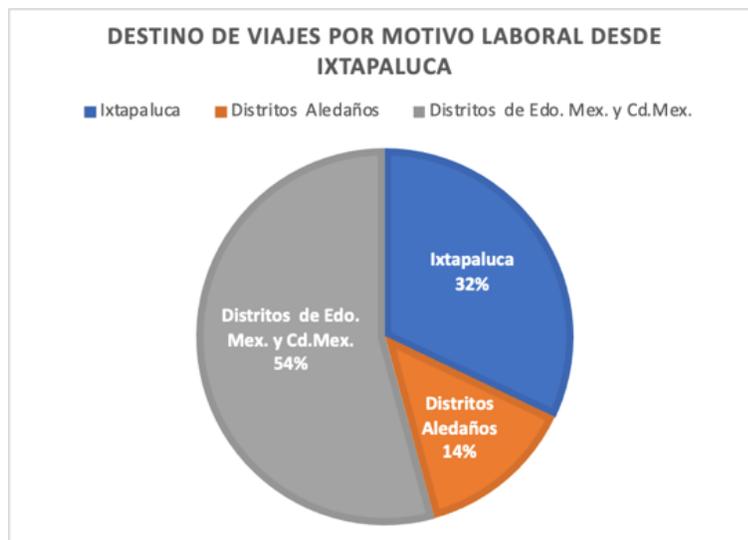
<sup>56</sup>Para cubrir el análisis de la ZMCM, la EOD 2017 fue dividida en 194, de los cuales 85 están ubicados en la Ciudad de México, 108 en el Estado de México y uno en Tizayuca Hidalgo.

IMAGEN 14 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DESDE IXTAPALUCA POR MOTIVO LABORAL



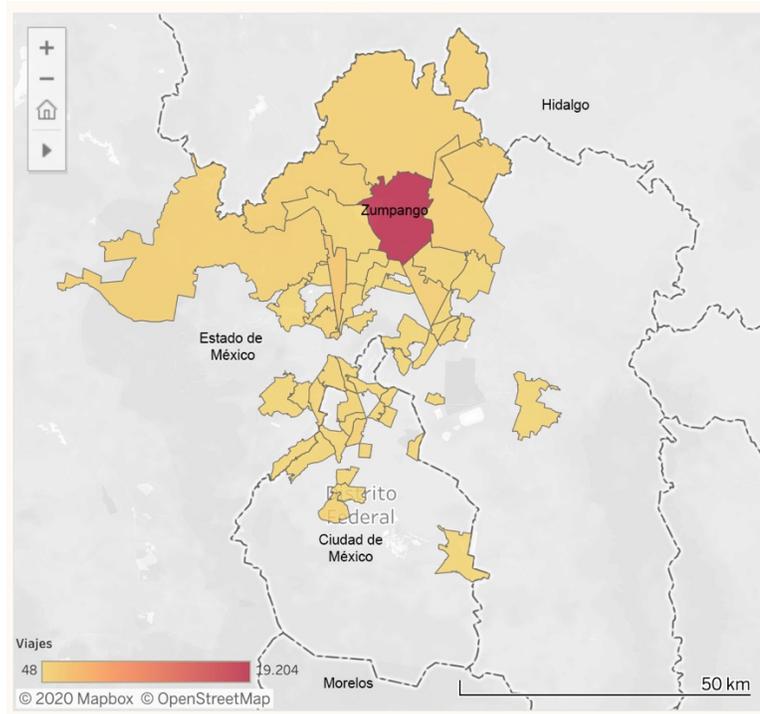
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018)

GRÁFICA 1 DESTINO DE VIAJES POR MOTIVO LABORAL DESDE IXTAPALUCA

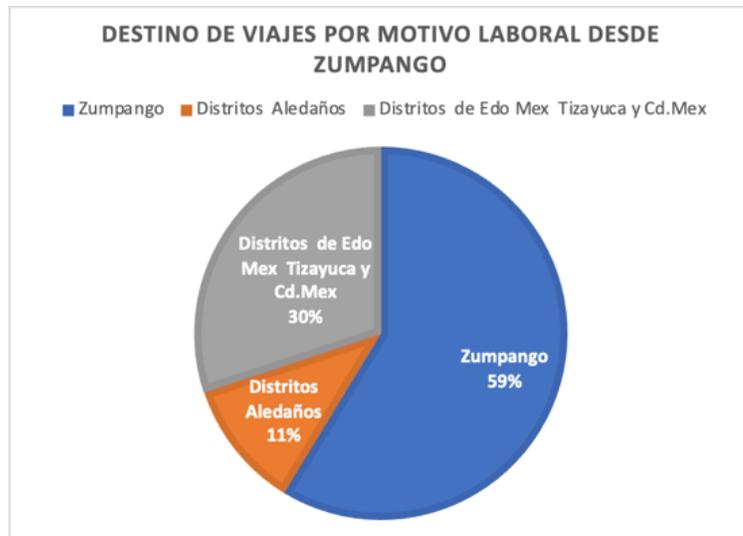


FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018)

IMAGEN 15 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DESDE ZUMPANGO POR MOTIVO LABORAL



GRÁFICA 2 DESTINO DE VIAJES POR MOTIVO LABORAL DESDE ZUMPANGO



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018)

Una de las razones de esta disimilitud, se puede explicar por la diferencia en la integración urbana de ambas áreas. Mientras que Ixtapaluca ha sido un área metropolitana que durante varios años se ha ido incorporado social y físicamente hacia el tejido urbano, Zumpango no ha logrado consolidar este efecto, en parte debido a la lejanía con este (Janoschka y Salinas Arreortua, 2017). Sin embargo, cabe resaltar que en ambos casos los viajes por motivo laboral con destino no próximo –distritos no aledaños de la Cd. De México y Estado de México–, tienen una representatividad alta de, al menos, una tercera parte del total de los viajes por motivo laboral.

Otra razón a considerar es el costo de transporte para realizar estos viajes. Tomando en cuenta la diferencia del grado de marginación urbana, según el Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010), los habitantes de Ixtapaluca pueden realizar viajes laborales que afecten en menor medida su economía que los habitantes de Zumpango.<sup>57</sup>

En efecto, los costos de transporte que realizan los habitantes de estos conjuntos, pueden llegar a representar un porcentaje importante en los ingresos familiares (Esquivel, 2006; Jacquin, 2012; Suárez, Murata, y Delgado Campos, 2016). En ese sentido, están vinculados con los procesos de exclusión social y en las desigualdades reproducidas por los roles de género. El costo de los viajes puede llevar a las familias a tomar decisiones para priorizar los motivos de viaje, que se relacionan con quiénes realizan ciertas actividades. Los gastos realizados para traslados por motivos laborales, son la prioridad, y los viajes por motivo de abastecimiento, educación, visitar a un familiar, ocio y recreación son relegados y en ocasiones realizados solo si están próximos al conjunto habitacional. De esta manera es común que la accesibilidad de las mujeres, niños y personas mayores

---

<sup>57</sup> De acuerdo al CONAPO, la población del distrito de Ixtapaluca con grado de marginación urbana alta representa el 23.3% y de marginación baja 46.6%. En contraste, la población del distrito de Zumpango con marginación alta asciende al 39.6%, y grado de marginación media al 54.5%.

este reducida a radios movilidad que puedan adecuarse al gasto familiar (Esquivel, 2006).

#### **5.4 Aisladas por no moverse, aislados por moverse demasiado.**

La lejanía con zonas centrales de la ciudad y la falta de acceso a equipamiento urbano, servicios de transporte público eficaz y oportunidades de empleo provoca aislamiento territorial y social que se exagera cuando se cruza con aspectos identitarios como el género, la edad y la situación económica. En el siguiente acápite se revisan el aislamiento socioterritorial que afecta a las mujeres habitantes de las VMIS de la ZMCM a partir de su movilidad cotidiana. Para ello se analiza la manera en que se cruzan las dificultades de acceso con las obligaciones laborales y domésticas propias de los roles de género.

A continuación, se muestran dos aspectos de aislamiento que la falta de accesibilidad de los habitantes de estos conjuntos puede provocar: 1) con énfasis territorial, por verse obligadas a permanecer en los radios próximos a la residencia y; 2) aislamiento con énfasis social por limitación de tiempo debido a los largos viajes laborales que se realizan cotidianamente. Ambos tipos de aislamiento repercute en la forma de realizar las labores de cuidado de manera diferente y, como se verá a continuación también reproduce e intensifica los roles de género.

##### **5.4.1 Aislamiento por (in)movilidad**

Dentro de las condiciones físico territoriales de estos conjuntos, la lejanía con respecto a la concentración del empleo formal, servicios e infraestructura urbana se convierte en uno de los principales obstáculos de acceso a la ciudad, lo cual se ve reflejado en las prácticas de movilidad e (in)movilidad cotidiana de sus habitantes.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Los paréntesis usados en el concepto de “(in)movilidad” se usan en este trabajo con la intención de generar una diferencia con el término “inmovilidad”. A diferencia de este último que se

El concepto de (in)movilidad al que se hace referencia tiene que ver con el aislamiento provocado por los problemas de accesibilidad que presentan estos conjuntos al reproducir accesos restringidos al uso de la ciudad a través de la segregación residencial. La manera en que este aislamiento puede llevarse a cabo es a través de diferentes procesos interrelacionados, como la reproducción de desigualdades por los roles de género debido a los costes económicos y sociales que implica vivir en estos conjuntos.

El movimiento de unos depende de la inmovilidad de otros (Cresswell 2010b). Esta afirmación se manifiesta en fenómenos sociales, como los procesos de migración o los viajes globalizados donde se extiende la movilidad de viajeros al tiempo que se fortalecen fronteras y muros para limitar el paso de migrantes y pobres (Miglierina y Pereyra Iraola, 2018). Pero la relación entre quién se mueve y quién no, también se refleja en los roles de género familiares.

La lejanía con las zonas centrales de la ciudad, el alto costo del transporte público y el tiempo de viajes tienen un impacto directo en las decisiones de quién viaja y para qué se viaja. Estos son factores que a menudo obligan a elegir traslados para las actividades que se consideran importantes, priorizando los motivos de trabajo y educación y restringiendo el resto de las actividades cotidianas a un radio próximo a las viviendas (Miglierina y Pereyra Iraola, 2018). Los viajes para abastecimiento, acompañamiento, ocio, visitas a familiares o amigos, son a menudo reducidas o, en caso de ser necesario, descartadas, provocando un debilitamiento en las relaciones sociales; las cuales son relevantes, especialmente para este sector de la población, como una de las principales redes de apoyo (Esquivel, 2006).

En este contexto, las mujeres residentes de la VMIS se ven especialmente expuestas al aislamiento por (in)movilidad. A menudo, las familias dan prioridad a los viajes por trabajo de los hombres para concentrar el tiempo y los costos de

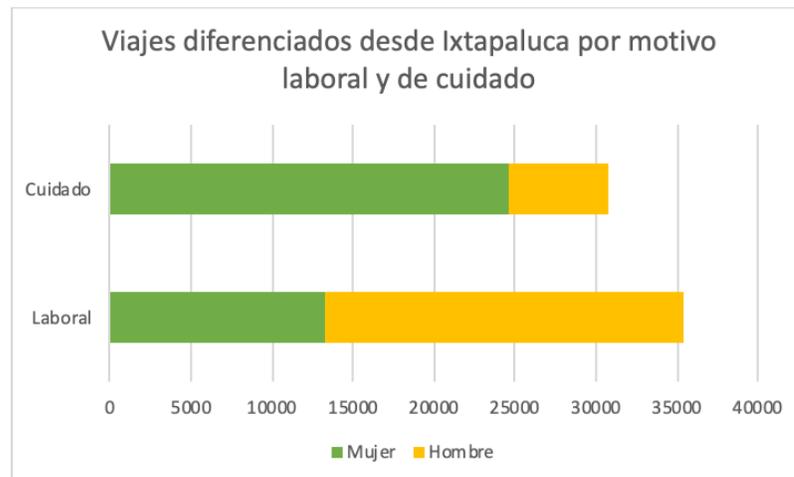
---

relaciona con estasis, la (in)movilidad nos obliga a remitirnos a su relación con la movilidad, y se refiere a esta práctica limitada por procesos de exclusión y segregación social.

viaje en una sola persona, al tiempo que se asigna a las mujeres la gestión del hogar y el cuidado de los hijos con el fin de reservar dinero y tiempo para el cuidado. En estos casos, la movilidad de las mujeres está restringida a las áreas donde puedan realizar cierto tipo de cuidado –como lo relacionado con las actividades domésticas y cuidado de familiares– que tiende a ser cercano al lugar de residencia. Otro tipo de cuidados como el esparcimiento, ocio, visitas a familiares y amigos y aquellos que tengan que ver con el autocuidado se relegan o simplemente no se realizan.

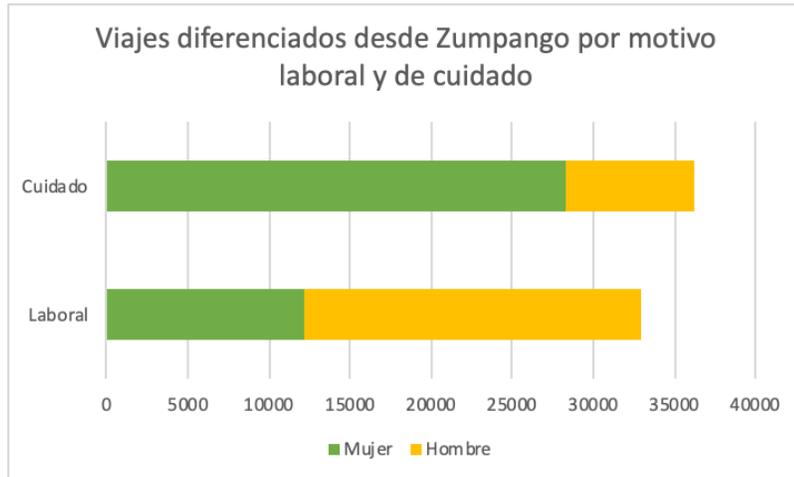
Para ejemplificar lo anterior, en el caso específico de distritos de Ixtapaluca y Zumpango, la EOD 2017 indica, como es de esperarse, que los hombres realizan más viajes por motivo laboral que las mujeres: en ambos casos 62% y 63%, respectivamente, frente a un 37% y 36% de viajes realizados por mujeres. En contraste y de manera desigual, en cuanto a los viajes por motivo de cuidado las mujeres realizan casi el 80% de estos viajes en ambos casos (Ver Gráfica 3 y Gráfica 4). Aunque esta disimilitud se encuentra en todos los distritos de la ZMCM, la diferencia se amplifica en los distritos de Ixtapaluca y Zumpango respecto a otros distritos centrales. Por ejemplo: en un ejercicio realizado para el distrito Del Valle –considerado una zona central– la diferencia entre los viajes por motivo cuidado entre hombres y mujeres es de 31 puntos frente a 60 puntos aproximadamente, para los distritos de Ixtapaluca y Zumpango ( Ver Gráfica 5).

GRÁFICA 3 VIAJES DIFERENCIADOS DESDE IXTAPALUCA POR MOTIVO LABORAL Y DE CUIDADO



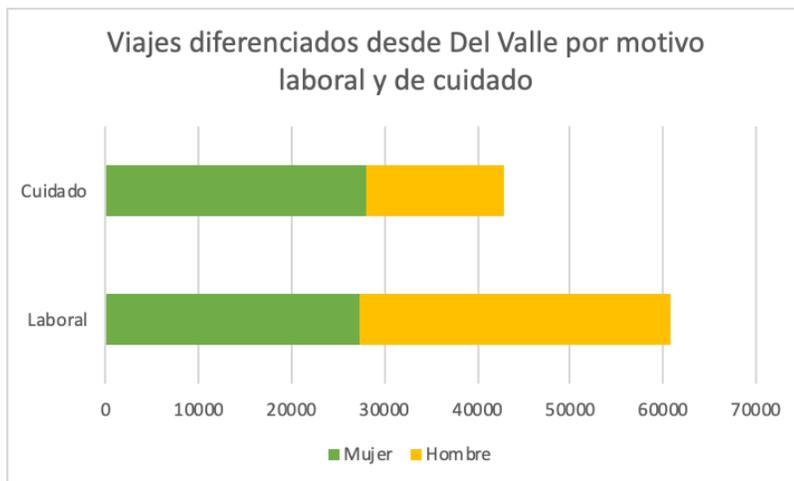
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018).

GRÁFICA 4 VIAJES DIFERENCIADOS DESDE ZUMPANGO POR MOTIVO LABORAL Y DE CUIDADO



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018).

GRÁFICA 5 VIAJES DIFERENCIADOS DESDE COLONIA DEL VALLE POR MOTIVO LABORAL Y DE CUIDADO



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GUZMÁN ET. AL (2018).

En los gráficos anteriores resulta evidente la relevancia de los viajes de cuidado por el número que estos representan. Cuando se desagregan los viajes por motivos de cuidado (esparcimiento, ir de compras, llevar y recoger a alguien, recibir atención de salud, hacer un trámite) su importancia subyace tras los viajes por motivo laboral y escolar, los cuales tienen mayor representatividad en la EOD. Se observa también que los viajes por motivo de cuidado son mayores para los habitantes de periferia que para los de las zonas centrales. Resulta muy

particular que, en el caso de Zumpango, los viajes por motivo de cuidado incluso sean más representativos que los viajes por motivo laboral, situación que no se refleja si no se integra en el concepto “paraguas” de movilidad de cuidado como lo sugiere Sánchez de Madariaga (2016).

Por otro lado, si comparamos la cobertura territorial por motivo laboral que realizan los hombres con el que realizan las mujeres por motivo de cuidado se observa que se reduce significativamente por el segundo motivo en ambos casos. Con lo anterior, podemos inferir que las mujeres que habitan en estos distritos y que se dedican únicamente a las labores del hogar viajan a muchos menos distritos que los hombres que viajan por motivo laboral. En el caso de Ixtapaluca, por ejemplo, la cobertura por motivo de cuidado en mujeres es de 22 distritos, mientras que los viajes de hombres por motivo laboral se amplifica a 55 distritos, más del doble (Ver Imagen 6 y 7).

Algo similar ocurre en el distrito de Zumpango donde el alcance territorial de viajes de mujeres por motivo de cuidado es de tan solo 15 distritos, frente a los 40 distritos que cubren los viajes de hombres por motivo laboral (Ver Imagen 8 y 9). Este fenómeno es de esperarse en la mayor parte de los distritos de la ciudad, lo que se hace hincapié aquí es que se observa que la diferencia crece en los distritos periféricos. Las razones de la amplitud de esta brecha se cruza con varios aspectos socio culturales y económicos de los habitantes, pero lo que se demuestra, desde un enfoque espacial, es que la falta de acceso a personas, lugares, bienes y servicios es un elemento que puede exacerbar las diferencias de género.

IMAGEN 17 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DE MUJERES DESDE IXTAPALUCA POR MOTIVO DE CUIDADO

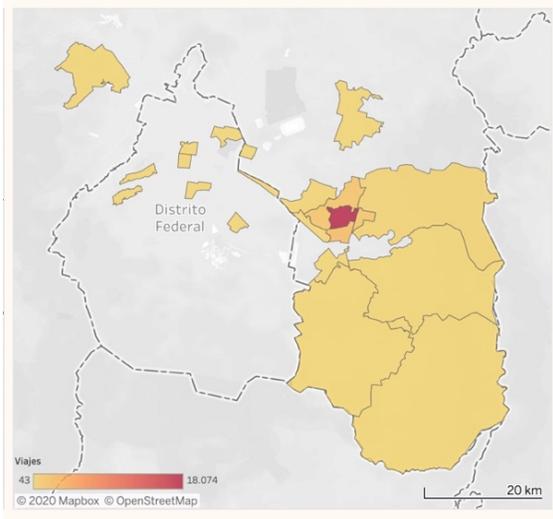
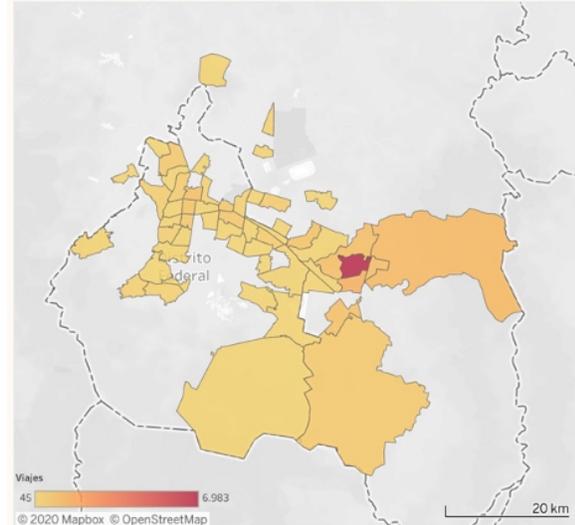


IMAGEN 16 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DE HOMBRES DESDE IXTAPALUCA POR MOTIVO LABORAL



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GÚZMAN ET. AL (2018)

IMAGEN 18 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DE MUJERES DESDE ZUMPANGO POR MOTIVO DE CUIDADO

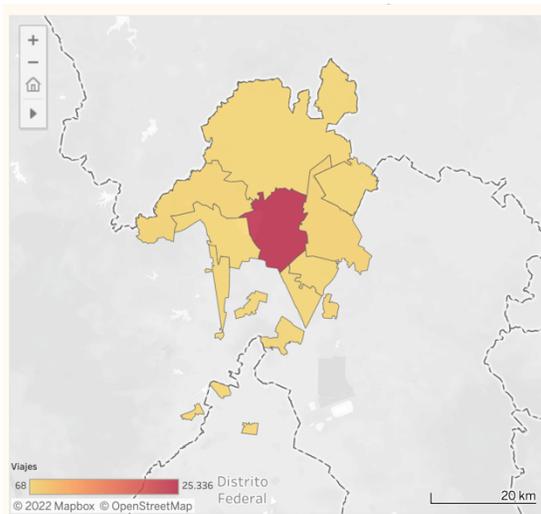
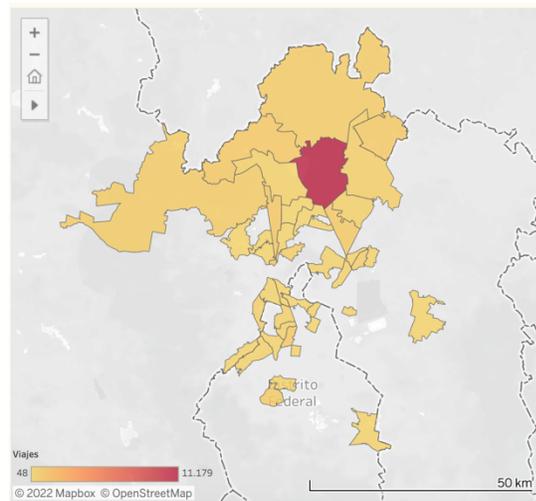


IMAGEN 19 DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE VIAJES DE HOMBRES DESDE ZUMPANGO POR MOTIVO LABORAL



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE GÚZMAN ET. AL (2018)

En un estudio de prácticas urbanas realizado a familias de VMIS en el Estado de México, Jacquin (2012) sugiere que el nuevo estatus de propietario dentro de una trayectoria de ascenso social reafirma el papel de la mujer como reproductora social, al apoyar el esfuerzo patrimonial del marido y de desarrollo de los hijos. La autora señala que existe una voluntad, reafirmada por parte de las mujeres, de enfocar los esfuerzos a la esfera del hogar:

...[para la mujer] el vivir en su casa propia se vincula simbólicamente con el alcance de una etapa nueva en el ciclo. El tener sola el dominio de los asuntos de la casa y de los hijos le da una nueva posición y una nueva postura, en la cual busca realizarse plenamente. Las mujeres que anteriormente trabajaban expresan cierta nostalgia en su vida económicamente activa, pero también un fuerte orgullo en su nueva condición de madre «de planta» (p.404).

Cabría preguntarse si esta afirmación del papel de la mujer del que habla la autora está más asociada con una resignación de los habitantes a las condiciones territoriales y al aislamiento que éste produce, que con un orgullo en el desempeño del papel reproductivo, confinado al hogar, debido al significado que produce ser propietario. No obstante, la situación en la que se encuentran las familias describe claramente la reproducción de los roles de género cuando las condiciones de acceso a la ciudad las empuja a la repartición de actividades productivas y reproductivas, la cual ocurre, en la mayoría de los casos, de manera desigual.

#### 5.4.2 Aislamiento por movilidad pendular

Por otro lado, existe un tipo de aislamiento en un sentido inverso al presentado anteriormente. Un aislamiento que si bien no es físico territorial, tiene manifestaciones espaciales a través de las prácticas cotidianas. Debido al papel productivo –asignado a los hombres– los jefes de familia, también pueden padecer por movilidad cotidiana, en este caso, por movilidad pendular.

A diferencia del aislamiento por (in)movilidad, donde se reducen las actividades a un radio próximo, el aislamiento por este tipo de movilidad cotidiana implica reducir las actividades diarias debido a la necesidad de realizar viajes muy largos. La falta de tiempo que implica los viajes realizados al trabajo –que pueden ser de 3 a 7 horas diarias, de acuerdo a la EOD 2017, en estos distritos– limita el resto de sus actividades cotidianas.

Este tipo de movilidad cotidiana, llamada movilidad pendular, se refiere a los viajes realizados por motivos laborales. A diferencia de la movilidad por motivos de cuidado, en donde se realizan viajes escalonados y diversos, la movilidad pendular se caracteriza por tener viajes lineales y directos: de la casa al trabajo y del trabajo a casa.

La falta de empleo formal en los alrededores, la necesidad de mantener un salario para continuar con los pagos de la vivienda y las presiones sociales asignadas al sostenimiento económico del hogar, empuja a los jefes o jefas de familia a mantener una vida cotidiana limitada a una actividad laboral formal. En este sentido, a diferencia de otro tipo de vivienda popular donde se tiene la posibilidad de acceder a empleo informal próximo a la vivienda, los residentes de las VMIS encargados del sostén económico familiar, tienen reducidas oportunidades laborales en el mercado de trabajo formal, concentrado mayormente en áreas centrales lejanas a los conjuntos.

Asimismo, el costo y tiempo de viaje no permite ampliar sus actividades diarias, los horarios laborales imposibilitan el encadenamiento de viajes y, finalmente, el cansancio diario que estos traslados provocan reducen los motivos para usar el poco tiempo libre que queda a otra actividad que no sea el descanso (Jacquin, 2012). Por las mismas causas, también se produce aislamiento social al reducir los lazos familiares y sociales, pero de acuerdo a Jacquin (2012), esta es la misma razón por la que se fortalecen lazos comunitarios con vecinos dentro de los conjuntos. Estos lazos son producidos y mantenidos por las personas encargadas del hogar –mujeres, en su mayoría–, por lo que las redes sociales del jefe de

familia dependen en gran parte de las relaciones sociales producidas por su pareja.

### **5.5 Género y accesibilidad . A manera de conclusión capitular**

Como lo apuntan Miglierina y Pereyra (2018) “la inmovilidad crea y reproduce sujetos” (p.83). Las situaciones planteadas anteriormente ponen en manifiesto las implicaciones que la falta de accesibilidad, en su ámbito físico-territorial, puede tener en la reproducción de los roles de género a través del aislamiento por (in)movilidad y por movilidad pendular.

En ese sentido, las relaciones de poder y desigualdades relacionadas al género se acentúan por la falta de acceso a los bienes, oportunidades y servicios que ofrece la ciudad central. Pueden empujar a las familias de estos conjuntos a repartir actividades relacionadas con los papeles tradicionales considerados correspondientes al hombre y a la mujer. Se limitan las relaciones sociales al miembro encargado del sostén económico y las oportunidades laborales al miembro encargado de las actividades de cuidado.

A partir de una revisión bibliográfica de los principales problemas de habitabilidad y accesibilidad físico territorial que presentan los habitantes de las VMIS y con la triangulación de los datos de los viajes cotidianos arrojados en la EOD 2017 para los distritos de nuestros casos, podemos inferir lo siguiente:

La lejanía con las zonas centrales, la falta de acceso a oportunidades de empleo, a personas –familiares, amigos y redes de apoyo– y a transporte público eficaz son los principales aspectos que definen la movilidad cotidiana de los residentes de las VMIS. El tipo de movilidad cotidiana que prepondera en los residentes de estos conjuntos se puede caracterizar de dos maneras: 1) (in)movilidad, que, en este trabajo, se refiere a una movilidad restringida a zonas cercanas a la residencia; y que puede provocar un aislamiento físico territorial y, 2) movilidad pendular, que se refiere a los trayectos directos de casa a trabajo y viceversa. En

el caso de los residentes de las VMIS estos trayectos tienden a ser muy largos y no escalonados, lo que supone una carencia de tiempo que repercute en la posibilidad de realizar otras actividades. Se sacrifican actividades referentes al autocuidado y al mantenimiento de otras redes sociales fuera del círculo familiar, lo que puede ocasionar un aislamiento social.

#### 5.5.1 Aislamiento territorial y aislamiento social

En la revisión de la representatividad de los viajes por motivo laboral y de cuidado se puede constatar que, en efecto, aun cuando la representación de las mujeres aumenta en el plano laboral, la brecha sigue siendo muy desigual para las labores de cuidado. Lo que significa mayor carga para las mujeres que realizan ambas actividades. En este sentido, y en el marco de la crisis de cuidado, en los siguientes capítulos se desarrolla las estrategias de redistribución de estas labores.

Así mismo, la diferencia de representatividad de los viajes de cuidado entre los distritos periféricos y los distritos centrales da cuenta de la importancia de estas actividades en la vida cotidiana de las periferias. Cabe recordar que para el distrito de Zumpango este tipo de viajes, superan a los viajes por motivo laboral. Este aspecto es pocas veces tomado en cuenta en lo referente a políticas de transporte público o diseño y planificación urbana. En este sentido, cabe preguntarse ¿qué factores inciden en que haya más viajes por motivo de cuidado que por motivo laboral? Sin duda varios aspectos socioeconómico y culturales cruzan para dar una respuesta integrada y conforme a la realidad, no obstante se demuestra que, en el ámbito socio territorial, los problemas de accesibilidad inciden directamente sobre ellos.

En la revisión de la cobertura territorial de los viajes por motivo laboral y de cuidado, se observa en qué medida existe delimitaciones espaciales de acuerdo a las actividades realizadas. La cantidad de viajes por motivo laboral que son realizados en zonas alejadas de los distritos de residencia son altamente representativos en ambos casos –por lo menos en un 30%–. Lo que indica, en

primera instancia, la falta de oportunidades de empleo requeridas por los residentes de esas áreas.

Por otro lado y en contraste, la mayor parte de la cobertura territorial de los viajes de cuidado suele realizarse en los mismos distritos o aledaños. Aunque a primera vista esto puede sugerir que estas actividades son cubiertas cerca de la residencia, los datos obtenidos nos sugieren que es más probable que se realicen algunas actividades en detrimento de otras. Es decir, que solo se realizan actividades de cuidado referentes a lo doméstico y de cuidado de personas consideradas dependientes. Se sacrifican otro tipo de actividades que implican moverse hacia zonas más alejadas, como las visitas a familiares o a amigos, y actividades referentes al autocuidado como el ocio y el deporte.

Por tanto, se sugiere que la falta de accesibilidad intensifica los roles de género en los habitantes de las VMIS, lo que se refleja en la movilidad cotidiana al verse obligadas a repartir labores que los reproducen en aras de ahorrar en costo y tiempo de viajes. En ese sentido, se observa de qué manera la movilidad cotidiana en un contexto con problemáticas de acceso a la centralidad reproducen estas desigualdades.

Finalmente, como se mencionó anteriormente, el ámbito territorial no es el único que influye en la accesibilidad de las personas. El componente socio-cultural se interrelaciona y manifiestan a través de la experiencias de las prácticas de movilidad. En el capítulo VI y VII se desarrollará como estos elementos interactúan y afectan las prácticas de movilidad cotidiana y cuidado por cada caso.

## Capítulo 6 MODULACIÓN: FRECUENCIAS E INTERACCIONES EN LAS BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD

### 6.1 Introducción

El objetivo de este capítulo es identificar las limitaciones físico territoriales y socio culturales de la accesibilidad de cuatro trabajadoras del hogar habitantes de VMIS a través de las *barreras y estrategias de accesibilidad* en la movilidad cotidiana, así como explicar los mecanismos de presencia e interacción entre ellas. La intención es, en primer lugar, distinguir aquellas limitaciones que están más asociadas con el territorio y establecer cómo repercute en otros ámbitos del espacio urbano a través de su interacción con limitaciones socio culturales. En segundo lugar, se trata de conocer los atributos espacio-temporales y atributos de interacción de las *barreras y estrategias de accesibilidad* para conocer de qué manera configuran sus prácticas de movilidad cotidiana y por tanto, su acceso a bienes, servicios y personas necesarias para ejercer los cuidados.

Las barreras y estrategias de accesibilidad es una propuesta teórico metodológica de Jirón y Mansilla y Jirón, Lange y Bertrand (2010; 2013a) para identificar las limitaciones de accesibilidad a través de las prácticas de movilidad cotidiana de las personas. De acuerdo a los autores “buscan dar cuenta de las diversas limitaciones que deben enfrentar las personas cotidianamente en la ciudad para acceder a la participación social”(p. 69). Estas barreras las clasifican en barreras de tipo: físico-espacial, económica, temporal, organizacional, corpo-emocional, de habilidad, institucional y tecnológica.

Los autores señalan que además existen subcategorías vinculadas con las condiciones físico materiales de los espacios por los cuales se desplazan las personas diariamente, y mencionan algunos ejemplos como la inseguridad de un lugar en específico o la mala calidad de los autobuses. En ese sentido, para esta investigación, se realizó una reclasificación de estas barreras: Se añadieron las *barreras de transporte y barreras de seguridad* y se disgregaron las *barreras*

*corporales* y *emocionales*; reconociendo que las primeras están contempladas como una subcategoría dentro de las barreras físico-espaciales en la clasificación original. Se realizó de esta manera porque, tanto en la obtención de datos como en el análisis de los mismos, las limitaciones referentes a la amenaza física o emocional de las personas (de seguridad) y a las deficiencias en el servicio de transporte público (formal o informal) sobresalían y se diferenciaban claramente frente a otro tipo de limitaciones físico-espaciales como la ubicación de los conjuntos habitacionales o las condiciones físicas materiales de los espacios. Tanto que, como se verá más adelante, la barrera de seguridad fue una de las más recurrentes.

De igual forma sucede con las barreras corpo-emocionales. Para este estudio se separaron las barreras corporales y las emocionales para diferenciar claramente entre aquellas que limitan el movimiento libre del cuerpo debido al uso de elementos portables durante el viaje —como el uso de silla de ruedas, bastón, llevar a niños de la mano o cargar bultos— o a efectos sensoriales —como los malos olores— de aquellas limitaciones cuyo origen es alguna emoción negativa, como la frustración de permanecer en atascos vehiculares o el miedo a ser asaltado. Sobre todo este último ejemplo destacó en todos los casos, y como se verá a lo largo del capítulo, configura de manera importante la forma en que se realiza la movilidad cotidiana.

Es preciso decir que esta reclasificación, en un principio, tuvo una función meramente práctica a la hora analizar los datos, no obstante, debido a las condiciones particulares de las VMIS, se vio cada vez más necesario distinguirla y destacarla para entender cómo las limitaciones propias de estos territorio influyen y llegan a otros ámbitos urbanos.

La reclasificación completa de las barreras de accesibilidad y sus principales características se presentan en la Tabla 4.3-1 del capítulo anterior, no obstante queda indicar que algunas de ellas no se presentaron durante el análisis, como lo fueron las barreras de habilidad y las barreras institucionales. Esto no quiere

decir que no existan sino que en su momento fueron de poca relevancia para la experiencia de movilidad de las entrevistadas.

Por otro lado, en este capítulo se presenta el término de *modulación de las barreras de accesibilidad* para referirnos a los atributos espacio-temporales y de interacción durante la movilidad cotidiana. Así, existen barreras con atributos constantes y barreras intermitentes a lo largo de los viajes cotidianos. También se presentan concurrencia entre las barreras, es decir concentración espacio-temporal, así como respuestas hacia ellas que pueden manifestarse como otra barrera o estrategia. Estos atributos, llamados de frecuencia e interacción configuran las prácticas de la movilidad cotidiana y por tanto dan luces de las repercusiones de estas para participar en los recursos que necesitan al observar las formar como se sobrellevan o cómo aumentan.

Los autores, antes mencionados, ya han desarrollado el concepto de *espesura de las barreras de accesibilidad*, para referirse a la concentración de barreras y a la dificultad que se experimenta al ser “significadas por las personas con mucho contenido y profundidad que implican que su inserción en la movilidad encuentre un peso y un desgaste sobre las personas que requieren acceder a la ciudad”; “se refiere a la densidad de una experiencia móvil de los sujetos a través del espacio-tiempo” (Jirón y Mansilla, 2013a, p 61). Así mismo señalan que tienen las características de aparecer y desaparecen a lo largo del viaje, de presentarse en múltiples combinaciones y de ser multiescalares.

Este término de *modulación* aquí presentado, pretende abonar al entendimiento de los mecanismos y las manifestaciones de las barreras de accesibilidad al dar cuenta, no solo de las disposiciones espacio-temporales de las barreras de accesibilidad antes mencionadas, sino a las formas de interacción entre ellas, y develar qué tipo de interrelaciones existen y los efectos que estas provocan; ya que, en ocasiones, algunas barreras están estrechamente vinculadas con otras y esta relación puede tener efectos en otra limitación o en estrategias para sobrellevarlas. Asimismo, su semántica ayuda a entender la propia accesibilidad

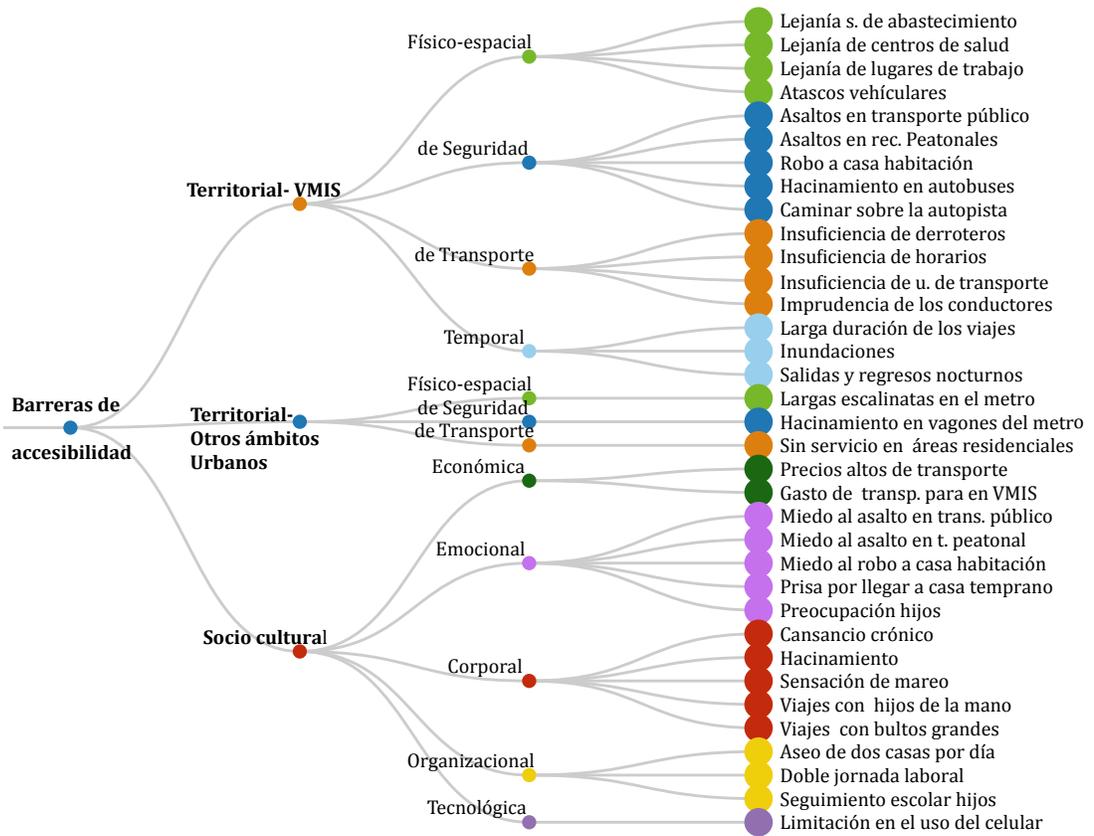
como condición procesual, vinculada a las rutinas y ciclos de vida de las personas, y no como una característica permanente de ellas.

Por tanto, se presenta, en primer lugar, la clasificación de las barreras y estrategias de accesibilidad encontradas en todos los casos. Posteriormente se identificaron aquellas que están más asociadas al territorio de las VMIS, a otros ámbitos urbanos y a las características socioculturales como trabajadoras del hogar. Finalmente se desarrolló el concepto de modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad y se explican las frecuencias e interacciones entre ellas.

## **6.2 Barreras y estrategias de accesibilidad encontrados en los casos de estudio.**

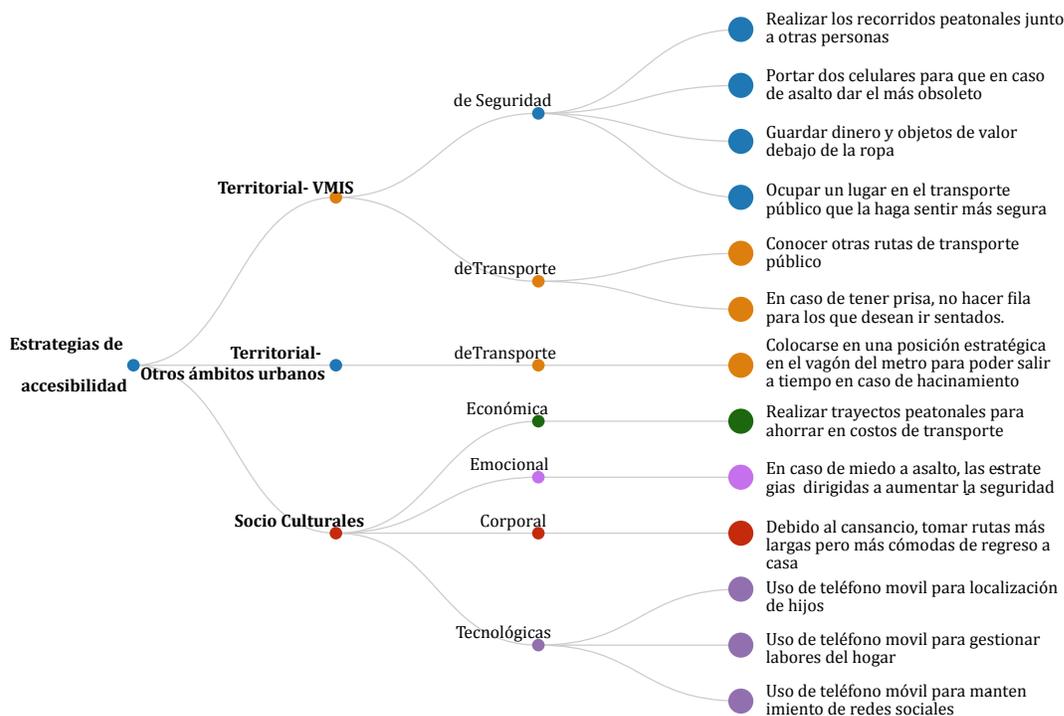
Se presentaron diferentes tipos de barreras y estrategias de accesibilidad en los cuatro casos de estudio analizados, de los cuales varios se repiten en más de un caso. En la Imagen 20 se muestran cada barrera y estrategia presente en el análisis y clasificadas por tipología. El orden en que se enlistan refiere únicamente al orden en que fueron encontradas.

IMAGEN 20 DIAGRAMA DE BARRERAS DE ACCESIBILIDAD ENCONTRADAS EN EL ANÁLISIS



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

IMAGEN 21 DIAGRAMA DE ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD ENCONTRADAS EN EL ANÁLISIS



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Al analizar las barreras de accesibilidad por tipología, las físico-espaciales, de transporte, de seguridad, temporales, económicas y corporales fueron las de mayor presencia tanto en el análisis de las entrevistas como en la observación durante la etnografía móvil. Así se muestra en la tabla de calor (Ver Tabla 8) donde se expone el número de veces que se presentaron por caso, de acuerdo al tipo de barrera. En contraste, las barreras con menor presencia corresponden a las de habilidad y a las institucionales, las cuales, no se presentaron en algunas entrevistas.

TABLA 8 TABLA DE CALOR. TIPOS DE BARRERAS DE ACCESIBILIDAD POR CASO

Tipo de barrera	1_Imelda_E1 y E2_completo	2_Lety_E1 y E2_completo	3_Griselda_completo	4_Josefina_completo	SUMA
Barrera Físico-espacial					52
Barrera Temporal					41
Barrera Económica					40
Barrera de Transporte					63
Barrera Institucional					5
Barrera Organizacional					30
Barrera de Habilidad					1
Barrera Corporal /Kinésica					43
Barrera Emocional					36
Barrera de Seguridad					45
Barrera Tecnológica					3

\*LOS COLORES MÁS CÁLIDOS (ROJOS) CORRESPONDEN A LA MAYOR PRESENCIA DE TIPO DE BARRERA, MIENTRAS QUE LOS TONO FRÍOS (AZULES) A LA MENOR. LA ÚLTIMA COLUMNA MUESTRA EL TOTAL DE VECES QUE SE PRESENTARON POR BARRERA EN TODOS LOS CASOS. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

### 6.3 Barreras territoriales y socioculturales

Las barreras de mayor incidencia corresponden a limitaciones ligadas a elementos territoriales donde residen estas mujeres; es decir, a las características de los conjuntos habitacionales tipo VMIS.

A continuación se especifica cuáles son estas limitaciones y cuál es su relación con el territorio donde se presentan, con el objetivo de conocer cómo afecta a la movilidad cotidiana las características propias de los conjuntos habitacionales y del espacio urbano en el que habitan. No obstante, como se ha venido mencionando y como se demostrará más adelante, estas limitaciones no actúan separadamente, sino en conjunto con características socioculturales. Se decidió agruparlas de esta manera para identificar los elementos que están más vinculados a las VMIS, y los que están más vinculadas a la identidad de las personas y cómo al presentarse aisladas o al concurrir con otras barreras o estrategias, definen la forma en que se tiene acceso a la ciudad.

#### 6.3.1 Barreras y estrategias asociados a la VMIS

Se ha señalado que la lejanía en que se encuentra la vivienda de los servicios de abastecimiento y salud, así como de las oportunidades laborales, es la limitación más usada en los estudios sobre la problemática de acceso de estos conjuntos. Esta corresponde a una barrera de tipo **físico espacial** y, en el análisis, fue la

segunda con mayor presencia. De igual forma, otra de las limitaciones de este tipo de barrera, es la presencia recurrente de atascos vehiculares en las principales vías de acceso y salida de las unidades habitacionales; ya sea, por choques, mal estado de las vías o simple congestión vehicular. Como se expuso en el capítulo contextual, tanto la lejanía a zonas centrales de la ciudad como la presencia de atascos vehiculares en las principales vías de acceso, son fenómenos recurrentes en los territorio donde se construyeron la VMIS de la ZMCM.

Por otra parte, también se presentaron limitaciones de tipos físico espacial que no son propias de este tipo de conjuntos sino de las características de otros espacios, pero tuvieron menos frecuencia que las anteriores. Ejemplo de estas son las largas escalinatas que hay que subir para los trasbordos o salidas del metro; la cual, fue la única de este tipo mencionada durante las entrevistas. Lo anterior da cuenta que, si bien existen otros obstáculos de tipo físico espacial, pondera más en la experiencia cotidiana de estas mujeres los vinculados con las características de los conjuntos habitacionales.

La **barrera de transporte** fue una de las barreras que se encontraron en el análisis de los casos presentados y que se suma a las barreras propuestas por Jirón y Mansilla y; Jirón, Carrasco y Rebolledo (2013a; 2020). Se refiere a todas aquellas limitaciones por deficiencias en el servicio de transporte público (formal o informal) y que tienen que ver con aspectos relacionados con el acceso, la infraestructura, la seguridad y la eficiencia. Esta barrera fue una de mayor incidencia en el análisis; particularmente, la insuficiencia de derroteros, de unidades de transporte y de horarios ampliados. Asimismo, el manejo imprudente de los conductores es un obstáculo que se refirió, en todos los casos, al primer trayecto en transporte público desde sus casas, es decir, al que corresponde a las rutas en las principales vías de acceso y salida vehicular de los conjuntos. Una vez más estas limitaciones, si bien no son exclusivas de las VMIS, están asociadas a su ubicación en municipios periféricos del Estado de México.

Por otro lado, la única limitación de este tipo no asociada con los conjuntos habitacionales fue la falta de transporte público en algunas de las áreas

residenciales donde estas mujeres deben trabajar. Algunas viviendas donde realizan el aseo están ubicadas en zonas diseñadas para el acceso con vehículo particular, lo que significa largas caminatas para llegar al lugar de trabajo.

La **barrera temporal** fue la tercera de mayor incidencia en el análisis, refiriéndose sobre todo a la escasez de tiempo provocado por los largos trayectos en transporte público. Así mismo, limitaciones asociadas a las condiciones ambientales como la salida y los regresos al hogar en horarios de oscuridad son recurrentes. Una de las barreras que mayor afectó la movilidad cotidiana en todos los casos fue la presencia de inundaciones. Aunque se presentan tanto en los municipios de Zumpango como los de Ixtapaluca, la afectación es mayor en este último, tanto por la frecuencia como por la intensidad debido a la ubicación. Esta barrera de tipo temporal, al presentarse con otra barrera físico espacial como lo es la ubicación en zonas inundables en las VMIS y las deficiencias de servicios de desagüe, es ejemplo de una interacción de barreras, de las cuales se hablará a profundidad más adelante en el apartado de Interacciones de barreras y estrategias de accesibilidad.

Por otro lado, otra barrera temporal que se presentó en el análisis se refiere a la salida y llegada a los hogares en horarios nocturnos, que también apela a la inseguridad que existe dentro de los conjuntos. Así, la **barrera de seguridad** es una limitación de peso para la accesibilidad de las personas que viven en los conjuntos, ya que ésta incide sobre las decisiones de moverse o no, y en la forma en qué se realizan los desplazamientos para evitar o aminorar las amenazas que pone en riesgo su bienestar físico. Al igual que la barrera de transporte, ésta fue una limitación que se agrega a la propuesta de Jirón y Mansilla y Jirón, Carrasco y Rebolledo (2013a; 2020) . Este tipo de limitaciones afectan la movilidad de los habitantes de la VMIS en dos sentidos: al salir o llegar a sus hogares por la presencia de delitos relacionados con el asalto dentro de los conjuntos habitacionales y; por el asalto en los trayectos en transporte público en el Estado de México, durante las rutas de las principales vías de comunicación vehicular: la carretera México-Puebla y México-Pachuca y prolongaciones.

Las cuatro entrevistadas han sufrido ambos tipos delitos en varias ocasiones, todos han sido asalto con violencia y han dejado consecuencias emocionales de largo plazo, como el miedo habitual a desplazarse durante estos trayectos. Dicho temor es una barrera emocional relevante que se presenta desde que salen de sus casas.<sup>59</sup> Esto se observa en los relatos de asaltos de las entrevistadas. Griselda narra cómo fue su experiencia de asalto en transporte público, la cuál también da cuenta de la forma de operar de los delincuentes en estas rutas:

[...] Cuando revisaron mi bolsa, me sacaron el monedero. Me dicen: "el celular", aquí está. Yo lo traía en la chamarra y lo vieron enredado. Me lo aventaron porque estaba feo, viejo y roto [...] El chico que estaba a un lado de mí traía de esos audífonos enormes para escuchar música, con luces y todo. También traía un celular hermoso, y pues, le pusieron la pistola en la cabeza. Le quitaron el reloj y la cartera. Luego, siguieron conmigo, [...] les di el teléfono, y de todos modos me lo aventaron. [...] Iban observando quiénes traían celular con audífonos, la Tablet, y fueron a los primeros que se los quitaron. Pero, lo que sí me dio mucho miedo, fue que detonaron (el arma) dentro. Era una pistola muy pequeña, pero detonó en el techo [...] Al de la combi le quitaron el dinero del pasaje, todo lo que tenía. Le dijo: "todo lo que llevas, cuota de todo el día", luego dijo: "No es todo". ¡Uyy no! Empezó a hacer un gritadero... Estuvo muy, muy fuerte. (Ahora) te lo puedo contar con tranquilidad y como si fuera una película. Pero en el momento, a todos nos temblaba el cuerpo. Yo sentía... pensaba en mis hijos... (Barroso, E\_Griselda, Pos. 190-192, 2021).

Y sobre los asaltos en el trayecto peatonal, Imelda comenta:

[...] Una vez, me dijo Paty (su vecina): ¡córrele Imelda, córrele! Me espanté porque venían un hombre en bicicleta atrás de mí, por mí. Dije: "me va a agarrar". Paty ya tenía un palo y gritó: "*si ahorita te hacen algo, aunque sea con el palo les damos*" (ríe nerviosa). (Barroso, E\_Imelda, 2019)

Como se percibe en el relato anterior, ante el temor al asalto y la necesidad de trasladarse también se realizan diversos tipos de estrategias para aminorar estos

---

<sup>59</sup> Sobre la interacción de estas dos barreras se hablará en el siguiente acápite.

obstáculos. Una vez más, la mayoría de las estrategias encontradas se relacionan con el territorio donde habitan por que la mayor parte de las limitaciones se encuentran ahí.

**La estrategia de seguridad** es una de las más versátiles dependiendo de la amenaza que se presente. En los trayectos peatonales correspondientes a la entrada y salida de los conjuntos habitacionales, donde hay constante peligro de asalto, sobresale la estrategia de caminar acompañadas. Ya sea que decidan realizar el trayecto con vecinas conocidas, como es el caso de Imelda o, en el caso de Griselda y Josefina, con personas que, aunque no conozcan, reconocen —de vista— que viven dentro del conjunto. Cabe mencionar, que Imelda no conocía anteriormente a sus acompañantes en el trayecto peatonal correspondiente a la salida de casa, fue debido al miedo a ser asaltada y al reconocimiento de realizar el mismo trayecto a la misma hora que decidieron hacerlo juntas. Esta estrategia duró casi dos años, hasta la pandemia por COVID-19, cuando dos de las cuatro acompañantes perdieron sus empleos y dejaron de hacer el recorrido a la misma hora.

Por otro lado, otras estrategias de seguridad se despliegan ante el peligro de asalto en transporte público durante el trayecto más peligroso que, en todos los casos corresponde al realizado en la principal vía de acceso y salida de los conjuntos: la carretera México-Puebla y México-Pachuca. La más recurrente, presente en tres de los cuatro casos, fue portar dos celulares: uno que consideran obsoleto, barato o insignificante, y otro de uso recurrente, generalmente de mayor valor económico; tipo *Smartphone*. La intención es, en caso de percatarse de un asalto, esconder el teléfono con mayor valor y entregar a los asaltantes el teléfono móvil obsoleto —como lo narra Griselda en el comentario anterior—. De igual forma, para evitar que les quiten dinero, todas las entrevistadas lo ocultan debajo de la ropa; ya sea en una *cangurera*<sup>60</sup> debajo del pantalón, o debajo del corpiño. Aunque esta estrategia les funciona para cualquier trayecto peligroso,

---

<sup>60</sup> Se refiere a un bolso diseñado para llevar objetos pequeños pegados al cuerpo. Hace referencia a la bolsa del marsupial para cargar su cría.

señalan que fue pensado para el trayecto en autobús o combi sobre las autopistas, debido a la frecuencia de asaltos.

Las **estrategias de transporte** se refieren a aquellas desplegadas ante falta de acceso o deficiencia en el servicio de transporte público. Las que se presentaron asociadas al territorio de la VMIS, una vez más se refieren al trayecto de los autobuses sobre las autopistas de acceso. Ante los continuos atascos vehiculares causados por inundaciones, choques, manifestaciones o malas condiciones de la vialidad, algunos de los casos mencionaron conocer rutas alternativas para llegar a sus destinos, aun cuando represente realizar más tiempo para llegar a sus destino. Sin embargo, es común que prefieran avisar a sus empleadores que no podrán llegar a su lugar de trabajo antes que usar esta alternativa, ya que el tiempo que supondría el viaje es muy largo.

También, se mostraron **estrategias corporales**, que tienen que ver con aliviar alguna limitación o peso corporal. Estas estrategias de alivio, en su mayoría se despliegan al presentarse hacinamiento en las rutas de transporte. Sobresale por su recurrencia, la pericia de colocarse en una posición estratégica en el vagón del metro o metrobús para poder salir en la estación deseada durante las horas pico.

En suma, como se observa en la Imagen 20 e Imagen 21 y en la Tabla 8, tanto las barreras como las estrategias de accesibilidad relacionadas a aspectos físico espaciales de la VMIS se presentan tanto con mayor frecuencia como con mayor variedad que aquellas no relacionadas este territorio. Con ello, identificamos cuáles son los obstáculos más relevantes inherentes a estos desarrollos y cómo repercuten sobre los demás trayectos en diversos lugares del espacio urbano. Con todo, si bien es cierto que las barreras asociadas a lo físico territorial son de gran importancia para la movilidad cotidiana de quienes transitan la ciudad, las barreras asociadas a elementos identitarios como el género, la clase social, la edad o, como lo hemos planteado, la condición laboral, inciden sobre ella con la misma relevancia. A continuación se presentan las principales limitaciones asociadas a estos aspectos en la movilidad de los casos estudiados.

### 6.3.2 Barreras y estrategias socioculturales

La primera barrera más recurrente asociada a aspectos socioculturales —después de las barreras físico espaciales, de transporte y seguridad, asociadas a las VMIS— fue la **barrera corporal o kinestésica** (Ver Imagen 20). Puesto que ésta se refiere a las limitaciones del movimiento libre del cuerpo, causado por elementos externos o por efectos sensoriales al realizar los viajes, no es de sorprender que el hacinamiento en el transporte público sea una de las más recurrentes. Esta limitación las ha llevado, en varias ocasiones, a decidir no viajar en el modo de transporte más directo a su destino y cambiar de ruta. También a cambiar el modo en que viajan, ya que procuran “*viajar ligero, sin bultos, para moverse mejor*” para poder entrar y salir del transporte en la parada correspondiente sin problemas (Barroso, E\_Lety, 2019).

Tanto en los viajes en autobús en el Estado de México como en los viajes en metro de la Ciudad de México, es común este problema en horas pico. Al respecto, Lety y Griselda han presentado sensación de mareo a causa de la alta acumulación de personas en el vagón o en el autobús. Imelda y Griselda han señalado que cuando viajaban con sus hijos pequeños, evitaban hacerlo en horarios pico para protegerlos.

Asimismo, de naturaleza sensorial, el efecto de los malos olores también se presentó en uno de los trayectos peatonales de Imelda al cruzar un bajo puente. Ella menciona que el olor a orines le provoca acelerar el paso o correr para atravesarlo, a veces ha tenido que rodearlo, incluso si no hay nadie en ese lugar, el olor le provoca sensación de inseguridad (sobre las detonaciones que provocan algunas barreras se hablará en el acápite siguiente).

Después del hacinamiento, la barrera corporal más mencionada fue la relacionada al cansancio crónico que los viajes y las rutinas extenuantes provocan en las entrevistadas. Esta barrera lleva a consecuencias de otra envergadura como la dificultad de hacer y mantener vínculos sociales con familiares o amigos, debido

en parte, a que en ocasiones se prefiere descansar que realizar el largo trayecto o asumir los costos que pueden implicar.<sup>61</sup>

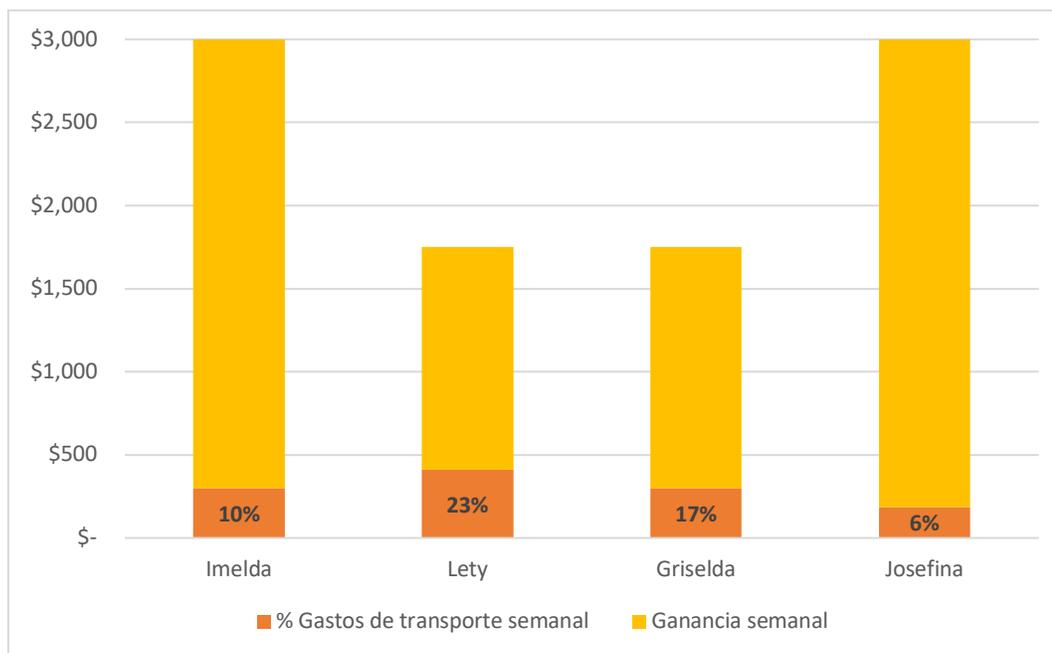
El cansancio de las entrevistadas también afectó el modo en que tomaron decisiones al realizar los viajes, recurriendo a ciertas maniobras para aminorar estas limitaciones de tipo corporal, es decir, a **estrategias corporales** o de alivio. La más común es buscar un asiento para descansar durante los trayectos. Por ejemplo, durante los trayectos de regreso a casa, tres de los casos mencionaron haber buscado unidades de transporte que tengan asientos disponibles, aún cuando han tenido que esperar dos o hasta tres unidades para encontrarlos, lo que hace que su viaje sea de mayor tiempo. Griselda incluso ha mencionado que, en uno de sus días laborales, prefiere tomar la ruta más larga de regreso a casa porque así asegura viajar sentada; prefiere la tranquilidad de viajar con menos gente y el descanso. En efecto, evita el hacinamiento y el cansancio.

La siguiente barrera destacada asociada a los aspectos socioculturales es la **barrera económica**. Todas las entrevistadas tienen una situación económica precaria. Ganan alrededor de 300 y 600 pesos diarios (15 a 30 USD) y tres de las cuatro tienen hijos dependientes económicamente. Además solo Imelda cuenta con seguro social pagado por sus empleadores. Los costos de transporte para llegar a sus lugares de trabajo implican un gasto del 6 hasta 23 por ciento de su salario diario, este último es el caso de Lety (Ver Gráfica 6). Además, las cuotas de transporte en el Estado de México son altas en comparación con las de la Ciudad de México. A la situación anterior hay que añadir que en el caso de Imelda, Griselda y Josefina que viven en VMIS de Ixtapaluca, deben tomar transporte público tan solo para salir de las unidades. Esto implica realizar una cuota diaria de por lo menos doce pesos tan solo para salir de los conjuntos habitacionales y tener la posibilidad de tomar otro transporte público que las conecte con sus destinos.

---

<sup>61</sup> Sobre ello se profundiza en el siguiente capítulo en el apartado sobre Efecto sobre las relaciones sociales.

GRÁFICA 6 GRÁFICA DE PORCENTAJE DE GASTOS DE TRANSPORTE DE ACUERDO A LA GANANCIA SEMANAL POR CASO (ZMCM, 2021)



La **barrera emocional** que más destaca en todos los casos es el miedo al asalto, ya sea en el transporte público o en los trayectos peatonales, y aunque está ampliamente vinculada a la barrera de seguridad, esta última no implica necesariamente tener miedo. Por ejemplo, aunque las entrevistadas reconocen el peligro que corren ante la imprudencia de los conductores de autobuses en el trayecto del Estado de México a la Ciudad de México, mencionan no tener temor o no ser lo suficiente para decidir cambiar el modo en que lo realizan. Sin embargo, el miedo al asalto sí despliega una serie de estrategias de seguridad como las mencionadas anteriormente. Sobre estas relaciones entre la barrera de seguridad y la emocional se profundizará en el siguiente acápite.

La **barrera organizacional** referente a las múltiples actividades para organizar la vida cotidiana, se encuentra fuertemente vinculada a los roles de género y a las condiciones laborales de las trabajadoras del hogar. Respecto a este último aspecto todas las entrevistadas realizan doble jornada laboral debido limitaciones económicas. En el caso de Imelda, Lety y Griselda realizan el aseo de dos casas por día, esto representa tener que trasladarse de ocho a diez puntos de la ciudad

por semana además de los traslados de regreso a casa. En el caso de Josefina, después de sus labores como trabajadora doméstica por la mañana, regresa a casa a instalar y preparar la comida de un puesto de *antojitos mexicanos* que monta fuera de su casa. Sumado a esto, se debe considerar que son las principales responsables de las labores del hogar, y en los casos de Imelda, Griselda y Josefina, el cuidado de los hijos. A continuación Griselda narra las dificultades relacionas con de viajar con niños pequeños para lograr realizar sus responsabilidades laborales y de cuidado:

[...] Cuando estaban más pequeños, sí era jálate la pañalera, el tacón, (mis viajes) eran horribles! [...] Cuando estaba en la constructora [...] mis trayectos siempre incluían llevarlos a la guardería. Pero antes de eso, pues era: el arreglarte, el preparar la maleta de cada uno de ellos, el darles de desayunar [...] siempre ha sido difícil. He vivido muy a la carrera. [...] Entonces, haz de cuenta que arreglaba a uno y luego al otro; luego, a la niña la traía aquí dormida, la bolsa, y la maleta de los niños. Y luego: súbete al transporte con los dos. Uno de la mano, al otro cargando en la *cangurera* y además, mi bolsa y la maleta. Y así nos teníamos que ir. Pero ahí, los peseros eran muy altos, de los grandotes. Entonces, en lo que te agarrabas, maniobrabas, yo le decía al otro (niño) que se agarrara. Pobrecitos. (Barroso, E\_Griselda, Pos. 202-212, 2021).

No sobra mencionar que, una de las primeras cuestiones que se quiso abordar en esta investigación era conocer cómo las mujeres que viven en VMIS y trabajaban en la Ciudad de México resolvían sus múltiples responsabilidades haciendo trayectos tan largos. Parte de la respuesta ante esta pregunta es que, ante las limitaciones por múltiples actividades, se despliegan **estrategias organizacionales** que, en los casos analizados, están fuertemente relacionadas con el uso del teléfono móvil. Así, la gestión de trabajos del hogar, la localización y supervisión de los hijos y el mantenimiento de redes sociales, se realiza por este medio. Por lo que, si se presenta una limitación en su uso, esta tendría fuertes implicaciones para el arreglo de sus actividades cotidianas. En el capítulo siguiente relacionado a la accesibilidad y los cuidados, se habla a detalle de estas limitaciones y se detalla la importancia del teléfono móvil en los casos estudiados para realizar un cuidado afectivo relacional de manera remota.

También se presentaron limitaciones en el uso del teléfono móvil que corresponde a la única **barrera tecnológica** de los casos analizados. es el caso de Imelda, quien se niega a viajar con un teléfono tipo *smartphone* por temor a ser asaltada. El teléfono que carga solo lo usa para recibir llamadas de sus hijos, y no cuenta con saldo pre pagado pues lo considera un gasto innecesario. Además, en todos los casos existen autolimitaciones en el uso de teléfono móvil en ciertos trayectos que se consideran peligrosos; las relaciones entre las barreras de seguridad y las tecnológicas se explican también en la siguiente acápite.

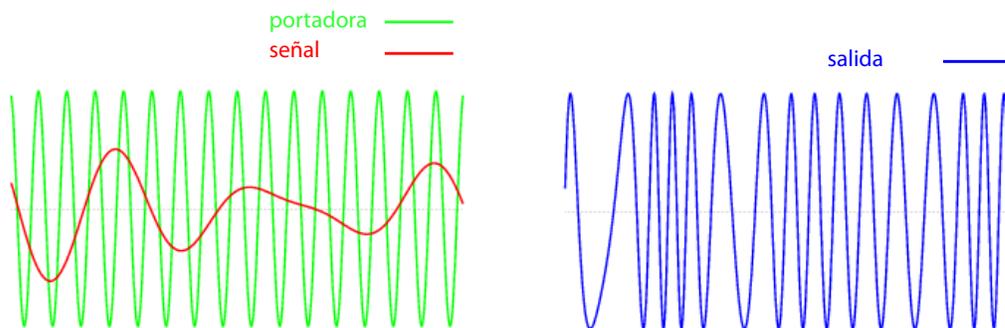
Recapitulando, en este apartado se presentaron las principales barreras de accesibilidad de la movilidad cotidiana de los casos estudiados. En ellos se puede observar, en cuanto a las barreras físico territoriales, temporales, de seguridad y de transporte, cómo preponderan las aquellas limitaciones propias del territorio donde habitan. Si bien es cierto que no son las únicas, al presentarse tanto en la salida como en el destino de los viajes cotidianos, estas inciden de manera importante en las decisiones respecto a cómo se realiza el resto del trayecto a sus respectivos lugares de trabajo y, por ende, a diferentes lugares del espacio urbano. Dicho de otro modo, estas barreras, a pesar de que son propias del territorio, no quedan fijas en él durante la experiencia moverse en la ciudad, varias decisiones de movilidad cotidiana por la ciudad son *tocadas* por estas barreras particulares del lugar de residencia.

Todas estas barreras de accesibilidad pueden actuar aisladas, presentarse antes, durante o al final de los trayectos con mayor o menor regularidad pero, como se ha mencionado y ya se puede intuir en los ejemplos hasta ahora mostrados, la mayoría de las veces se vinculan al concurrir con otras barreras, complejizando su interacción. Sobre los tipos de interacciones encontrados en los casos y la frecuencia en la que se presentan durante el trayecto, daremos cuenta en el siguiente apartado.

#### 6.4 Modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad a partir de sus frecuencias e interacciones.

*Modulación* es el acto o efecto de modificar los factores que intervienen en un proceso para obtener distintos resultados. En el ámbito de las telecomunicaciones, se refiere a la variación de la frecuencia o amplitud de ondas de acuerdo con la señal (según el Diccionario de la Real Academia Española). Este término resulta útil para entender los factores que intervienen en la movilidad cotidiana en si se piensa en el viaje como una señal que intenta llegar a su destino de la manera más directa pero que en realidad, para hacerlo, debe transitar por ondas —en este caso, barreras y estrategias de accesibilidad— que permiten o restringen el movimiento de la señal en mayor o menor medida (Ver Imagen 22).

IMAGEN 22 EJEMPLO GRÁFICO DE MODULACIÓN DE FRECUENCIA EN RADIO



FUENTE: ECURED, 2021

Bajo esta tesitura, se propone pensar en la *modulación de las barreras de accesibilidad* para referirnos a los cambios de los factores que intervienen en la experiencia de moverse, específicamente en los factores que intervienen en la accesibilidad. Estos cambios tienen que ver con atributos de las propias barreras y estrategias de accesibilidad, es decir, con la frecuencia en la que aparecen durante el trayecto y las interacciones que existen entre ellas. En otras palabras, la experiencia de movilidad se encuentra en función de las barreras y estrategias de accesibilidad físico territorial y sociocultural de quién la ejerce; sus sinergias y

disposiciones durante los viajes —modulación—, configuran esta práctica cotidiana.

Además, el concepto de modulación es dinámico porque se refiere a los procesos de una actividad y no a una característica fija o estable. Ayuda a pensar en la accesibilidad de las personas como un fenómeno —una habilidad— que cambia y es multifactorial y por consiguiente, de manifestaciones complejas. Por tanto, este concepto —que se alinea con el significado ontológico de movilidad—, es pertinente para explicar las propiedades de frecuencia e interacciones que existen entre ellas. Es decir, la idea de *modulación de las barreras de accesibilidad* ayuda a poner el foco en el proceso de la accesibilidad durante la movilidad cotidiana y los cambios que surgen durante ésta y no como una característica fija; que es como se ha planteado anteriormente y uno de los sesgos que más ha permanecido en los abordajes de planificación urbana y de transporte.

A continuación se presentan las propiedades de frecuencia e interacción de las barreras y estrategias de accesibilidad seguido de algunas situaciones de los casos de estudio que las ejemplifican. En primer lugar, se presentan el tipo de barreras con frecuencia de tipo constante e intermitente, en referencia al momento en que aparecen durante el trayecto o a la permanencia, incluso antes y después del viaje. En segundo lugar, se presentan las interacciones que la presencia de las barreras y estrategias provocan o no, es decir, si ejercen existen concurrencias o detonan respuestas en forma de otras barreras o estrategias.

#### 6.4.1 Frecuencias de las barreras de accesibilidad.

Las barreras de accesibilidad tienen la propiedad de ser constantes o intermitentes en el espacio-tiempo. En otras palabras, existe una frecuencia —entendiéndola como la repetición de un suceso— en las limitaciones de la movilidad. En este apartado se presentan estas frecuencias temporales de las barreras de accesibilidad encontradas en los casos estudiados. Primero, se identifican cuáles fueron las principales barreras de accesibilidad con carácter constante, es decir, que se presentan durante todo el trayecto —incluso antes y

después de este— y, segundo, cuáles son intermitentes o se presentaron de manera puntual una o varias veces durante los viajes.

El propósito de conocer las constancias e intermitencias de las barreras de accesibilidad es visibilizar sus atributos temporales durante los trayectos y por tanto, identificar su concentración espacio-temporal para, de esta forma, apuntar a soluciones específicas localizables. Se debe decir que algunas barreras no pueden ser localizadas en un trayecto específico porque son inherentes a características sociales y territoriales, como algunas barreras organizacionales y físico espaciales, sin embargo, establecer su concurrencia con otras barreras que sí son localizables es útil para el análisis de sus interacciones.

En otras palabras, existen limitaciones que se presentan antes, durante y después del viaje, y otras que se presentan específicamente en algún punto del espacio-temporal de los trayectos. Este carácter temporal de las limitaciones de accesibilidad, especialmente el constante, no suele ser tomado en cuenta en la planeación urbana y de transporte por ser considerado fuera del ámbito de acción y reclaman solo aquellas que se presentan durante el viaje. Sin embargo, aspectos como la lejanía a zonas centrales, la condición económica y el género — representado por ejemplo, en barreras organizacionales— son limitaciones de carácter constante que definen en gran medida la experiencia de moverse por la ciudad. Más aún, la temporalidad o frecuencia al concurrir con otras barreras establece diversos niveles de restricción o facilidad para moverse por la ciudad; la frecuencia y la concurrencia de las barreras de accesibilidad *modulan* la movilidad de las personas a través del espacio urbano.

Las frecuencia de las barreras de accesibilidad pueden variar de constantes a intermitentes dependiendo de las situaciones que se presenten durante los viajes. Por ejemplo, los casos de estudio son personas trabajadoras del hogar que tienen múltiples empleadores, por tanto, una barrera constante es viajar por diferentes puntos de la ciudad para laborar. Sin embargo, para una persona que puede realizar su trabajo desde casa (*homeoffice*) éste no será una limitante. No obstante, esta persona podrá tener alguna situación en la que deba desempeñar

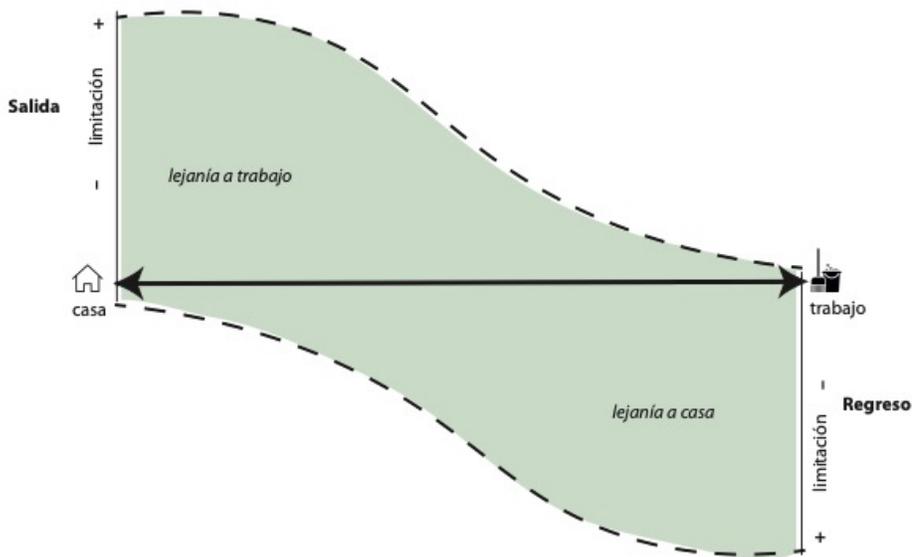
varias actividades durante el día y tenga que desplazarse para ello, entonces, habrá barreras organizacionales intermitentes durante el trayecto. A continuación se presentan las constancias e intermitencias de las barreras más importantes para los casos de estudio durante sus trayectos al trabajo y de regreso a casa.

#### 6.4.1.1 Frecuencia constante

Como se mencionó, existen barreras que se encuentran antes, durante y después del viaje. Por tanto, la aparición de estas barreras es constante durante los trayectos de la movilidad cotidiana. Las limitaciones de este tipo más importantes encontradas son: la lejanía con servicios de abastecimiento y salud y con oportunidades de trabajo; las restricciones asociadas a su condición socioeconómicas y las restricciones relacionadas al género, las cuales se ven reflejadas en barreras de tipo físico espacial, económicas y organizacionales. No obstante, aun siendo de carácter constante existen grados de intensidad que se reflejan a lo largo del trayecto como se observa en los ejemplos dados a continuación.

El ejemplo más evidente de una barrera constante en los casos estudiados es el que se refiere a la **barrera físico espacial** de la lejanía con diferentes servicios y oportunidades laborales. Esta es una limitación que se presenta antes, durante y después del viaje, es constante en todas las etapas debido a la condición periférica de la VMIS. Pero también es cierto que, durante los trayectos para ir al trabajo y de regreso a casa, esta barrera cambia de intensidad a medida que se acercan a su destino, es decir, la lejanía con el destino se reduce a largo del trayecto (Ver Imagen 23). La barrera de la lejanía no deja ni dejar de existir, se mantiene constante, pero a medida que se acercan a su destino, en este caso al trabajo, reduce en intensidad. De igual forma durante el trayecto de regreso a casa.

IMAGEN 23 DIAGRAMA EJEMPLIFICANTE DE TIPO DE BARRERA CONSTANTE: LEJANÍA



LA BARRERA DE LA LEJANÍA SE REDUCE A MEDIDA QUE SE ACERCA AL DESTINO. EN EL CASO MOSTRADO, DE CASA A TRABAJO O DE TRABAJO A CASA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

La **barrera económica** es otro tipo de barrera de carácter constante, en gran parte debido a que la condición socioeconómica precaria en la que se encuentran estas mujeres no cambia durante los viajes. Esto hace que los costos en transporte público repercutan de manera importante sobre las decisiones de movilidad. No obstante, al igual que la limitación por la lejanía, se presenta con diferente intensidad a lo largo del trayecto. Específicamente, para estas mujeres que habitan en las VMIS de la ZMCM, el costo del transporte público en el Estado de México es mucho mayor que el costo de transporte público de la Ciudad de México. Una vez más, ésta es un tipo de barrera donde a pesar de que se mantiene durante el viaje hay puntos del trayecto donde se acentúan. Vale la pena mencionar que para los casos de Imelda, Griselda y Josefina que viven en Ixtapaluca deben considerar un gasto de transporte de doce pesos diarios tan solo para salir y entrar a las unidades habitacionales.

También existen limitaciones que se intersectan con el género, la condición socioeconómica y la condición laboral, las cuales se reflejan claramente en las **barreras organizacionales** de los casos estudiados. Los cuatro casos ejercen doble jornada laboral para sobrellevar su situación económica. Se ha explicado que

Imelda, Lety y Griselda realizan el aseo en dos casas por d3a, mientras que Josefina, el de una casa en la ma1ana, mientras que por la noche atiende su puesto de comida. Adem3s de estas actividades, se suman las que respectan a las responsabilidades dom3sticas y, en tres de los casos, el cuidado de los hijos. Estas actividades existen antes y despu3s del viaje, pero una vez m3s, inciden en la forma en la que se toman decisiones sobre los trayectos en diferente medida y de forma puntual. En la siguiente transcripci3n se ejemplifica c3mo Imelda modific3 los trayectos a casa para cumplir con responsabilidades escolares de sus hijos cuando eran adolescentes:

[...] Desde que me divorci3, Alejandro (mi hijo) se quer3a salir del guacal, como dicen. Es el que m3s problemas me daba [...] Desde chiquito ten3a problemas en la escuela; eran llamadas y llamadas. Lo cambi3 muchas veces de secundaria. Me lo traje hasta ac3 al Distrito (Federal) por la Venustiano Carranza [...] Ellos no lo quer3an porque era un desastre [...] Ten3a que ir a la escuela a hablar con los profesores a cada rato despu3s de trabajar.[...] Por ejemplo, cuando lo tuve aqu3, un a1o en la Venustiano Carranza, en la secundaria, me hablaba la trabajadora social: “que ya hizo esto, que ya hizo el otro”. [...] Era cuando Alexia (hija) estaba en la preparatoria siete. Entonces, lo recog3a de la secundaria, despu3s 3bamos por Alexia, nos 3bamos caminando sobre *Fray Servando*, que estaba feo porque pas3bamos por el mercado *de Sonora*. Y nos 3bamos caminando hasta la prepa que est3 en *la Viga*. Ah3 la esper3bamos hasta las nueve de la noche. Esper3bamos una hora. 3bamos llegando a casa a las once de la noche [...] Ya nada m3s camin3bamos *la Viga*, y ah3 tom3bamos el micro que nos dejaba en *Aeropuerto* y de ah3 sal3an las combis. Ya no agarr3bamos el metro. Pero s3 era muy pesado, Me la he visto muy dura. (Barroso,E\_Imelda, Pos. 333-353, 2019).

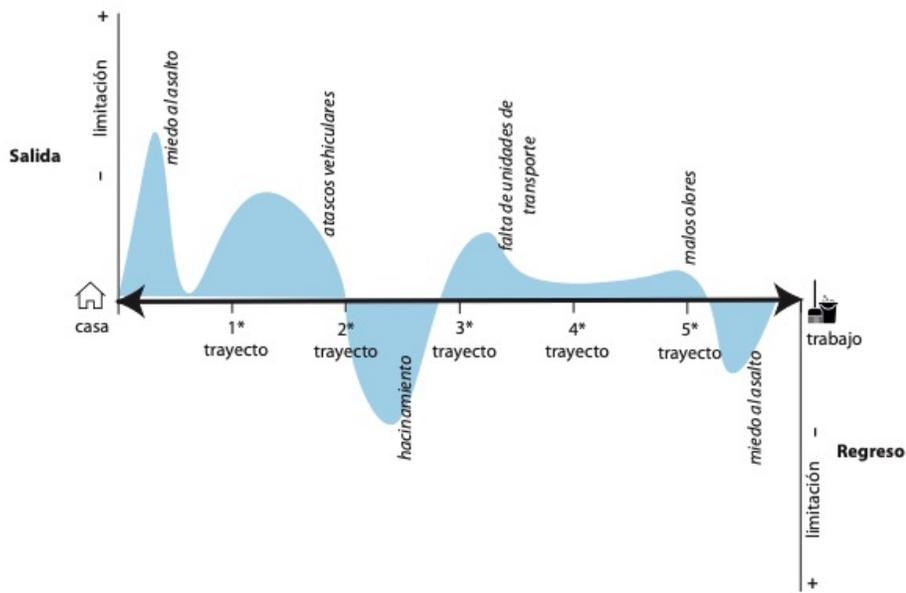
Est3 claro que las responsabilidades laborales dom3sticas y de cuidado son constantes, ocurren antes, durante y despu3s del viaje. Sin embargo, en la narraci3n anterior nos damos cuenta de que existen situaciones donde la intensidad de estas barreras puede incrementar en algunas etapas de vida pero tambi3n durante el viaje en algunos trayectos. Ahora bien, aunque algunas limitaciones pueden presentar constancia, otras se presentan de manera puntual

durante el viaje. A continuación se muestra cuáles son las principales barreras de accesibilidad de carácter intermitente encontradas en los casos analizados.

#### 6.4.1.2 Frecuencia intermitente

Las barreras de accesibilidad también pueden presentar una frecuencia intermitente. Esto significa que pueden presentarse de manera puntual durante el viaje, para luego interrumpirse y, en ocasiones, volver a aparecer. Esta intermitencia está asociada con las características físico espaciales de los lugares donde realizan los trayectos y con características socioculturales de quienes los realizan, al tiempo que se cruzan con situaciones eventuales que ocurren durante los viajes. A continuación daremos ejemplos de las barreras más recurrentes que presentaron esta discontinuidad durante los viajes al trabajo y de regreso a casa.

IMAGEN 24 ESQUEMA EJEMPLIFICANTE DE TIPOS DE BARRERAS INTERMITENTES



LAS BARRERAS DE TIPO INTERMITENTE SE PRESENTAN EN DIFERENTES TRAYECTOS, Y ESTAS PUEDEN APARECER, DESAPARECER Y REPETIRSE A LO LARGO DEL VIAJE. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Una de las limitaciones más mencionadas con intermitencia eventual son los efectos que tienen las inundaciones sobre la movilidad cotidiana. En los trayectos de los casos analizados, las afectaciones que produce este fenómeno se presenta

de manera puntual en los territorios de las VMIS por las características geográficas y las deficiencias en el desagüe que ya hemos mencionado. Y aunque, en efecto las lluvias suelen afectar varias zonas de la ciudad, son ocasionales las que llegan a los niveles de inundación de las VMIS. Esta barrera es de suma importancia para la movilidad cotidiana de los habitantes de estos conjuntos porque representa la posibilidad o no de realizar sus trayectos cotidianos y, para las mujeres de los casos estudiados, la posibilidad o no, de trabajar; lo cual no es un asunto menor ya que viven *al día* con el salario diario del aseo en casas.

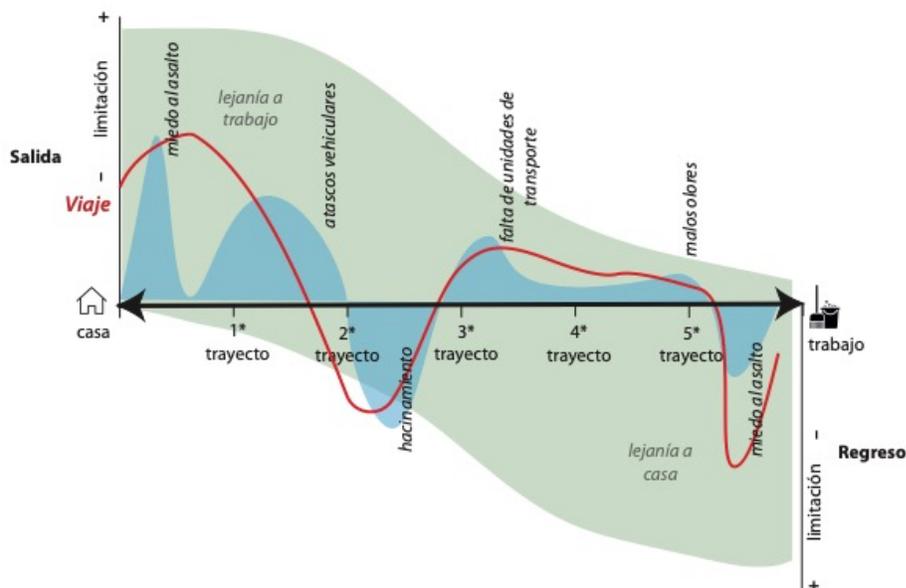
Otra barrera que presenta intermitencia en los casos es el del asalto en transporte público. Aunque este no es un fenómeno cotidiano, afecta en decisiones cotidianas de la movilidad. En todos los casos esta barrera se presenta en el trayecto más largo, correspondiente al que conecta los municipios del Estado de México con el transporte público de la Ciudad de México, es decir, la carretera México-Puebla y México-Pachuca y prolongaciones. Todas las mujeres de los casos estudiados han sido asaltadas en este trayecto. Además, tanto Imelda como Griselda han sido asaltadas durante el trayecto peatonal dentro de los conjuntos. Aunque evidentemente la probabilidad de asalto no es exclusiva de estos trayectos, son a partir de estos que se toman decisiones y estrategias de su movilidad diaria. Es decir, cuando toman decisiones en sus estrategias para evitar o reducir las pérdidas en un asalto, lo hacen pensando en estos trayectos.

De la misma forma, otras limitaciones como: la insuficiencia de derroteros, de horarios y de unidades de transporte; los atascos vehiculares; el hacinamiento en unidades de transporte; el miedo al asalto; los malos olores y las auto-restricciones hacia el uso del teléfono móvil por temor al robo; son ejemplos de barreras de accesibilidad intermitentes, ya que todas ellas se presentan de manera puntual en alguna parte del trayecto y desaparecen conforme se va avanzando en el camino o cambian de lugar. Algunas de ellas como los atascos vehiculares, los malos olores, o el hacinamiento en unidades de transporte, vuelven a aparecer en lugares específicos.

En la Imagen 25 se muestra a manera de ejemplo una situación hipotética de intermitencia de algunas de estas barreras durante los viajes de casa a trabajo y regreso a casa. En ella se superponen algunas las barreras constantes e intermitentes presentadas anteriormente. Esta forma de representación se basa en la representación de una señal de radio viajando a través de una frecuencia modulada (Ver Imagen 22), donde la señal, en este caso la persona viajando se modula de acuerdo a la amplitud y frecuencia de onda, en este caso a las frecuencias e interacciones de las barreras y estrategias de accesibilidad.

Asimismo, esta imagen nos va dando luces de cómo la frecuencia de las barreras es una propiedad que complejiza la experiencia de moverse por la ciudad. No se puede pensar en la accesibilidad solo con atributos permanentes, tampoco como un conjunto de eventualidades, hay aspectos del territorio y de las personas que al interactuar intensifican o disminuyen la dificultad de moverse por la ciudad. Es así que, como ya se puede intuir, esta característica temporal de las limitaciones ya sea constante o intermitente, puede concurrir con otras barreras y ser *moduladas*. La imagen sirve también a manera de prólogo para el siguiente acápite donde se explica la actuación de las barrera y estrategias al concurrir entre ellas.

IMAGEN 25 ESQUEMA EJEMPLIFICANTE DE LA CONCURRENCIA DE BARRERA CONSTANTE Y BARRERAS INTERMITENTES QUE MODULAN EL VIAJE



LAS BARRERAS DE ACCESIBILIDAD MODULAN EL VIAJE (LÍNEA ROJA) A MEDIDA QUE ESTAS CONCURREN  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

#### 6.4.2 Interacciones de barreras y estrategias de accesibilidad

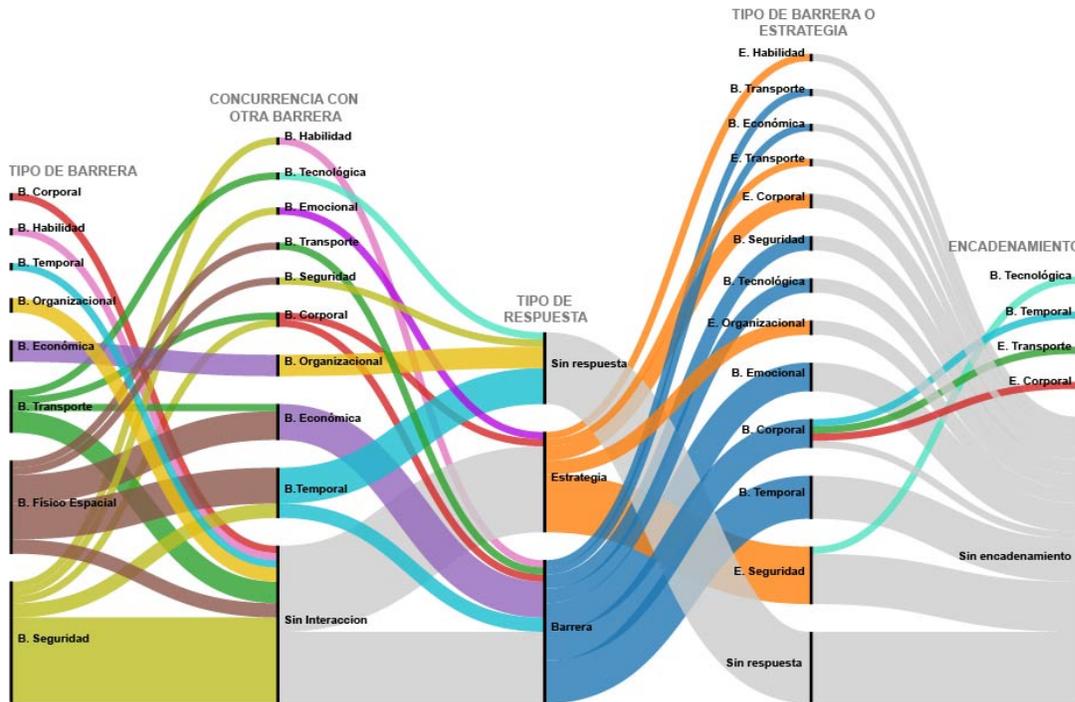
En el análisis de los casos presentados, se detectó que las barreras de accesibilidad se presentan de manera aislada o interactúan con otras barreras o estrategias en tres formas: como concurrencias, como *respuestas* a una barrera o conjuntos de barreras y, como *encadenamientos* de estas respuestas.

La *conurrencia* de las barreras de accesibilidad se refiere a la presencia dos o más barreras en un mismo lugar y tiempo. Esto no siempre sucede, las barreras pueden presentarse de manera aislada y pueden generar o no una respuesta. Las *respuestas* de las barreras de accesibilidad se refiere a cuando una de estas barreras provoca la presencia de otra barrera o estrategia. A manera de ejemplo de los casos de estudio, el manejo imprudente de los conductores de transporte público provocó en Lety la presencia de otra barrera emocional como el miedo subir a unidades hacinadas; pero esta misma limitante no provocó en Josefina ni Griselda ninguna otra respuesta. El *encadenamiento* es el tercer tipo de

interacción que se observó en el análisis, y se refiere a la conexión de varias *respuestas* a la presencia de las barreras o estrategias de accesibilidad. Aunque este tipo de interacción fue la menos presente e los casos estudiados, es importante señalarla para entender hasta donde la aparición de una barrera o interacción de estas repercute sobre las decisiones tomadas en la movilidad cotidiana.

En la Imagen 26 se muestra un esquema aluvial de todas las interacciones encontradas en el análisis donde se presentan las concurrencias, respuestas y encadenamientos de las barreras y estrategias de accesibilidad. Asimismo, se muestra cuando alguna de estas interacciones no se presenta, es decir, cuando se presenta la barrera sin concurrencia pero con respuesta o, con alguna otra barrera pero sin respuesta o encadenamiento.

IMAGEN 26 ESQUEMA ALUVIAL DE INTERACCIONES ENTRE BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD ENCONTRADAS EN EL ANÁLISIS.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

Estas interacciones se explican a detalle en el siguiente apartado, sin embargo, vale la pena observar que el diagrama también muestra, al igual que el apartado anterior, que la inseguridad en los conjuntos habitacionales, la lejanía servicios y oportunidades laborales y las deficiencias del transporte público siguen siendo las limitaciones de mayor presencia, y también, las que mayor interacción tienen con otro tipo de barrera; ya sea al concurrir en el mismo tiempo o lugar, o provocando una respuesta de otra barrera o estrategia. Estas se presentan en el diagrama como barreras seguridad, físico espacial y de transporte

#### 6.4.2.1 Concurrencias

Durante el análisis de casos, hubo ocasiones donde se presentaron dos o más barreras de accesibilidad al mismo tiempo. Para esta investigación, a esta interacción entre barreras se le llama *conurrencia*. Estas se pueden presentar con una respuesta o no; es decir, pueden provocar la presencia de otra barrera o de una estrategia, o no generar ninguna de ellas. Quizá las inundaciones, antes mencionadas, son el mejor ejemplo de una limitación en la movilidad cotidiana donde están presentes una **barrera físico espacial** al tiempo de una **barrera temporal** (Ver Imagen 28).

Esta limitación no es menor, sobre todo en el municipio de Ixtapaluca que se encuentra en una de las zonas más bajas del antiguo lago de Texcoco. Tomando en cuenta que la ciudad de México es una cuenca y no un valle; es decir, geográficamente no tienen salida natural para el agua de lluvia y sus escurrimientos; y que el sistema de drenaje ha demostrado año tras año ser insuficiente, las inundaciones afectan no solo la movilidad cotidiana de las personas —principalmente por los daños sobre las vialidades—, sino varias de sus actividades cotidianas y actividades a mediano plazo debido al impacto sobre sus viviendas (Ver Imagen 27 e Imagen 29).

IMAGEN 27 AFECTACIONES EN LA CARRETERA MÉXICO-PUEBLA POR INUNDACIÓN EN MAYO DE 2021. IXTAPALUCA, ESTADO DE MÉXICO<sup>62</sup>.



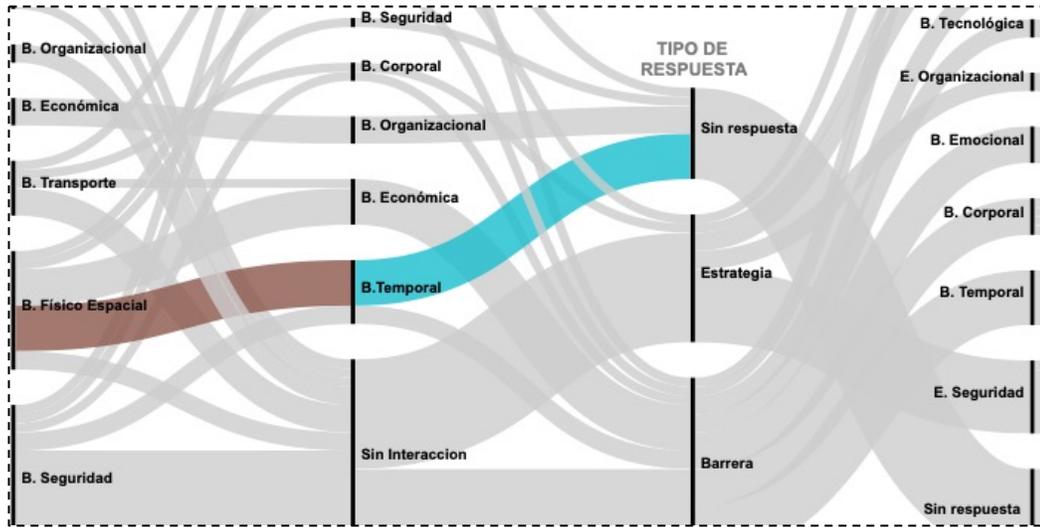
FUENTE: ARCHIVO PROPIO

Aunque estas barreras no son exclusivas de este tipo de viviendas, las limitaciones que ocasionan refieren en gran medida a la ubicación de los conjuntos. En el caso de las inundaciones en los conjuntos habitacionales en Ixtapaluca, apela a la cantidad de personas viviendo en un territorio, ya propenso a las inundaciones y sin una infraestructura de desagüe pluvial suficiente y adecuada. Es así que, la *conurrencia* se manifiesta en la limitación físico espacial de la ubicación de las VMIS en zonas inundables y en las deficiencias en el servicio de desagüe en estas zonas; mientras que la limitación temporal se presenta por la condición temporal de lluvias intensas.

---

<sup>62</sup> Las siguientes imágenes fueron tomadas el 14 de Mayo del 2021 en la carretera México-Puebla a la altura de los conjuntos habitacionales de Santa Bárbara en Ixtapaluca, Estado de México. La inundación de ese día provocó un atasco vehicular que nos mantuvo cerca de doce horas sin poder avanzar. Agradezco a Laura Paniagua por las fotos tomadas mientras yo me mantenía al frente del volante.

IMAGEN 28 ACERCAMIENTO DE DIAGRAMA ALUVIAL DE INTERACCIONES DONDE SE RESALTA LA REPRESENTACIÓN DE LAS INUNDACIONES EN EL ANÁLISIS COMO CONCURRENCIA DE BARRERA FÍSICO ESPACIAL Y TEMPORAL



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE IMAGEN 26

IMAGEN 29 INUNDACIÓN EN IXTAPALUCA A LA ALTURA DE GEOVILLAS DE SANTA BÁRBARA. MAYO DE 2021, ESTADO DE MÉXICO.



\*LA IMÁGENES INFERIORES SON ACERCAMIENTOS DE LA ANTERIOR DONDE SE PUEDE OBSERVAR PERSONAS CAMINANDO, CON EL AGUA HASTA LAS RODILLAS, ALGUNAS CARGANDO PERTENENCIAS, AUXILIADAS DE UNA CUERDA PARA ATRAVESAR LA CALLE. FUENTE: ARCHIVO PROPIO

Otro ejemplo de *conurrencia* tiene que ver con las múltiples actividades que todas las mujeres entrevistadas realizan cotidianamente, con la lejanía de sus hogares a los lugares de trabajo y con sus propias limitaciones socioeconómicas; es decir, con la **barrera organizacional, físico espacial y la económica**. Como hemos mencionado, la limitación organizacional es una de las barreras de accesibilidad asociada a aspectos socioculturales más importantes en este estudio. Tres de los cuatro casos realizan el aseo de dos casas por día la mayoría de las veces. Esto supone que deben desplazarse por ocho a diez puntos distintos de la ciudad por semana, además de los desplazamiento de regreso a casa. En el caso de Josefina, solo realiza el aseo de una casa por día pero no la exenta de una doble jornada laboral, ya que por la noche atiende el puesto de comida afuera de su casa. Aunado a esto, las cuatro realizan las actividades correspondientes a las labores domésticas y en el caso de Imelda, Griselda y Josefina al cuidado de su familia.

Esta barrera organizacional de tipo constante concurre en sus trayectos diarios con los gastos de transporte que deben realizar para llegar a sus respectivos lugares de trabajo y regresar a casa, considerando la distancia entre estos. El gasto semanal en transporte debido a los múltiples desplazamientos y la lejanía de sus lugares de trabajo respecto a su casa, representa desde el 6% de su ganancia semanal, para el caso de Josefina, hasta cerca del 23% para el caso de Lety. (Ver Gráfica 6 Gráfica de porcentaje de gastos de transporte de acuerdo a la ganancia semanal por caso (ZMCM, 2021)). Respecto a los gastos de los desplazamientos laborales frente a la falta de oportunidades Lety comenta:

[...] Ahí en Zumpango, pues la verdad no hay trabajo. Y los trabajos que hay, son muy mal pagados. Entonces aquí (en la Ciudad de México) me dieron la oportunidad. Una amiga me recomendó, me dijo: “¿Quieres trabajar? Hay trabajo haciendo limpieza en las casas”. Sí, le dije, de lo que sea. Pero es por falta de oportunidades. Aunque tenga que trasladarme mucho, siempre gano un poquito más que allá. Aunque... pues ya cuando ves el traslado y todo eso, pues dices "ay!". Ves el tiempo y el costo, pues como que ya no te queda tanto, pero sí un poquito más de dinero que allá. (Barroso, 2019, E\_Lety, Pos. 419-421)

En todos los casos, la precariedad económica supone tomar decisiones respecto a su movilidad cotidiana que en ocasiones se traduce en respuesta de tipo *estratégica* como decidir realizar algunos trayectos a pie para ahorrar costos de transporte. En el ejemplo anterior de concurrencia de barreras, sin embargo, no se presentó ninguna respuesta ante las inundaciones debido a la dificultad que implica realizar cualquier alternativa de traslado (Ver Imagen 28). A continuación se presentan algunos ejemplos donde sí se presenta respuesta ante una barrera de accesibilidad.

#### 6.4.2.2 Respuestas

La presencia de algunas barreras puede generar que, durante los trayectos, se presenten otras barreras o estrategias para enfrentarlas. De todas las interacciones de barreras analizadas en los casos de estudio, el 77% presentaron algún tipo de respuesta; de este número, casi el 40% se realizó en forma de estrategia, mientras que cerca del 60% provocó que se presentara otro tipo barrera. A continuación se presentan los ejemplos que mejor describen este fenómeno y que mayor representatividad tuvieron en el análisis.

Hemos explicado que el asalto a peatón dentro de los conjuntos y el asalto en transporte público es una de las mayores limitaciones en la movilidad cotidiana de los casos estudiados. En las entrevistas realizadas donde se detectó la presencia de esta barrera de seguridad, generalmente venía acompañadas de algún tipo de estrategia para reducir el riesgo a los asaltos o sentirse más seguras.

Uno de los ejemplos que más llama la atención en el caso de asalto dentro de los conjuntos habitacionales, es que tanto Imelda como Griselda, quienes han sufrido este tipo de robo, han accionado varios tipos de estrategias de seguridad y corporal. Como ejemplo de estrategias de seguridad, ambas conocen los horarios cuando las calles del conjunto están más solitarias para, de ser posible, evitarlos. También ejercen estrategias corporales que las hacen sentirse más seguras como: caminar más rápido o caminar acompañado. Lo interesante de este último

ejemplo es que no lo hacen con alguien conocido, familiar o amigo, sino que reconocen a los vecinos que les generan confianza y procuran caminar cerca de ellos.

En el caso de Imelda, esta estrategia la llevo a entablar vínculos con algunas de sus vecinas. Imelda reconoció a una de ellas en sus trayectos peatonales de las 4:30 de la mañana dentro del conjunto. Le preguntó si quería hacer el trayecto con ella a la misma hora, ella aceptó. Posteriormente, se le sumaron otras dos vecinas. Imelda comenta que estuvieron realizando el recorrido juntas durante casi dos años hasta la pandemia por COVID-19, donde dos de ellas perdieron sus trabajos. Griselda también procura caminar dentro del conjunto cerca de gente que le inspira confianza. Comenzó a hacerlo desde que fue asaltada en la noche cuando regresaba de trabajar.

Por otro lado, algunas estrategias de seguridad que se presentaron como respuesta al asalto a transporte público son las siguientes: 1) el uso de dos teléfonos móviles. Uno básico y barato y uno tipo *smartphone*, el cual realmente usan para comunicarse. La idea es engañar al delincuente entregándole el teléfono obsoleto, en caso de asalto, y esconder el teléfono inteligente; 2) Esconder el dinero y objetos de valor debajo de la ropa. Josefina hace uso de una *cangurera* que carga debajo del pantalón, Imelda y Griselda lo guardan debajo de la ropa interior como el sostén; 3) Escoger un asiento en el transporte público que les permita esconder sus cosas sin que lo noten los asaltantes; 4) Pedir a familiares que no hagan llamadas durante recorridos riesgosos.

La narración de Griselda cuando sufrió un asalto en la combi, muestra algunas de estas acciones:

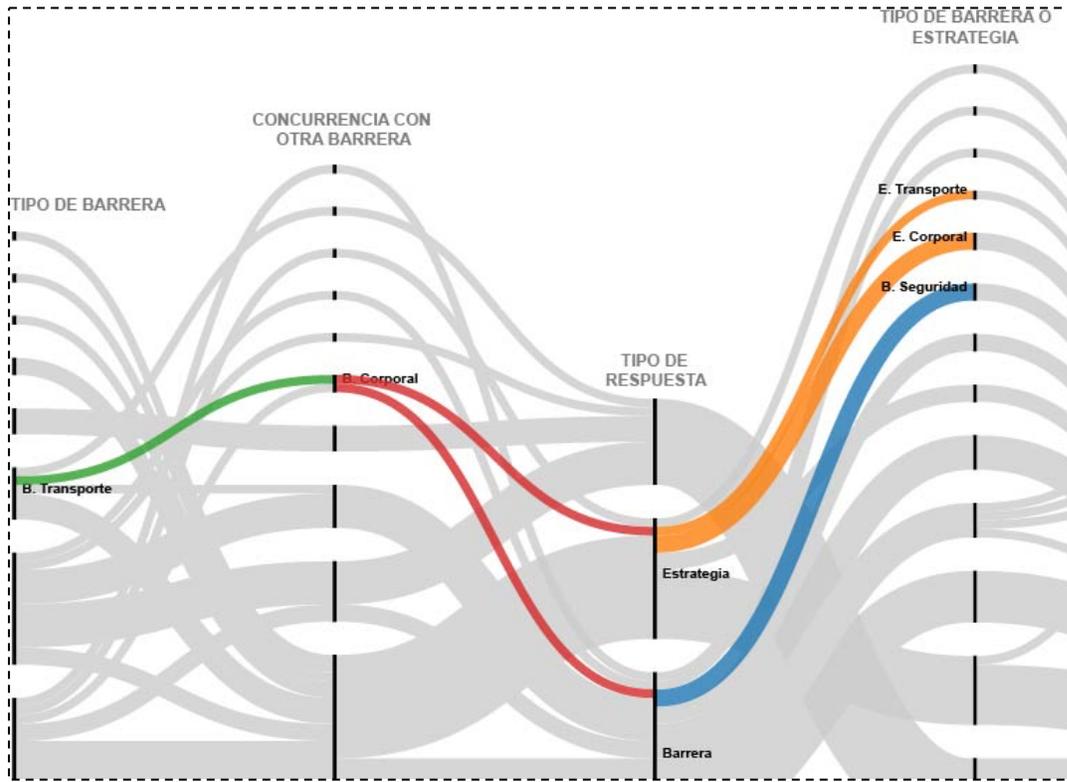
Me dicen los asaltantes: "el celular", aquí está. Siempre cargo un teléfono viejito y el bueno. Yo traía el viejo en la chamarra y lo vieron enredado. Me lo aventaron porque estaba feo, viejo y roto [...] Lo cargo aquí (en la bolsa del pantalón) y la bolsa va aquí (en las piernas). [...] Siempre me siento hasta atrás, porque psicológicamente me ayuda, busco que haya otro asiento enfrente de mí para que pueda esconder el celular

en algún lado, para que no me lo quiten o poder sacar lo que no quiero que me quiten. Y el cambio (las monedas pequeñas) o el monederito lo traigo en la bolsa para darlo a los asaltantes y que no me hagan daño [...] Entonces, ese día, eché en las botas el dinero y el celular, y cuando me revisan mi bolsa solo me sacaron el monederito.

Otra respuesta que la mayoría de las veces está asociada a la barrera de seguridad es el miedo, un tipo de barrera emocional que determina muchas veces la forma en que nos movemos. El miedo al asalto durante recorridos peatonales, en transporte público, al robo en casa habitación —al dejar sus casas solitarias durante tanto tiempo— y, el miedo al acoso en el transporte público, fueron las principales limitaciones de tipo emocional en los casos analizados. Esta respuesta emocional ante una amenaza específica como el asalto, el robo o el acoso, no siempre se presenta ante otro tipo de amenaza al bienestar físico o mental de las personas, es decir, ante otra barrera de seguridad. Hay situaciones como el alto nivel de hacinamiento en los vagones de metro o en el autobús en donde, a pesar de ser evidente que hay altas posibilidades de ser estrujado hasta lastimarse, toman la decisión de abordar la unidad. En otras palabras, la barrera de seguridad la mayoría de las veces provoca miedo, una barrera emocional, sin embargo, hay ocasiones en que a pesar de la amenaza no les provoca miedo y deciden sobrellevarla con o sin la presencia de esta otra limitante.

Las barreras que concurren también presentan respuestas. Por ejemplo, ante el hacinamiento de las unidades de transporte público por falta de unidades de servicio en horas pico (barrera de transporte y corporal), se generan estrategias de tipo corporal, como desplazarse entre la gente minutos antes de la bajada correspondiente hacia la salida o sentarse en un lugar estratégico para salir con facilidad. También se generan estrategias de transporte como conocer rutas alternativas, a pesar de los costos temporales y económicos que esto supone. Así mismo, esta concurrencia puede provocar otro tipo de barreras cuando llegan a niveles altos por ejemplo, como mencionamos anteriormente, el peligro de ser lastimado por el hacinamiento en la unidad de transporte —barrera de seguridad— (Ver Imagen 30).

IMAGEN 30 ACERCAMIENTO DE DIAGRAMA ALUVIAL DE INTERACCIONES ENCONTRADAS EN EL ANÁLISIS DONDE SE RESALTA EJEMPLOS DE CONCURRENCIA Y RESPUESTAS DE BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE IMAGEN 26

#### 6.4.2.3 Encadenamientos

Así como se presentaron *respuestas* ante las barreras de accesibilidad, también se presentaron *encadenamientos* de estas respuestas. Es decir, la respuesta a una barrera puede provocar otra respuesta, ya sea a manera de barrera o estrategia. Este tipo de interacción entre barreras representó tan solo el 10% en el análisis de los casos de este estudio, pero son relevantes para comprender en qué medida las limitaciones de accesibilidad pueden tener otras repercusiones: una barrera de accesibilidad puede ocasionar la presencia de otra barrera o contrariamente, una estrategia para solventarla. A esto se le llama respuestas encadenadas o *encadenamientos*.

Al contrario de las barreras que se presentan aisladas, y no producen ninguna reacción ante ellas, existen también aquellas que se desencadenan la presencia de otras barreras o estrategias. En otras palabras, hay barreras que no tienen

implicaciones únicas, sino que pueden provocar una serie de efectos que también modulan la accesibilidad, y que afectan en mayor o menor medida esta la movilidad por la presencia de otras.

Para ejemplificar este tipo de interacción presentamos una situación que narró Imelda durante una de las entrevistas. A partir de la pandemia por COVID-19 algunas rutas de transporte público dejaron de dar servicio, sobre todo en lugares residenciales de clase media alta y alta, donde es común que laboren las trabajadoras domésticas. Este fue el caso de la ruta que usaba Imelda para llegar a su lugar de trabajo los viernes por la mañana.

Imelda menciona que en autobús es posible llegar a casa de su empleador, desde la penúltima parada de transporte, en diez minutos. Pero realizarlo a pie es mucho más tiempo porque tiene pendientes elevadas, además de que no hay aceras ni escaleras para caminar y tampoco pasan taxis. Ante la falta de opciones de transporte para el último trayecto, su empleador le ofreció pagarle el servicio de Uber para que llegara a su casa a realizar el aseo,<sup>63</sup> pero Imelda se negó a cargar con un teléfono móvil inteligente ante el miedo a un asalto; incluso su jefe le ofreció uno pero ésta se negó por considerarlo un riesgo. Ante este *impasse* finalmente conciliaron en que él realizaría el prepago de su teléfono para que pudiera llamarlo en cuanto llegará a la última parada de transporte público. Imelda menciona que no está del todo satisfecha con la solución porque depende de la disponibilidad de tiempo del empleador para que pase por ella, comenta que, en ocasiones, lo ha tenido que esperar mucho.

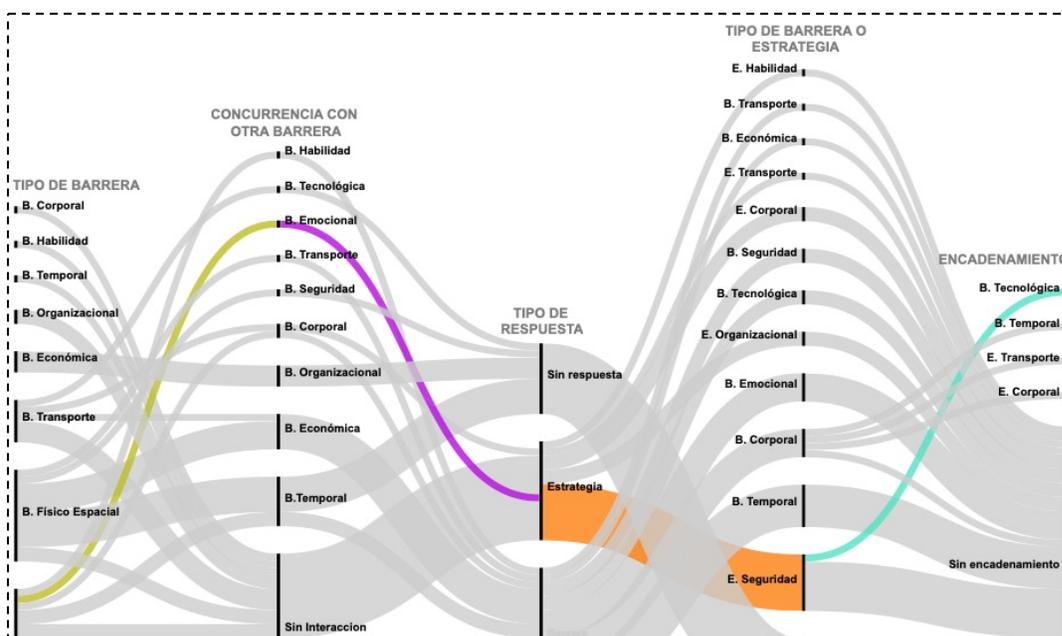
En esta situación tenemos un claro un ejemplo de encadenamiento en la concurrencia de barreras de transporte y seguridad: la falta de derroteros y la probabilidad a ser asaltada. Estas generaron una estrategia de seguridad: cargar

---

<sup>63</sup> Uber es una aplicación para teléfonos móviles inteligentes (tipo *Smartphone*) que comenzó funcionando como un servicio de taxi privado. Funciona a través de la geolocalización del solicitante y los conductores más cercanos a él. El solicitante ingresa un destino final y el conductor que acepte llevarlo a su destino es el que da el servicio.

con solo con un teléfono móvil que le permitiera hacer y recibir llamadas y que no fuera objeto de atracción para un robo. Pero, al mismo tiempo, la limitó en sus posibilidades de usar la tecnología de un *smartphone* (barrera tecnológica) que le permitiera usara la aplicación de taxi a demanda y llegar a su destino de manera más fácil (Ver Imagen 31). Es así que la presencia de *encadenamientos* supone la conexión de barreras o estrategias que inicialmente surgieron a partir de otra barrera o a partir de una concurrencia de barreras. Entender esta conexión supone entender la complejidad que la presencia de una limitación puede desencadenar en un lugar y tiempo determinado con condiciones socioculturales determinadas durante la experiencia de moverse.

IMAGEN 31 ACERCAMIENTO DE DIAGRAMA ALUVIAL DE INTERACCIONES ENCONTRADAS EN EL ANÁLISIS DONDE SE RESALTA EJEMPLOS DE CONCURRENCIA, RESPUESTAS Y ENCADENAMIENTOS DE BARRERAS Y ESTRATEGIAS DE ACCESIBILIDAD



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE IMAGEN 26

## 6.5 Síntesis gráfica de resultados

La imagen que se presenta a continuación (Ver Imagen 32 Síntesis Gráfica de Resultados) es una representación visual de los hallazgos de este capítulo. En ella se muestra la *modulación de la barreras y estrategias de accesibilidad* para el caso de Imelda. A partir del análisis de datos por trayecto, se especifica el tipo de barrera y estrategia encontrada, así como sus frecuencias e interacciones. El

objetivo es tener una herramienta visual asequible y sintética que permita entender la complejidad de los factores cambiantes que intervienen en la accesibilidad durante la movilidad cotidiana de las personas.

La síntesis gráfica fue pensada en un principio a manera de ‘gráfico de ruta’: una cinta que representara los obstáculos por trayecto con un origen y un destino claros. Esto es debido a que el tipo de movilidad en todos los casos es pendular; es decir, de casa a trabajo y de trabajo a casa (o como en los casos analizados de casa a → trabajo 1 a → trabajo 2 a → casa). El formato de este modelo también resultó conveniente para la representación de la modulación de las barreras de accesibilidad ya que se asemeja a la representación gráfica de la modulación de una señal de radio —por ejemplo— que, cómo se explicó anteriormente, el término fue propuesto en alusión a esta.

Cada ‘cinta’ de viaje está dividida por trayectos y muestran las especificaciones en tiempo distancia y modo de realizarlos. Las barreras y estrategias encontradas por trayecto fueron clasificadas por frecuencia y se señala si presentaron alguna interacción como concurrencia, respuesta o encadenamiento.

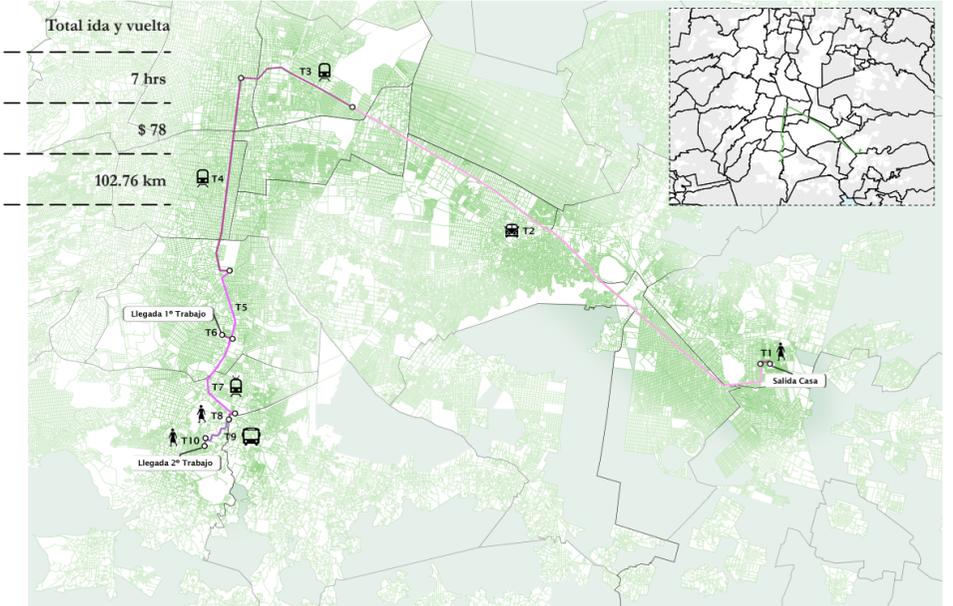
La última cinta, correspondiente a la representación gráfica de la modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad, concentra todas las barreras. Las crestas de cada ondulación corresponden a la acumulación de barreras. Por ejemplo, en el segundo trayecto se presentaron ocho barreras de tipo intermitente, por lo que la altura de la cresta es de ocho unidades del eje vertical. La línea roja representa una aproximación de la acumulación de todas las barreras por trayecto. El propósito de la gráfica es comprender la ‘fluidez’ del viaje en diversos espacio urbanos a partir de la concentración de limitaciones de accesibilidad.

# SÍNTESIS GRÁFICA DE RESULTADOS

Cómo se lee:  
Hoja 1 de arriba hacia abajo  
Hoja 2 de arriba a abajo y de izquierda a derecha

## MODULACIÓN DE BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

	04:15 am	04:35 am	05:40 am	05:55 am	06:20 am	06:35 am	06:40 am	11:05 am	11:35 am	11:50 am	11:55 am
<b>TIEMPO</b>	15 min	1 hr 10 min	15 min	25 min	15 min	5 min	20 min	20 min	20 min	5 min	
<b>COSTO</b>	\$ 0	\$ 22	\$ 5	\$ 0	\$ 3	\$ 0	\$ 3	\$ 0	\$ 6	\$ 0	
<b>DISTANCIA</b>	0.49 km	24.73 km	6.07 km	9.74 km	3.79 km	0.20 km	4.12 km	0.10 km	2.04 km	0.10 km	

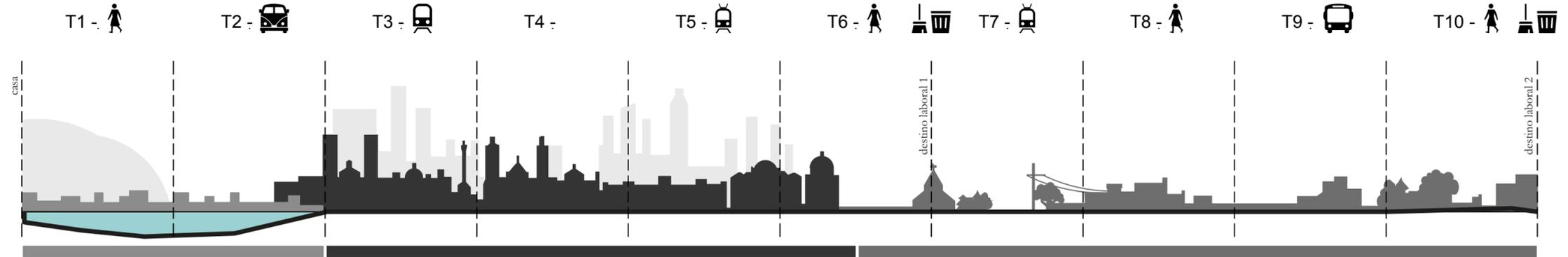


### ESPECIFICACIONES

<b>TIEMPO</b>	15 min	1 hr 10 min	15 min	25 min	15 min	5 min	20 min	20 min	20 min	5 min
<b>COSTO</b>	\$ 0	\$ 22	\$ 5	\$ 0	\$ 3	\$ 0	\$ 3	\$ 0	\$ 6	\$ 0
<b>DISTANCIA</b>	0.49 km	24.73 km	6.07 km	9.74 km	3.79 km	0.20 km	4.12 km	0.10 km	2.04 km	0.10 km

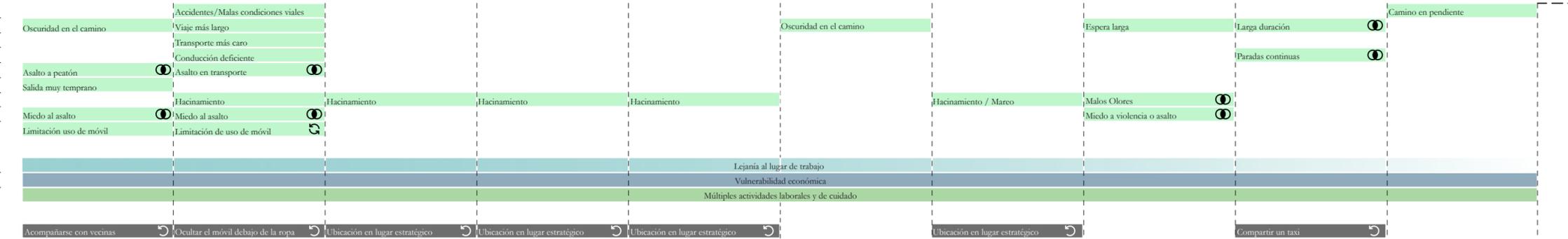
### MODO DE TRANSPORTE

- Metro
- Peatonal
- Combi
- Tren Ligero
- Autobús



### FRECUENCIAS INTERMITENTES

- B. Físico-espacial
- B. Temporales
- B. Económicas
- B. de Transporte
- B. de Seguridad
- B. Organizacional
- B. Kinésicas
- B. Emocionales
- B. Tecnológicas



### E CONSTANTES

- B. Físico-espacial
- B. Económicas
- B. Organizacional



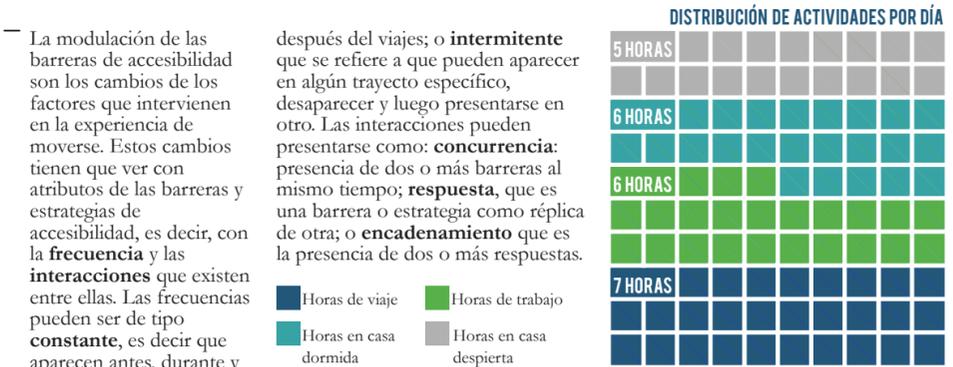
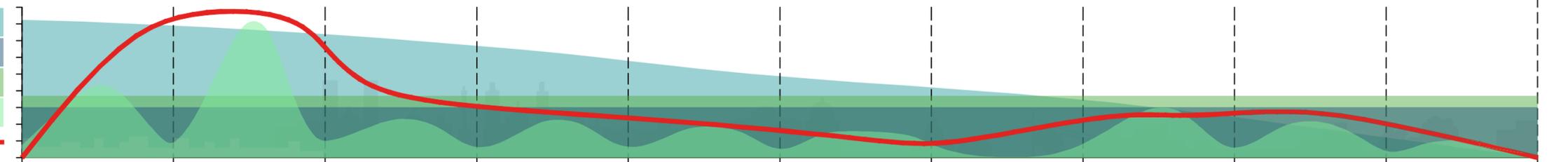
### INTERACCIONES

- Concurrencias
- Respuestas
- Encadenamientos



### MODULACIÓN BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

- B. Constante-Lejanía
- B. Constante-Vulnerabilidad eco.
- B. Constante-Mult. actividades
- B. Intermitentes
- Línea de Modulación



La modulación de las barreras de accesibilidad son los cambios de los factores que intervienen en la experiencia de moverse. Estos cambios tienen que ver con atributos de las barreras y estrategias de accesibilidad, es decir, con la **frecuencia** y las **interacciones** que existen entre ellas. Las frecuencias pueden ser de tipo **constante**, es decir que aparecen antes, durante y

después de los viajes; o **intermitente** que se refiere a que pueden aparecer en algún trayecto específico, desaparecer y luego presentarse en otro. Las interacciones pueden presentarse como: **concurrencia**: presencia de dos o más barreras al mismo tiempo; **respuesta**, que es una barrera o estrategia como réplica de otra; o **encadenamiento** que es la presencia de dos o más respuestas.

## IMELDA MODULACIÓN DE BARRERAS DE ACCESIBILIDAD

Imelda tiene 53 años, es divorciada y tiene una hija de 24 años y un hijo de 22. Vive en el conjunto habitacional Geovillas de Santa Bárbara en el municipio de Ixtapaluca, Estado de México desde el año 2001. Ese mismo año comenzó a laborar como trabajadora del hogar de lunes a sábado. Tiene dos empleos por día, es decir, realiza el aseo de dos casas en diferentes puntos de la ciudad diariamente. Para llegar a sus trabajos, Imelda se despierta todos los días a las 03:00 hr para salir a las 04:15 hrs. Es la mejor hora para salir porque si saliera un poco más tarde significaría un retraso de varias horas en el resto de sus actividades. Sale de casa cuando aún está oscuro. Ha sido asaltada durante este trayecto peatonal por lo que ahora se acompaña de vecinas para realizarlo. Después, toma una combi que la lleva al Metro Puebla. Este trayecto es el más difícil porque es largo, costoso, inseguro e incómodo. Ha sufrido varios asaltos durante el recorrido por lo que ha decidido no llevar móvil inteligente; el que lleva, procura esconderlo debajo de las ropas. Una vez que llega al metro hasta su primer destino laboral su viaje es más seguro y fácil. Trabaja durante 3 horas y a las 11 hrs se dirige al segundo destino laboral. Toma el tren ligero, camina y toma un autobús. Durante el trayecto peatonal debe pasar por un bajopuente, y el olor a orines le provoca inseguridad. Llega a su segundo lugar de trabajo cerca del mediodía, trabajar ahí durante tres horas. Finalmente, comienza el regreso a casa a las 15:00 hrs para llegar a las 18:30 hrs aproximadamente.

### MANIFESTACIONES SOBRE LOS CUIDADOS

- Autocuidado**  
Alteración en horarios de descanso  
Alteración en horarios de comida  
Primeras respuestas ante enfermedad
- Físico-material próximo**  
Llevar y recoger a los hijos de la escuela  
Primeras respuestas ante enfermedad  
Dejar sin vigilancia alguna a niños pequeños
- Afectivo-relacional remoto**  
Gestiones del hogar  
Resolución de conflictos familiares  
Localización de los hijos
- Relaciones y vínculos sociales**  
Pérdida de vínculos familiares (fam. próxima)  
Pérdida de amistades  
Dificultad de realizar lazos vecinales  
Interdependencia con empleadores

## 6.6 Conclusiones

En esta sección se identificaron las principales barreras y estrategias de accesibilidad presentadas durante la movilidad cotidiana laboral de cuatro trabajadoras domésticas habitantes de VMIS en Ixtapaluca y Zumpango. En primer lugar, se identificó aquellas barreras que están más asociadas con el territorio de la VMIS para conocer cómo afectan, no solo la movilidad dentro de lo conjuntos, sino la incidencia en el resto del trayecto y por tanto en distintos lugares del espacio urbano. También para identificar cuáles son las limitaciones socioculturales de mayor incidencia en la accesibilidad de estas personas y como repercute al interactuar con las barreras territoriales

Por otro lado se analizaron los atributos temporales de las barreras de accesibilidad y las interacciones que existen entre ellas con el fin de identificar su concentración espacio- temporal para apuntar a la posibilidad de proponer soluciones específicas localizables. La localización de concurrencias de barreras es útil para el análisis de sus interacciones. En el análisis se encontró que existen propiedades de las mismas que determinan la forma en que se realiza la movilidad cotidiana. Es decir, estas propiedades inciden sobre la facilidad o dificultad de acceder a la ciudad y conforman la experiencia de moverse en ella.

Es así como: la lejanía de servicios de salud, de abastecimiento, de oportunidades de trabajo; los atascos vehiculares en las principales vías de acceso y salida a los conjuntos; la probabilidad de asalto dentro de los conjuntos habitacionales y en el transporte público; la ineficiencia del acceso y servicio del transporte público en el Estado de México; así como la ubicación de estos conjuntos en zonas inundables y sin la infraestructura necesarias para un adecuado desagüe pluvial; son las principales limitaciones territoriales que los habitantes de la VMIS en la ZMCM deben enfrentar durante su movilidad cotidiana.

Si bien, no son las únicas barreras ni las más importantes, inciden durante todo el viaje a través de las decisiones tomadas durante su movilidad cotidiana y, por tanto, atraviesan diferentes ámbitos del espacio urbano. Es decir, a pesar de que

estas limitaciones son propias del territorio, no quedan fijas. Fluyen en otros ámbitos a través de la forma en que se realiza movilidad cotidiana, ya que todas las decisiones tomadas sobre ésta, son *tocadas* por las barreras particulares del lugar de residencia.

Ahora bien, se ha dicho que no son las únicas ni las más importantes. De la misma manera existen barreras más asociadas a aspectos socioculturales de las personas que ejercen la movilidad. En los casos analizados, ser mujeres, madres y trabajadoras domésticas también incurre en la experiencia de moverse. Éstas limitaciones, al combinarse con las anteriores, exacerbaban la dificultad de moverse por la ciudad.

La barrera económica, es una de las más evidentes y está siempre presente en las decisiones de sus viajes. Otras barreras que sobresalen son las de tipo emocional, cuerpo sensorial o kinestésica, organizacional y tecnológica, las cuales están fuertemente relacionadas con los roles de género y, aunque no todas se relacionan con éste, como el miedo al asalto, las estrategias para enfrentarlas, así como la manera de vivirlas, sí corresponden al género.

Lo anterior, es más evidente en las barreras organizacionales donde claramente se observa que, ante la necesidad económica, estas mujeres realizan doble jornada laboral, además de asumir las actividades correspondientes a sus responsabilidades del hogar y, en tres de los casos, el cuidado de los hijos. Sin embargo, también emergen tácticas y estrategias para sobrellevarlas o superarlas. En el análisis destacan las correspondientes a la economía, la seguridad y la organización de sus múltiples responsabilidades.

De esta manera se puede concluir que en los casos analizados, las barreras territoriales propias de la VMIS al concurrir con las barreras económicas y organizacionales —en este caso las que respectan a género y a su condición laboral— exacerbaban las limitaciones de acceso a la ciudad al restringir las opciones de movilidad cotidiana.

Por otro lado, se encontró que existen propiedades de las barreras que tienen que ver con aspectos temporales y con las correlaciones que existen entre ellas y las estrategias de accesibilidad, es decir, con la frecuencia e interacciones de las mismas. Éstas cambian y se transforman en diferentes momentos del viaje, dando como resultado variaciones en los niveles de accesibilidad. De esta manera, se propone el término de *modulación de las barreras de accesibilidad* en referencia a los cambios de los factores que intervienen en la accesibilidad durante la experiencia de moverse.

El término hace referencia a la modulación de una señal en el campo de las telecomunicaciones. La señal intenta llegar a su destino de la manera más directa pero depende de la *modulación de onda* —de frecuencia o amplitud— para ser conducida. Además, el concepto de modulación es dinámico y se refiere a los procesos de una actividad y no a una característica fija o estable. Ayuda a pensar en la accesibilidad de las personas como un fenómeno —una habilidad— que cambia y es multifactorial, y por tanto de manifestaciones complejas.

Así, la *modulación de las barreras de accesibilidad* depende de dos factores, la frecuencia y las interacciones de las barreras y estrategias de accesibilidad. La forma en que estos atributos se presentan —sus cambios en intensidad y tiempo— constituyen la forma en que se experimenta el espacio urbano, por tanto, configura la experiencia de la movilidad cotidiana.

En cuanto al primer atributo se encontró barreras con frecuencias constantes y barreras con frecuencias intermitentes. Las barreras constantes aparecen durante todo el trayecto, incluso pueden estar presentes antes y después del viaje. Las limitaciones más importantes encontradas en el análisis fueron: la lejanía con servicios de abastecimiento y salud y con oportunidades de trabajo; las restricciones asociadas a su condición socioeconómicas y las restricciones relacionadas al género, las cuales se ven reflejadas en barreras de tipo físico espacial, económicas y organizacionales. Sin embargo, aún siendo barreras de carácter constante —porque se presentan en todo el trayecto—, existen variaciones en intensidad conforme se avanza en el viaje.

Las barreras de tipo intermitentes son aquellas que se presentan de manera puntual durante el viaje, estas pueden desaparecer y presentarse nuevamente en una situación diferente. Están asociadas tanto a los aspectos físico espaciales del territorio como a los socioculturales de quienes ejercen la movilidad, así como situaciones eventuales que se presentan en el viaje. Las inundaciones es uno de los ejemplos más claros y más importantes en el análisis del atributo intermitente de una barrera ya que determina en gran medida la forma en que realizan el resto de sus viaje. Otras limitaciones de carácter intermitente encontradas fueron: la insuficiencia de derroteros, de horarios y de unidades de transporte en horarios pico; los atascos vehiculares; el hacinamiento en unidades de transporte; el miedo al asalto; los malos olores y las auto restricciones hacia el uso del teléfono móvil por temor al robo.

El segundo atributo de las barreras y estrategias de accesibilidad que componen la modulación son las interacciones que hay entre ellas. En los casos analizados encontramos tres tipos de interacción: *conurrencia*, *respuesta* y *encadenamiento*. La primera se refiere cuando dos o más barreras aparecen al mismo tiempo. En el caso de la inundaciones la concurrencia radica en las fuertes lluvias en zonas bajas e inundables donde se encuentran las VMIS y las deficiencias en el desagüe pluvial, es decir, concurren barreras temporales con físico espaciales.

Así mismo, la presencia de algunas barreras pueden detonar la presencia de otras barreras o de estrategias, a esto se le llama *respuesta*. Como el asalto peatonal o en transporte público durante los trayectos desencadena otra barrera de tipo emocional como el miedo. Y esta a su vez puede producir otra estrategia —o barrera— como lo es viajar con dos teléfonos móviles, esconder objetos de valor debajo de la ropa o evitar horarios peligrosos cuando es posible. A esta reacción ante las respuestas a limitaciones se le llama *encadenamiento*. Asimismo, es importante mencionar que las barreras de accesibilidad también se presentaron de manera aislada, es decir, sin la interacción con otra barrera.

En suma, al presentar las limitaciones y tácticas de accesibilidad del análisis de los casos, clasificándolas en barreras y estrategias, se identificó cuáles de estas tenían aspectos que destacaban las características físico temporales de las VMIS y aquellos aspectos que destacaban las socioculturales de quienes ejercen la movilidad. Se encontró que en ellas hay atributos de estas barreras de frecuencia e interacción que modulan la movilidad cotidiana, al demostrar que estas limitaciones no son fijas en el territorio durante la práctica, sino que en ocasiones trascienden a otros lugares del espacio urbano a través de las interacciones con limitaciones culturales de las personas y los atributos espaciales de otros lugares. Las limitaciones del territorio de exclusión trasciende a través del espacio urbano por medio de la movilidad de las personas.

## Capítulo 7 CUIDADOS REMOTOS Y VÍNCULOS SOCIALES

### 7.1 Introducción y consideraciones previas

Se ha revisado en el capítulo anterior cómo las limitaciones de accesibilidad tienen atributos de frecuencia e interacción que configuran la experiencia de moverse de las personas. Se propuso el término de *modulación de la barreras y estrategias de accesibilidad* para hablar de los procesos en los cambios de estas limitaciones durante los viajes cotidianos y tener mayor entendimiento de los mecanismos para acceder a la ciudad.

La observación de este proceso es relevante porque, para los habitantes de la periferia de la ZMCM, y particularmente para los que habitan en las VMIS, la movilidad cotidiana tiene efectos sobre el resto de sus actividades diarias, no solo porque es una práctica necesaria para el acceso a la ciudad central sino porque exige buena parte de sus recursos temporales, económicos, sociales y emocionales. Particularmente, para las mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en estos conjuntos, cuya mayor parte de actividades se centran en resolver sus responsabilidades laborales y de cuidados, las dificultades que tienen para acceder a los recursos que ofrece la ciudad para ejercer estas actividades tiene repercusiones importantes para su inclusión social.

El objetivo de este capítulo es comprender las relaciones entre accesibilidad y cuidados, analizando los mecanismos en que las limitaciones de acceso impiden a estas mujeres ejercer los recursos que ofrece la ciudad para poder trabajar y cuidar. Para ello se usa el análisis de la modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad desarrollados en el capítulo anterior ponderando la observación de sus prácticas de cuidado. Es preciso señalar que tanto las prácticas de movilidad como las de cuidado pueden ser condición o manifestación de la accesibilidad de las personas, esto significa que, tanto las limitaciones en la movilidad puede tener

efectos sobre las prácticas de cuidados como la manera en que se ejercen los cuidados configurar la movilidad cotidiana y por tanto , su acceso a la ciudad.

Es oportuno recordar algunas fronteras analíticas acerca de los cuidados que se desarrollaron ampliamente en el capítulo II de esta investigación y que señalaremos concisamente en este apartado para entender los efectos sobre aspectos de los cuidados que interesa destacar. Se retomó el concepto de *cuidados* de Joan Tronto para referirse a “*todas aquellas actividades que hace la especie humana para mantener, continuar y reparar nuestro mundo, para vivir en él de la mejor manera posible; este mundo incluye cuerpos, individualidades y entorno, considerado como una red compleja que sostiene la vida*” (Tronto, 2018, pp 24-25). Entonces, el concepto de cuidados apela a una noción amplia de éstos que considera el trabajo doméstico, trabajo de cuidados, labores de cuidados, labores reproductivas. Éste concepto sigue siendo objeto de debate porque cuestiona el significado mismo de trabajo. No interesa para la investigación entrar en la discusión teórica sobre esta noción y las labores de cuidado, por lo que, se llama prácticas de cuidado a todas las actividades de cuidado, incluyendo las labores de cuidado.<sup>64</sup>

Asimismo, esta investigación se posiciona en los estudios que cuestionan el concepto de dependencia y autonomía, al reconocer que todos necesitamos de cuidados —materiales y afectivos—, de diversos grados, dimensiones y formas a lo largo de nuestra vida. La dependencia no está en función de determinados grupos sociales y económicos, sino que es la representación de la vulnerabilidad de todas las personas y, por lo tanto, es algo inherente a la condición humana (Carrasco, Borderías Mondéjar, y Torns, 2011).

Lo anterior lleva, necesariamente, a cuestionar quién cuida y a quiénes se cuida. Es decir, cuestiona el concepto de cuidados que los considera como actividades

---

<sup>64</sup> Para mayor referencia sobre la posición teórico metodológica de este concepto y las limitaciones que tiene su uso, así como las fronteras analíticas de esta investigación consultar el capítulo II de esta tesis donde se abordan y justifican ampliamente.

únicamente dirigidas a personas “dependientes o no autónomas”, por el contrario, se entiende que las prácticas de cuidado tienen relaciones interdependientes. Este concepto reconoce que todos los individuos dependemos de unos y otros, de diversas formas dentro en el ámbito material (biológico y económico) y emocional para vivir a lo largo del ciclo vital. Por tanto, se objeta sobre el concepto de cuidados que apela únicamente a observar el aspecto material de éste, ya que reproduce la idea de la dependencia como una situación individual y no relacional al velar su aspecto relacionados a los vínculos afectivos; los cuales son de gran trascendencia para realizarlos, sobre todo para las personas que no pueden ejercer los cuidados próximos, como son los casos estudiados.

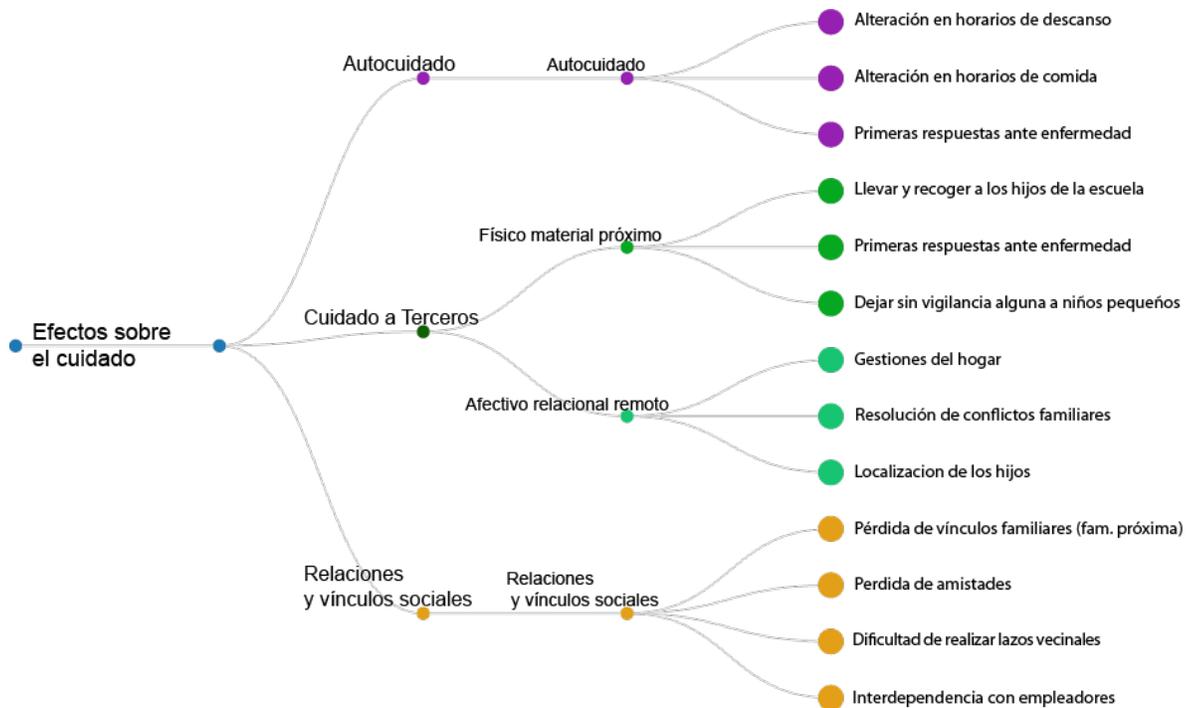
En ese sentido, Cass, Shove y Urry (2005) mencionan que un aspecto poco estudiado pero importante para la inclusión social es el acceso a las redes sociales. Sostienen que las personas tienen que acceder a estas si quieren participar en una sociedad contemporánea compleja y con múltiples redes. De ahí que superar las limitaciones espaciales en determinados momentos para acceder a redes informales, de trabajo, de ocio, de amistad y de familia es fundamental para la evitar la exclusión social. Se necesita conocer las características espacio-temporales de las redes sociales de las personas y cómo varían para evitar considerar la inclusión en términos que generalicen y predefinan los bienes y servicios públicos situados en lugares predeterminados; “la inclusión social consiste en formar parte de las redes que importan a las personas implicadas”(p 553).

Desde esta concepción extendida de los cuidados —interdependiente, material y afectiva— y desde la importancia de acceder a las redes sociales y vínculos de apoyo para la inclusión social, se puso atención a las prácticas de cuidado en su aspecto relacional, es decir, quién cuida, a quién cuidamos y con quién cuidamos. Por tanto, las prácticas de cuidado se clasificaron en efectos y condiciones 1) sobre el autocuidado 2) sobre el cuidado a terceros, ya sea personas “autónomas” o “dependientes” y 3) sobre las relaciones y vínculos sociales necesarios para cuidar. Además, los efectos y condiciones de las prácticas de autocuidado y los cuidados a terceros se clasificaron por tipo de cuidado físico-

material próximo y afectivo-relacional remoto. Y sobre los efectos de los cuidados en las relaciones y vínculos sociales se observan desde la creación, mantenimiento y pérdida, así como desde las relaciones de interdependencia con los empleadores.

En la Imagen 33 se presentan de manera sintética los efectos encontrados sobre las prácticas de cuidados clasificados por tipo de cuidados, quedando de la siguiente manera:

IMAGEN 33 MANIFESTACIONES SOBRE LOS CUIDADOS ENCONTRADOS EN EL ANÁLISIS



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

## 7.2 Condiciones y manifestaciones sobre el Autocuidado

Una cuarta parte de las prácticas de cuidado registradas en el análisis se refieren al mantenimiento de la salud física y emocional de las propias entrevistadas. La primera de las manifestaciones, y la más representativa, tiene que ver con la alteración de horarios de alimentación y descanso, ya que el cansancio crónico se manifestó en todas las entrevistadas. La lejanía con los lugares de trabajo, la

duración de los viajes, la múltiples actividades debido a las responsabilidades laborales, del hogar y del cuidado de los hijos, tienen como resultado una escasez de tiempo que, aunado a la exigencia física que requiere el aseo de las casas, repercute sobre su propia salud física y emocional. En este sentido son barreras físico espaciales —como la lejanía— y organizacionales —como la triple jornada— las que alteran mayormente las rutinas de alimentación y descanso.

En cuanto a los horarios de comida, se observó que todas las entrevistadas habían transformado sus hábitos alimenticios por razones asociadas a la lejanía con los puntos laborales y escasez de tiempo. Ninguna de ellas desayuna en casa. Imelda, Lety y Griselda refieren que salen muy temprano de casa —04:15 y 05:45 hrs respectivamente— y que no tienen tiempo ni hambre a esa hora. Optan por desayunar durante el viaje, en el caso de Imelda, aprovecha para comprar alimento cuando cambia de modo de transporte, Lety, Griselda y Josefina llevan alimento de su casa para desayunar en el transporte público, como fruta o pan.<sup>65</sup> Todas ellas con excepción de Josefina mencionan que, en ocasiones, algunos de sus empleadores les ofrece desayuno en su casa.

En cuanto a la comida solo Imelda indica que la realiza en casa de sus empleadores, mientras que Lety lleva algunos alimentos que pueda ingerirlos durante los viajes o espera hasta llegar a su casa para comer. Griselda también espera llegar a su casa para hacerlo y suele llevar alguna fruta para tolerar las sensación de hambre. Se debe tomar en cuenta que tanto Imelda, Lety y Griselda llegan a casa en horarios nocturnos: 19:00, 20:00 y 21:00 hrs respectivamente. Josefina, en cambio, sí come en casa porque, a diferencia de las demás, realiza el aseo de una casa en lugar de dos y llega alrededor de las 17:00 hrs. Al respecto Griselda comenta:

---

<sup>65</sup> Solo Griselda cambio el hábito de comer en el transporte público a partir de la pandemia por COVID-19, y optó por comer en el espacio público de sus trayectos peatonales , generalmente donde encontrara un banco para sentarse.

No desayuno. Primero porque es muy temprano, no me da hambre. Segundo, porque cuando llego a las casas (de los empleadores), me apuro y se me olvida. A la salida me muero de hambre, pero sé que tengo comida en casa. Entonces me espero hasta llegar a la casa [...] A veces me traigo el *tuppercito* y lo como cuando voy para la casa en el transporte, pero ahorita ya no se puede hacer eso por la pandemia.<sup>66</sup> Entonces me espero hasta llegar (se ríe) [...] Lo que sí procuro es que, a lo mejor para no tardarme más, me llevo que la manzana, que el platanito y lo como cuando voy caminando (Barroso, E\_Griselda, Pos. 258-262, 2021).

De la misma forma que se alteran los horarios de comida, se alteran la cantidad de horas de descanso. Una de las consecuencias que han mencionado estas mujeres en todas las entrevistas fue el cansancio que los largos trayectos les supone sumado a la triple jornada y la escasez de tiempo para el descanso. Tanto Imelda, Lety y Griselda duermen un promedio de seis horas por la noche; mientras que Josefina, debido a que atiende su puesto de antojitos mexicanos por la noche — hasta las 02:00 horas—, solo descansa cuatro horas durante la noche. Esto explica la razón de que su principal actividad durante los viajes sea dormir en el transporte público.

Por otro lado, Imelda relata haber enfermado cuando trabajó durante un mes todos los días incluyendo los domingos, menciona en ocasiones tener escalofríos, vómito y mareo; también señala que a partir de ese momento decidió dedicar el domingo para descansar. Aunque esto es relativo, los días de descanso, que en todos los casos son los fines de semana, los dedican en su mayor parte para hacer prácticas de cuidado como compras de alimentos, limpieza del hogar y preparar la comida para la semana. El relato de las actividades de Josefina en fines de semana ejemplifica esta situación:

Sábados y domingos, trato de hacer mi *quehacer*, lo que no pude hacer en la semana.

<sup>67</sup> Mi hija me apoya, pero hay cosas que no hace y yo siento que tampoco es su

---

<sup>66</sup> Se refiere a un artículo Tupperware, que es una marca de recipientes de plástico para transportar comida herméticamente.

<sup>67</sup> La expresión *quehacer* se refiere al aseo de la casa.

obligación [...] El sábado me levanto a las siete y media y voy a hacer ejercicio. Me gusta correr y las máquinas.<sup>68</sup> Hago una hora, hora y media. Después, regreso, me baño y voy a traer algo del mercado. Voy a cocinar porque tengo que preparar la comida para el día lunes que tiene que llevar mi hija, mi hijo y mi esposo, porque tienen que llevar comida. Entonces preparo para que haya comida para el día lunes. Y luego, trato de arreglar lo que me haga falta en la casa, hacer *quehacer*, lavar y preparar lo que me haga falta para mi puesto. (Barroso, E\_Josefina, Pos. 305-311, 2021).

No obstante, en este relato también se puede observar que Josefina sí dedica tiempo a hacer ejercicio. Es el único de los casos que menciona hacer alguna actividad de autocuidado. Lety en cambio, que siempre se ha ejercitado, menciona haber perdido el hábito desde que se mudó al conjunto habitacional en Zumpango.

Las barreras físico espaciales combinadas con las organizacionales aquí presentadas no son las únicas que repercuten sobre las prácticas de cuidado, las barreras económicas y de seguridad también se manifestaron en los resultados . En el caso de Lety , por ejemplo, el alza en los costos de transporte le supuso dejar de comer en restaurantes económicos y llevar su propia comida o esperar a llegar a casa para hacerlo:

Solo tengo una hora para traslado y comida (entre una casa y otra). Y sí iba a una fondita que dan barato pero raras veces y con la subida de los camiones menos (se refiere al costo).<sup>69</sup> Ya no. Entonces por eso me espero a llegar a mi casa y comer. (Barroso, E\_Lety, Pos. 574-579, 2021).

Además, las barreras de seguridad en los conjuntos habitacionales junto con la lejanía de centros de salud y farmacias (barrera físico espacial) afecta

---

<sup>68</sup> Con *maquinas* se refiere a los aparatos para ejercitarse colocados en el espacio público, principalmente camellones y parques.

<sup>69</sup> Se les llama fondas a los restaurantes de comida económica en donde sirven tres tiempos.

principalmente las primeras respuestas ante alguna enfermedad o accidente. Un ejemplo es el caso de Lety, que en varias ocasiones ha pasado la noche enferma sin decidir ir a una farmacia debido al miedo que le causa salir del conjunto a esa hora y la lejanía de la farmacia más cercana. El relato de Griselda da cuenta de la dificultad de acceder a servicios de salud:

[...]Yo tenía Seguro Popular<sup>70</sup> pero ya lo quitaron, entonces ya no tengo ningún servicio de salud. Hay un pequeño dispensario, si se le puede llamar así, "de salud" en la unidad, pero no se dan abasto. Entonces, si tienes alguna enfermedad fuerte, no sé, alguna urgencia, tienes que desplazarte al municipio o delegación de Ixtapaluca o de Chalco para que te puedan atender, porque ahí no hay. Nada más, los dichosos similares, genéricos o el doctor particular pero no hay más. (Barroso, E\_Griselda\_, Pos. 81-87, 2021).

### 7.3 Condiciones y manifestaciones sobre el cuidado a terceros

Se ha planteado que las prácticas de cuidados no solo tienen un componente físico material sino también uno afectivo relacional. En los estudios acerca de los paisajes de cuidado (*landscapes of care*) las reflexiones de Milligan y Walles (2010) sobre los términos anglosajones *caring for* y *caring about* nos ayudan a comprender las distintas formas de cuidar a que se manifiestan espacialmente. Estos términos podrían traducirse como 'atender a' y 'preocuparse por' respectivamente, pero tienen connotaciones más amplias que se pierden en la traducción y que se intentan aclarar a lo largo de este apartado. Para evitar limitar las prácticas de cuidado a actividades relacionadas solo con la atención o la preocupación, se decidió hablar del aspecto físico-relacional próximo y afectivo-relacional remoto de las prácticas de cuidados.

Cuando se abordan las prácticas de cuidado, se tiende a enfocar al elemento material y próximo, es decir, a aquellas prácticas que son cercanas y presentes, uno a uno. Por ejemplo, las actividades relacionadas con las labores domésticas:

---

<sup>70</sup> El Seguro Popular era un esquema de aseguramiento público de salud para personas que no contaban con seguro social por medio de una relación laboral. Se adquiría por autoafiliación y la incorporación tenía una vigencia de tres años.

dar de comer, llevar y recoger de la escuela, la vigilancia y supervisión de las actividades que realizan. Sin embargo, existen actividades de cuidado que se realizan de manera remota, es decir, alejadas del sujeto/objeto de cuidado y que se encarnan en un espacio-tiempo determinado. Estas actividades están más asociadas a la dimensión afectivo-relacional del cuidado y alude actividades como las gestiones domésticas a distancia; como el caso de los migrantes, que mantienen el contacto con su familia en el país de origen a través de llamadas telefónicas, correos electrónicos o enviando remesas, o las actividades cuyo origen es la preocupación por los sujetos/objetos de cuidados al no estar próximos a ellos.<sup>71</sup>

De ahí que estas prácticas de cuidado a distancia sean de interés para esta investigación ya que permite explicar cómo se realizan los cuidados las mujeres que viven en las VMIS y trabajan en la Ciudad de México ante la escasez de tiempo debido a los largos traslados laborales. A continuación, se muestran los efectos de los cuidados a terceros desde estos dos modos. Primero los efectos sobre el cuidado físico material próximo donde las barreras organizacionales conforman un papel relevante, y segundo, sobre el cuidado afectivo-relacional remoto, considerado uno de los aspectos más sugerentes en los resultado de esta investigación debido las limitaciones para realizar el cuidado próximo.

### 7.3.1 Cuidado Físico-material próximo

Las principales manifestaciones encontradas de las barreras de accesibilidad sobre el cuidado a terceros de tipo físico material próximo recaen, en tres de los casos, sobre los cuidados hacia los hijos. Específicamente, en las siguientes prácticas: reducción de la jornada laboral cuando los hijos son pequeños, las decisiones sobre primeras respuestas ante una enfermedad o accidente y, sobre todo, la vigilancia y supervisión cercana y presente.

---

<sup>71</sup> Un desarrollo más amplio sobre los aspectos físico-material próximo y afectivo relacional remoto se encuentra en el apartado de paisajes de cuidado del Capítulo II de esta tesis.

En los casos analizados donde se registraron prácticas de cuidado hacia hijos, la limitación de la lejanía con los lugares de trabajo así como las múltiples responsabilidades laborales y domésticas —es decir, barreras de tipo físico espacial y organizacional—, obligó a la reducción de horas laborales cuando estos eran pequeños; realizando el aseo de una casa por día, en el caso de Imelda y Griselda y, en el caso de Josefina, suspendiendo la actividad como trabajadora del hogar y dedicándose exclusivamente las labores domésticas, de cuidado de sus hijos, además de atender su negocio de comida. Sin embargo, en los tres casos se expresó que las limitaciones económicas eran muy altas, en ocasiones al punto de tener recursos muy limitados para la alimentación. Por lo anterior, cuando estos llegaron a la edad suficiente para transportarse por su cuenta a la escuela (en el caso de los hijos de Imelda y Josefina, once años; y en el caso de los hijos de Griselda 12 años), ellas decidieron regresar a la doble jornada laboral para tener mayor solvencia económica.

Por otro lado, las limitaciones por la lejanía a centros de salud y el acceso a servicios de transporte público —barreras físico espacial— ha afectado las primeras respuestas ante accidentes y enfermedades de los hijos; al igual que en los efectos sobre el autocuidado. En el caso de Imelda y Griselda, manifiestan que cuando los hijos enferman tienen pocas opciones de atención médica, siendo las más próximas los servicios de farmacias particulares económicas (como Farmacias Similares, de Genéricos o del Ahorro, por ejemplo). Si necesitan la atención por la noche, las limitaciones aumentan a limitar las rutas de transporte público y la inseguridad de los conjuntos —barreras de transporte y seguridad—. Al respecto, Griselda menciona las barreras de transporte y económicas cuando tuvo que atender a dos de sus hijos de urgencias:

[...] Pero cuando ya son cosas fuertes, supongamos de lo del balazo de mi hijo. O como el chiquillo que a los ocho años se cayó de la bicicleta y se pegó la cabeza y tuvo convulsiones y demás, tuvimos que ir de urgencias al (hospital) Pedro López. Ahí le atendieron... está en Ixtapaluca, centro. Pero para poder salir y llevarlo ahí tuve que pagar taxi, porque si no iban a ser varios peseros para poder llegar y la urgencia era

demasiada. Entonces tomamos taxi. De ahí está muy cerca, “tentativamente”, pero es más caro, me cobraron 120 pesos. (Barroso, E\_Griselda, Pos. 82-87, 2021).

Otra de las afectaciones al cuidado de tipo físico material tiene que ver con el abastecimiento de alimentos y enseres para el cuidado, ya que las opciones para adquirirlos son limitadas. En todos los casos, prefiere realizar la compra de alimentos en los *tianguis*.<sup>72</sup> Ellas mencionan que lo hacen de esta manera porque es lo más cercano y económico, ya que llegar al súper mercado más cercano supone más tiempo, dinero y esfuerzo. En los casos de las que viven en Ixtapaluca, cuando van al súper mercado, lo realizan por medio de *bicitaxis* para así poder transportar las bolsas del abasto.

Quizá la afectación más importante sobre las prácticas de cuidado es precisamente las limitaciones sobre la realización cercana, cuerpo a cuerpo, de estos. Cuando los hijos son pequeños, la vigilancia próxima es esencial para mantener su bienestar físico y emocional. No obstante, en los casos analizados, existen limitaciones que concurren como las físico espaciales, las económicas y las organizacionales en referencia a la lejanía con oportunidades de empleo, la precariedad económica y las múltiples obligaciones laborales y de cuidados. Como se ha visto, estas limitaciones provocan otras barreras, a manera de *respuesta*; como las propias de las dinámicas de los conjuntos como viviendas “dormitorio”, que impiden la formación y mantenimiento de redes para los cuidados. Esto a su vez causa que la vigilancia y supervisión de los hijos de manera próxima se restrinja significativamente, incluso habiendo ocasiones en que se tenga que dejarlos sin vigilancia alguna por algunas horas.

Como ejemplo, Imelda menciona que hubo ocasiones en que había coordinado con su entonces esposo, el cuidado de los hijos por la tarde, mientras ellas iba a

---

<sup>72</sup> Los *tianguis* o *mercado sobre ruedas* son mercados de tipo no fijos, es decir, que se desplazan por varios puntos de la ciudad durante los diferentes días de la semana. Es parecido a lo que en otros lugares se le conoce como *mercadillos* o *mercado de pulgas*. Se caracterizan por ubicarse en el espacio público, en ellos se puede encontrar diferentes tipos de alimentos o enseres.

trabajar. Sin embargo, éste solía salir de la casa dejando sin supervisión a los hijos. Lo hacía en ocasiones a manera de castigo o porque tenía “otras cosas que hacer”. Cuando castigaba a sus hijos, los sacaba de la casa y la cerraba para que no pudieran entrar. Ellos esperaban algunas horas sobre el pequeño jardín frontal hasta que llegaran algunos de sus padres.

Josefina también narra que hubo varias ocasiones que su hijo menor se quedó sin supervisión, ante la imposibilidad de que hubiera alguien que lo cuidara.

Cuando mis hijos tenían 6 y 3 años, yo empecé a organizar para poner mi puesto para vender. En la mañana me levantaba como a las seis de la mañana, le daba de desayunar a mi hija y a mi hijo. La llevaba a la escuela y regresaba, y con mucha pena a mi hijo lo amarraba. Lo amarraba con una venda y me iba para la Merced, a surtirme [...] No, no había nadie quién lo cuidara. En ocasiones se lo encargaba a alguna vecina, le daba las llaves por si llegaba a pasar cualquier cosa. Yo le decía a mi hijo: te portas bien. Le compraba alguna golosina que quisiera, lo amarraba y lo dejaba en la cama. Le dejaba su nica (bacinica) abajo de la cama. Le decía: mira, cuando tú quieras hacer del baño lo jalas, después lo empujas y ahí te quedas. Eso era un día a la semana, yo me iba rápido, entre comillas rápido, a traer mi mercancía. Regresaba y llegaba antes de que saliera mi hija de la escuela. Cuando me daba tiempo me lo llevaba a mi hijo, cuando no, lo dejaba encerrado y tenía que correr a recoger a mi hija, saliendo de la escuela. Y ya, regresaba y soltaba a mi hijo. Se quedaba aproximadamente unas tres horas solo. (Barroso, E\_Josefina, Pos. 337-343,2021).

La imposibilidad de realizar los cuidados físico materiales de manera próxima ha llevado a estas mujeres a buscar una manera de realizar algunas prácticas de cuidados de manera remota. A continuación se describen los principales efectos de la accesibilidad sobre las prácticas de cuidado de tipo afectivo-relacional.

### 7.3.2 Cuidado Afectivo-relacional remoto

Para las mujeres entrevistadas, las implicaciones de tiempo que les supone viajar tan lejos para llegar a sus lugares de trabajo reduce las posibilidades de realizar las prácticas de cuidado de manera próxima. Aunado a esto la inseguridad y la

dinámica propia de los conjuntos habitacionales, como territorios dormitorio, y las carencias económicas de las entrevistadas, dificultan la posibilidad de crear o mantener redes comunitarias, vecinales o familiares que coadyuven a la realización de algunas de estas prácticas de manera próxima ya sea por ellas u otras personas.<sup>73</sup> Ante la necesidad de cumplir con sus responsabilidades domésticas y de cuidados, el uso del teléfono móvil ha sido una estrategia tecnológica que juega un papel fundamental para realizar algunas prácticas de cuidado de manera remota. En el análisis destacan: la realización de todo tipo de gestiones domésticas con los miembros del hogar, la mediación de conflictos familiares y la localización y vigilancia distante de los hijos, entre otros.

En cuanto al uso del teléfono móvil para gestiones domésticas y vigilancia de los hijos, tanto Imelda como Griselda y Josefina se comunican con sus hijos e hijas —aunque en su mayoría lo hacen con las hijas— para solicitarles que realicen compras de abastecimiento, para indicarles qué comida deben consumir en ese día, para que vigilen a sus hermanos o para pedirles que realicen algún trámite o actividad que ellas no pueden realizar, asimismo, lo hacen para supervisar las actividades escolares de los hijos. En el siguiente relato de Griselda, al preguntarle para qué usa el teléfono móvil durante sus viajes laborales, muestra muy claramente cómo realiza y supervisa varias actividades de cuidado de manera remota por este medio:

En el transporte, checo que los niños tomen cada una de las clases, que no se duerman. Les comento qué hay de desayunar, (les preguntó) qué dejaron de tarea. Me comunico con las mismas orientadoras, ellas me mandan mensajes si hay atraso de tareas. Me comunico con ellos, checo qué atrasos son los que tienen [...] Todo eso por teléfono y WhatsApp [...] si puedo hacer la llamada, les llamo, si no nada más por Whatsapp estoy al pendiente de ellos. Y de la comida y todo eso, pues obviamente, ya me programo sábado o domingo para guisar para toda la semana y les pregunto si ya comieron; y las cosas que tenía pendientes que hacer; y si hay que llevar algo a

---

<sup>73</sup> Este tema se desarrolla ampliamente más adelante en el apartado de Efectos sobre las redes y vínculos sociales

entregar... hago de todo (por teléfono) (se ríe) (Barroso, E\_Griselda, Pos. 170-172, 2021)

Además, Griselda tienen una gran preocupación por el consumo de marihuana y piedra de su hijo de catorce años, sabe que lo realiza en las áreas públicas dentro del conjunto habitacional con algunos grupos de jóvenes que también viven ahí. De ahí que el uso del teléfono móvil lo considere imprescindible para la vigilancia y localización de su hijo y por tanto, para su propia tranquilidad. Lo usa para llamarlo constantemente, para llamar a su hija y al padre de su hijo para localizarlo. Lo hace durante los viajes laborales y de regreso a casa como en sus lugares de trabajo. En ese sentido, el contacto con su hija y el padre de su hijo a través del teléfono móvil funciona también como un tipo de supervisión y control de tipo remoto por parte de Griselda sobre la movilidad de su hijo. Ella prefiere que se quede en casa, lo que provoca la (in)movilidad de éste debido a la preocupación de su madre por la inseguridad y su consumo de drogas dentro del conjunto. Esta supervisión remota a la que ella se refería se pudo comprobar personalmente durante una de las entrevistas. Griselda recibió una llamada del padre de su hijo, donde le informaba sobre la alimentación, los permisos que les habían dado para salir y dónde se encontraban los hijos en ese momento:

Me permites (recibe una llamada por teléfono, inicia conversación con padre de hijos) Bueno, bueno. No, no te preocupes, no hay ningún problema. Sí, Meli me dijo que iba a ir una comida con sus amigas y Josafat me habló para pedirme permiso para ir con la Maris y todo bien. Si no, no hay ningún problema. Ok, sí, muchas gracias. OK adiós (Termina llamada por teléfono y se dirige a mi). Es a lo que voy, es su papá diciéndome que ya se fue Meli, que ya se fue Josafat, que se acabaron toda la comida que les había dejado y que si me llevaba algo. O sea, en ese aspecto aunque estamos divorciados, él sí los ve, es buen papá. (Barroso, E\_Griselda, Pos. 356, 2021)

Por otro lado, el teléfono móvil jugó un papel importante en la mediación de conflictos familiares para Imelda, sobre todo después de su divorcio. Ella menciona que su hijo e hija se quedaban solos en casa y tenían muchos conflictos, por lo que recibía constantemente llamadas por parte de ellos para que intercediera en la discusión y llegarán a una resolución.

Asimismo, para Josefina el uso del teléfono móvil es indispensable para coordinar con su hija las gestiones del puesto de comida que instala en la noche, fuera de casa. Por este medio ella supervisa si hace falta algún insumo para ello y, en caso de que así sea, aprovecha sus viajes de regreso a casa para adquirirlo. También, indica que usa el teléfono durante los viajes para comunicarse con su madre que se encuentra en Tetela de Ocampo, Puebla y conocer su estado de salud, ya que ocasionalmente puede visitarla.

La preocupación que supone estar alejadas de sus hijos la mayor parte del día—lo que supone sacrificar la convivencia y supervisión próxima— se puede apreciar claramente en los relatos de Imelda y Griselda, donde expresan la premura con la que realizan la mayor parte de sus actividades fuera del hogar y el stress que les causa; lo cual se manifiesta tanto durante los viajes laborales como en los lugares de trabajo. Como lo expresa Imelda: “Sacrifico el tiempo que no estoy con ellos, porque salgo y están durmiendo. Llego y los veo nada más un ratito y ya me voy a dormir”(Barroso, E\_Imelda, Pos. 281, 2019).

En su caso, ha tenido que negociar con sus empleadores varias veces su horario de entrada de labores. Cuando sus hijos eran más pequeños solo realizaba el aseo de una casa por día para poder llevarlos y recogerlos de la escuela. Ahora que son mayores y realiza el aseo de dos casas por día, entra, en mayoría de los casos, a las 06:00 horas, ya que asegura que si lo hiciera más tarde supondría un regreso más largo y por tanto menos tiempo de convivencia con la familia, debido a los horarios pico de transporte. En los siguientes párrafos Imelda y Griselda dan cuenta de la ansiedad y la premura que implicaba las actividades que debía de realizar durante el día cuando sus hijos eran pequeños:

*Imelda:* Cuando eran chicos, era mucho stress, cuando iban a la primaria. Yo le pedí de favor (a mi empleadora) que si podía llegar en las tardes porque tenía que llevarlos a la escuela, sacarlos de la escuela y dejarles la comida. Entonces, pues corriendo... y luego en la noche sí se me hacía muy pesado porque llegaba al trabajo a las tres de la

tarde y luego, a mi casa llegaba 10 y media (de la noche). (Barroso, E\_Imelda, Pos. 280-287, 2019)

*Griselda:* Pues siempre ha sido difícil. He vivido muy a la carrera. [5.2s] Con ellos empecé viviendo en el distrito. Fíjate, en el distrito ... Es algo también criminal, porque aquí se vive más acelerado. Yo con ellos me paraba temprano. Era igual a las 5 de la mañana, dormidos los niños, tratar de limpiarlos, medio arreglarlos. Entonces arreglaba a uno y luego al otro. Luego, súbete al transporte con los dos, uno de la mano, al otro en la cangurera, y además mi bolsa, la maleta y el niño en cargando [...] Entonces, en lo que te agarrabas (en el autobús), maniobrabas... yo le decía al niño que se agarrara... pobrecitos. (Barroso, E\_Griselda, Pos. 210-212, 2021).

#### **7.4 Condiciones y manifestaciones sobre las vínculos sociales y redes de apoyo**

La lejanía con los lugares de trabajo, las dificultades de acceso en transporte público y la falta de seguridad de los conjuntos de VMIS ha ocasionado que se genere una dinámica particular en el uso de los conjuntos como viviendas dormitorio; sobre todo durante los primeros años de construcción. Esto quiere decir que los habitantes, al pasar tanto tiempo fuera de casa por la lejanía de oportunidades laborales y a áreas centrales, ocupan las unidades de vivienda principalmente para pernoctar, lo que ocasiona un paisaje urbano de abandono e inseguridad.

Lo anterior es más evidente en las VMIS de Zumpango, donde habita Lety, las cuales fueron construidas hace diez años aproximadamente, y todavía no ha habido una integración urbana, ni física ni social, en parte, debido a la lejanía con el tejido urbano. Por otro lado, aunque las VMIS ubicadas en Ixtapaluca se encuentran más cercanas al tejido urbano y fueron construidas hace dos décadas, la inseguridad que existe dentro de los conjuntos habitacionales ha contribuido a generar desconfianza entre vecinos, sumando al ambiente de desconfianza e inseguridad de estos territorios.<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Estos argumentos se encuentran desarrollados ampliamente en el capítulo contextual de esta tesis en la sección de Transporte y Empleo.

Estos fenómenos, aunado a las carencias económicas reducen las posibilidades de creación y mantenimiento de redes sociales que podrían ejercer un papel importante sobre los cuidados; como son las redes familiares, las redes vecinales o cualquier red de solidaridad y apoyo para los cuidados. Además, las trabajadoras del hogar, en su mayoría, ejercen este oficio de manera informal. Solo el 2% de ellas cuenta con contrato laboral y poco más del uno por ciento está afiliada y tienen prestaciones de seguridad social en el IMSS (COPRED, 2021). Esto las limita en el acceso gratuito a guarderías y centros de cuidado para menores. Así, estas mujeres se encuentran con la dificultad de mantener redes familiares, crear redes vecinales o comunitarias, y acceder a ayuda institucional, fundamentales para la realización de las prácticas de cuidado.

### 7.4.1 Mantenimiento y pérdidas sobre redes y vínculos sociales

Dentro de las condiciones y manifestaciones de la accesibilidad sobre las redes y vínculos sociales, en el análisis se encontró la dificultad de mantener vínculos familiares y amistades, y la dificultad de crear y mantener vínculos vecinales. En cuanto a los vínculos familiares se hace referencia a la familia próxima, la no nuclear, es decir, aquella que no habita en el mismo hogar. Y en cuanto a las amistades se hace referencia a aquellas que se mantenían antes de habitar en los conjuntos y las que se tienen durante su residencia en ellos.

Se encontró que las dificultades para el acceso a los conjuntos incide en las decisiones para realizar visitas a familiares y que los familiares los visiten. En el caso de Lety, por ejemplo, las visitas a su único hijo son esporádicas. La razón principal es la escasez de tiempo y, en caso que tenga tiempo libre, prefiere ocuparlo para descansar. En el siguiente párrafo, Lety expresa el cansancio físico y emocional que le provoca los traslados como razón para no visitar más a menudo a su hijo:

¿A mi hijo? No, no puedo. Yo quisiera verlo más, pero termino literalmente cansada de tantas horas de viaje, de tanto pelear con la gente. Pelear por el espacio, por subir

una escalera, por entrar al metro o sea, por todo. Sí te agota, entonces ya no lo hago... (Barroso, E\_Lety, Pos. 244, 2019).

Además del cansancio, Lety refiere que los gastos de transporte para visitarlo son altos. Josefina, por su parte, a pesar de que su hermana vive en el mismo municipio de Ixtapaluca, no la visita; la razón que manifiesta es, igualmente, la escasez de tiempo. Griselda comenta que desde que se mudó, el único familiar que visita es a su padre, también refiere que ha perdido amistades que tenía cuando vivía en la Ciudad de México debido a la falta de contacto por vivir tan alejada. Por otra parte, el contacto con la familia próxima de Imelda no ha variado mucho, solo mantiene contacto con uno de sus hermanos que vive en Puebla; sobre sus amistades no hace referencia.

Una vez más el uso del teléfono móvil resulta de gran importancia como estrategia para mantener el contacto con la familia próxima y amistades ante las limitaciones de accesibilidad que resultan en la dificultad de verlos en persona. El principal uso que se le da al móvil es realizar llamadas telefónicas, pero también enviar mensajes instantáneos para saludar o mandar fotos. Estas prácticas de cuidados de tipo afectivo-relacional remoto, se han realizado en todos los casos en algún momento durante los viajes laborales y de regreso a casa. Cabe indicar que las llamadas se procuran hacer en los trayectos con menor riesgo de ser asaltadas.

En cuanto a las relaciones vecinales, de los cuatro casos analizados, solo Josefina manifiesta tener una relación de amistad con uno de sus vecinos. A su vez, Lety manifiesta que en su caso es difícil conocerlos o establecer una relación de confianza debido a las personas que van a trabajar como ella, usan las viviendas del conjunto solo como dormitorio, esto les impide tener el tiempo necesario de convivencia. En ese sentido, Lety refiere también que conoce casos de personas que pernoctan en las viviendas del conjunto solo los fines de semana. Es decir, afirma que, ante la lejanía y los altos costos de transporte, algunas personas que laboran en la Ciudad de México, prefieren pasar la noche con algún conocido o familiar, o rentar un cuarto económico en la Ciudad de México antes que realizar

el largo viaje diariamente, también indica que vuelven con su familia los fines de semana para quedarse.

Sumado a esto, la inseguridad que se presenta en los conjuntos habitacionales, también ha impedido que puedan generar relaciones de confianza entre vecinos, a pesar de que hay casos, en los conjuntos de Ixtapaluca, que han habitado ahí desde hace dos décadas; mientras que, en el caso de Lety en Zumpango, desde hace once años. Al respecto, Griselda sostiene: *No nos vemos, solo nos conocemos de los trayectos.*

La poca convivencia o trato que se genera entre vecinos que se desplazan para trabajar se realiza, precisamente, durante los dos primeros trayectos cotidianos hacia sus lugares de trabajo: el trayecto peatonal para acceder al transporte público y el trayecto en autobús y combi sobre la principal ruta de acceso a los conjuntos —la autopista México- Puebla y México-Pachuca—.

La situación de Imelda, anteriormente comentada, sobre la coordinación entre vecinas para realizar el trayecto peatonal juntas de forma más segura, es un claro ejemplo de la generación de relaciones vecinales a partir de su movilidad cotidiana; sin embargo, la compañía durante los traslados solo se mantuvo por casi dos años, ya que varias de ellas perdieron el trabajo ante la contingencia por COVID -19.

En ocasiones tampoco hay algún trato o acompañamiento consensuado, sino únicamente el reconocimiento visual y un relativo acercamiento físico al momento de realizar el trayecto peatonal, que podría disuadir un asalto al caminar “acompañada”, como en el caso de Griselda. Pero el reconocimiento visual de los vecinos no es suficiente para generar una relación de confianza. En el siguiente párrafo narra sobre la apatía de estos y la poca solidaridad cuando fue asaltada dentro del conjunto en su trayecto de regreso a casa:

Sí, a mí me tocó. Llegando de laborar. Yo vivo del lado de la barranca y fue en un horario en el que trabajaba doble turno. Iba llegando de la de la pesera. Me deja a una

cuadra de mi casa. Pero no hay nada de seguridad. Voy bajando y salieron de entre los árboles dos muchachos drogados, de los cuales uno se adelanta, me da un golpe en las costilla. Yo los sentí como golpe, no supe qué era, pero venía con la chamarra en la bolsa y estaba espiando. Entonces me da un golpe en la costilla y yo ya tenía las llaves en la mano para poder entrar. Pues...cuando me pegó y me quiso quitar la bolsa, mi reacción fue pegarle con las llaves en la cara. Y se hizo para atrás... y lo arañé en la cara y empecé a gritar. Pero nadie se asomó. Se fue corriendo, se metió a la barranca y nada más le gritó al otro [...] palabras muy muy groseras [...]. Se echa a correr y me echo a correr tras de él con un palo que estaba en los árboles. Entonces ya fue cuando empezaron a prender las luces y se echaron a correr los dos [...]. Eran entre las diez y media y once (de la noche). Y pues nadie salió. Nada más prendieron las luces, se asomaron por las ventanas y hasta ahí, nadie salió. Entonces, ya me revisé [...] No me pasó nada. No me quitaron nada [...]. Entonces, más adelante, pasado un lapso como de dos meses, se me quedó grabada la cara de este muchacho. Lo llegué a ver dentro de la misma combi, cuando ya venía para acá (al conjunto) y la verdad, me bajé. Fue mi reacción. Ya no quería volver a pasar eso. Y no hice ninguna denuncia porque, pues no tenía ni modo de nada. Lo que quería era llegar a mi casa y encerrarme y ver a mis hijos (Barroso, E\_Griselda, Pos. 67-69, 2021).

### 7.4.2 Interdependencia con los empleadores

De acuerdo al Informe sobre la situación de los derechos de las personas trabajadoras del hogar en la Ciudad de México, casi el 90% de las encuestadas laboran de entrada por salida, es decir, no residen en el lugar donde trabajan. Además, poco más del 40% tienen de dos a más de cinco empleadores (COPRED, 2021). Tres de los cuatro casos analizados corresponden a estas cifras, con excepción de Lety, aunque, a pesar de tener un solo empleador, realiza el aseo de varias casas y departamentos por semana.<sup>75</sup> Esta situación laboral produce una interdependencia con sus empleadores en relación con su movilidad cotidiana que representa una barrera organizacional importante al tener que desplazarse a

---

<sup>75</sup> Como se detalló en la presentación de los casos en el capítulo metodológico, Lety cuenta con un empleador que administra la renta varias casa y departamentos para ofrecer alojamientos temporales.

varios destinos por semana: en el caso de Imelda y Lety seis destinos a la semana, en el caso de Griselda entre cuatro y seis y, en el caso de Josefina cuatro.

Los empleadores, por su parte, también ejercen cierta dependencia con las trabajadoras del hogar respecto a su movilidad en diferentes sentidos. Por ejemplo, en la mayor parte de los casos estudiados, para que ellas puedan ingresar a los hogares para realizar su trabajo, dependen de que el empleador les de entrada; en el menor de los casos los empleadores les otorgan llaves para que puedan entrar, aún si estos no se encuentran en el hogar. Según los relatos de las entrevistadas, la mayor parte de ellos prefieren estar en casa mientras ellas realizan el aseo, ya sea para supervisar el trabajo o porque existe desconfianza al dejarlas solas. Lo anterior, obliga a los empleadores a quedarse en casa mientras ellas trabajan. Imelda, Griselda y Josefina mencionan que en ocasiones reciben presión por parte de los empleadores para que terminen antes su trabajo porque desean salir, y no lo hacen hasta que ellas terminen su trabajo; muchas veces bajo el pretexto de “no hay quién cierre”.

La interdependencia con los empleadores por los destinos laborales es más claro en el caso de Imelda. La relación laboral con la mayoría de sus empleadores es de varios años —entre 7 y 20 años—, algunos de ellos se han mudado a hogares más alejados o de peor acceso para ella, lo que representa trayectos laborales aún más largos. Sin embargo, ha decidido quedarse con ellos bajo las razones de buen trato —*mejor bueno conocido que malo por conocer*— y apoyo solidario, pero sobre todo, en los últimos años, debido a que recibe de todos ellos la cuota patronal de seguridad social del programa piloto para personas trabajadoras del hogar del IMSS. Cabe recordar que poco menos del 2% de las trabajadoras del hogar recibe esta aportación por parte de sus empleadores, por lo que Imelda teme que si cambia de empleador no quiera realizar esta cuota.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup> Sobre el programa piloto y la situación de las trabajadoras del hogar en el país se encuentran desarrollados en el apartado homónimo en el capítulo metodológico de estas tesis.

Como ejemplo de lo anterior, uno de sus empleadores se mudó de la Ciudad de México a Metepec, Estado de México. Este viaje significa atravesar toda la Ciudad de México de Este a Oeste y parte del Estado de México. Además implica tomar un autobús foráneo para su llegada y casi 4 horas de viaje desde su casa. Aunque al principio estaba renuente a realizarlo, decidió hacerlo por casi 6 meses, hasta que ellos se mudaron al extranjero. Este cambio laboral implicó, además de la negociación con sus empleadores del pago de servicios y viáticos, que por primera vez se quedara a pasar la noche en casa de algunos de ellos; en este caso de viernes a sábado. Al preguntar las razones por la que decidió quedarse a laborar con ellos, Imelda menciona aspectos económicos como el pago del seguro social y buen pago de sus servicios y viáticos, pero además aspectos emocionales como el *buen trato* y el cariño que tiene con la familia y sobre todo con el niño pequeño a quién ha cuidado desde que tiene 3 meses de edad dos veces por semana. El hecho de que los empleadores tampoco hayan decidido cambiar de trabajadora al mudarse sugiere una relación de preferencia y de confianza por el trabajo que realiza, por lo que también dependen de que ella llegue a Metepec para que puedan ejercer otras actividades con la tranquilidad de un buen cuidado de su hijo.

La interdependencia en la movilidad de trabajadora y empleador se manifestó en otra ocasión donde el encadenamiento de barreras y estrategias de seguridad, emocional y tecnológicas de Imelda, produjo efectos sobre la movilidad del empleador. Durante la pandemia por COVID-19 se redujeron las rutas de autobuses que le permitían llegar a casa de su empleador. El realizar ese trayecto a pie representaba para ella más de treinta minutos en calles con pendientes pronunciadas. El jefe de Imelda le ofreció un teléfono móvil inteligente para que pudiera pedir un Uber pero lo rechazó debido a que representa un riesgo a ser asaltada. Finalmente, acordaron que lo llamaría para recogerla en la última parada de autobús. Esto produjo una interdependencia en la movilidad de ambos, ella al necesitarlo para llegar a su destino laboral y él en espera de su llamada para recogerla.

Por otro lado, las relaciones interdependientes, no solo en la movilidad, van ampliándose a medida de que van creciendo las relaciones de confianza entre ellos. Tres de los cuatro casos expresan tener buena relación con los empleadores. Imelda, Lety y Griselda incluso han reconocido que han tenido suerte del *buen trato* que han recibido y niegan que haya habido abusos de poder. En los casos de Imelda y Lety, cuyas relaciones laborales han sido las más longevas, mencionan que se han *encariñado* con sus empleadores; que han recibido apoyo económico por parte de ellos cuando lo han necesitado, por lo que manifiestan estar agradecidas con ellos. Por el contrario Josefina no expresa ningún tipo de apego emocional, incluso comenta que ha recibido abusos y constantes expresiones de desconfianza con algunos de sus empleadores, aunque lleve varios años trabajando con ellos. Al respecto, ella narra dos situaciones:

En Tecamachalco, Cuando yo iba a trabajar (la señora) siempre tenía visitas. Entonces ella tenía una casa enorme, enorme! Y me decía que antes tenía una persona que le hacía todo el trabajo. Osea, que le daba tiempo de hacer limpieza general y atender a los invitados [...] Y un día me dijo que le limpiara la cocina. Entonces yo le dije que sí lo iba a hacer, pero que me dieran la oportunidad de hacer un día exclusivamente para la cocina, porque era una cocina muy grande. Y me dijo: “No, no acostumbro hacer eso. Hoy vas a hacer todo. Vas a hacer la limpieza general y me vas a limpiar la cocina y no te vas a ir hasta que lo hagas”. Sí, y me dice, “no te vas a ir hasta que termines, porque si no, no te voy a pagar” (Barroso, E\_Josefina, Pos.-480, 2021).

Y en otra ocasión:

A veces la señora con la que voy los lunes me hace sentir mal porque.... hago el trabajo y me hace sentir como que no es suficiente, (como si) no estuviera desquitando el sueldo que me está dando (Barroso, E\_Josefina, Pos.-480, 2021).

En suma, existen cierta interdependencia entre las trabajadoras del hogar y sus empleadores que se manifiesta en la movilidad cotidiana de ambos, generalmente en los destinos laborales de ellas y en las restricciones de salida de casa de los empleadores mientras ellas trabajan. Estas interdependencias se extienden a

medida que se fortalecen las relaciones de confianza y afecto que entre ellos, manifestada en el apoyo económico o emocional, a menudo similar a la interdependencia que se manifiesta entre los miembros de familia o amigos.

### 7.5 Conclusiones

El propósito de esta sección fue identificar las condiciones y manifestaciones, no solo materiales sino afectivas y relacionales de las prácticas de cuidado, y explicar su vinculación con las barreras y estrategias de accesibilidad en la movilidad cotidiana aboral para establecer las limitaciones que tienen estas mujeres para trabajar y cuidar. .

Para los casos estudiados, la movilidad cotidiana requiere altos recursos físicos, económicos y emocionales —expresados en la *modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad*— que se manifiestan sobre el resto de sus prácticas cotidianas, incluyendo las de cuidado. Al retomar el concepto de cuidados de manera ampliada —en el que se reconoce que todos necesitamos de ellos en distintas etapas de nuestras vidas— y considerar la importancia de las redes sociales y de apoyo para la inclusión social, interesó enfocar el análisis en el aspecto relacional de las prácticas de cuidado. Por tanto, se pone atención en los sujetos/objetos de cuidado clasificando las manifestaciones de las prácticas de cuidado sobre: el autocuidado, el cuidado a terceros y sobre las relaciones sociales necesarios para cuidar.

Sobre los efectos en el autocuidado se encontró que la lejanía con los destinos laborales, la duración de los viajes y las múltiples actividades relacionadas con las responsabilidades laborales y del hogar, es decir, las frecuencias e interacciones entre las barreras de tipo físico-espacial, temporal y organizacional, conllevan a una exigencia física y emocional que produce cansancio crónico en los casos estudiados.

Relacionado con esto, la escasez de tiempo debido a los largos viajes que realizan y los costos que estos implican inciden sobre las decisiones de las rutinas de

alimentación y descanso que suman a esta condición. En caso de las rutinas de alimentación, debido a la premura por llegar a casa lo antes posible y con el fin de ahorrar tiempo y dinero y, en caso de las rutinas de descanso, debido a las actividades que realizan referentes a las labores del hogar después de la jornada laboral. Estos efectos sobre el autocuidado en la salud física y mental —que a menudo es un aspecto pasado por alto— no son menores para el bienestar social ya que son imprescindibles para los cuidados a terceros.

Los efectos sobre los cuidados a terceros se clasificaron por tipo de cuidado y por proximidad hacia quienes lo reciben, es decir, como cuidados físico-materiales próximos y afectivo-relacionales remotos. Esta clasificación se basó en los estudios sobre paisajes de cuidados de Milligan y Walles (2010), respondiendo a un entendimiento sobre los cuidados donde lo afectivo relacional es de igual importancia que el cuidado físico material. Al hacerlo, de esta manera, es más fácil dar cuenta de su carácter relacional, no individual, en el que existen interdependencias con los familiares, vecinos y empleadores. Asimismo, esta clasificación resultó de gran utilidad para entender cómo, al pasar tan poco tiempo en casa debido a la escasez de tiempo, se buscan estrategias para realizar los cuidados de manera remota.

Así, las principales manifestaciones sobre los cuidados físico-materiales próximos se presentaron primero, en la reducción de la jornada laboral cuando los hijos son pequeños. La lejanía con los lugares de trabajo y las múltiples responsabilidades domésticas y de cuidados, restringe el tiempo para realizar doble jornada laboral. No obstante, debido a las limitaciones económicas, cuando los hijos llegan a una edad en la que pueden realizar el viaje escolar de manera autónoma, las madres retoman la doble jornada. Este es un ejemplo claro de la interdependencia entre la movilidad de los hijos y la movilidad laboral de las madres para el acceso al trabajo. Segundo, en las primeras respuestas de accidentes y enfermedades de hijos. La lejanía con centros de salud, el acceso restringido al transporte público en horarios nocturnos y las limitaciones económicas afectan las decisiones ante una enfermedad o emergencia, obligándose a usar servicios de salud y transporte privados que afectan sensiblemente su economía.

Finalmente, un hallazgo importante sobre el cuidado físico-material próximo tiene que ver, precisamente, con las altas limitaciones que tienen para realizarlo de esta manera. La concurrencia de varias barreras de accesibilidad —como la lejanía con los lugares de trabajo, la precariedad económica, las múltiples obligaciones laborales y de cuidados sumado a la falta de redes vecinales, familiares o institucionales de apoyo para los cuidados— provoca que estas mujeres queden sin recursos para realizar el cuidado de manera próxima. La dificultad para hacerlo de esta manera se ha reflejado en algunos casos en dejar sin vigilancia a niños pequeños durante algunas horas.

No obstante, ante estas dificultades, también surgen estrategias para cumplir con sus responsabilidades de cuidado de manera no próxima. Este tipo de cuidado, llamado afectivo-relacional remoto, se realiza principalmente a través del uso del teléfono móvil, con el cual se efectúan prácticas que no son menores como: la realización de todo tipo de gestiones domésticas, la mediación de conflictos familiares y la localización de los hijos entre otros. Las prácticas encontradas van desde la coordinación de las compras de abastecimiento y de la limpieza del hogar con los miembros del núcleo familiar; la intercesión en conflictos entre hermanos y la comunicación con orientadoras y educadores escolares.

El uso más importante que se le da al teléfono móvil para el cuidado remoto radica en *estar al tanto* de las condiciones físicas y emocionales de los hijos; con éste monitorean desde su localización y alimentación hasta su estado físico y emocional. Además, el uso del celular para realizar estas prácticas de cuidado de tipo afectivo-relacional remoto ofrece tranquilidad ante la imposibilidad de ejercer los cuidados físico-materiales próximos. La importancia del teléfono móvil es tal, que sin la posibilidad de su uso y con las condiciones de accesibilidad en las que se encuentran, es muy probable que estas mujeres decidan quedarse en casa para atender sus responsabilidades domésticas y de cuidado, restringiendo, de esta manera, su movilidad cotidiana y precarizando aún más su situación económica.

En este sentido, las auto restricciones de estas mujeres en el uso del celular como estrategia para evitar el robo resultan en limitaciones relevantes para el cuidado remoto, al evitar que se haga visible en los trayectos que consideran peligrosos o eludir su uso por temor al asalto, limitando así la comunicación con hijos u otros miembros del núcleo familiar.

Aunado a esto, el teléfono móvil también se convierte en una herramienta imprescindible en el mantenimiento de vínculos familiares y redes sociales. La dificultad de acceso a los conjuntos debido a la lejanía con áreas centrales, las limitaciones del servicio de transporte público y la escasez de tiempo que tienen las entrevistadas son parte de las razones de la dificultad de visitar las redes familiares y amistades o que estas las realicen. Asimismo, la inseguridad y la dinámica propia de los conjuntos habitacionales como territorios dormitorio dificulta la formación de nuevas relaciones de confianza, impidiendo que se formen redes vecinales que pudieran funcionar como red de apoyo para los cuidados. No obstante, estas mismas limitaciones empujan a que se desarrollen otro tipo de redes de apoyo con los empleadores.

Existen relaciones de interdependencia entre las trabajadoras del hogar y sus empleadores que se manifiesta en la movilidad cotidiana de ambos. Estos tienen que ver con los múltiples destinos laborales de ellas y con las limitaciones de salida por parte de los empleadores mientras ellas laboran en su hogar. Estas relaciones se amplían y cambian a medida que se fortalecen las relaciones de confianza y afecto entre ellos dadas por los años de convivencia. Los vínculos de confianza formados y el modo en que ejercen su trabajo —ya adaptada a la vida cotidiana de los empleadores—, crean reticencia a la hora de considerar cambiar de empleada. Estas relaciones de interdependencia son similares a las que se manifiestan con miembros de familia, por ejemplo, en la movilidad cotidiana dependen mutuamente de localización y horarios, pero también existen entre ellos interdependencias económicas y afectivas.

La mayor parte de los estudios sobre las VMIS que tocan la problemática de acceso a la ciudad la reducen a la lejanía con el tejido urbano y áreas centrales y a

la falta de acceso a transporte público eficaz. Aunque en efecto, estas limitaciones son las más evidentes, se conoce poco sobre las manifestaciones de estas en el resto de las prácticas cotidianas y, especialmente, en las prácticas de cuidado fuera del ámbito doméstico.

A lo largo de este capítulo se reveló un panorama sobre las principales manifestaciones de las limitaciones que un grupo vulnerable de mujeres tiene para ejercer sus actividades laborales y de cuidado. Al conocer sobre cómo operan en el espacio-tiempo las principales limitaciones físico territoriales y socio culturales, se amplía la discusión sobre las consecuencias del alejamiento a la ciudad central y las deficiencias en los servicios de transporte público, fenómenos a los que la mayor parte de los estudios sobre la problemática de acceso de acceso VMIS los han reducido.

Es decir, y parafraseando a Cass, Shove y Urry (2005), no es suficiente decir que los habitantes de estos conjuntos están alejados y tienen un deficiente servicio de transporte, se trata de saber a qué precisan tener acceso y cómo hacen para sobrellevar las limitaciones que les impide hacerlo. Para los casos estudiados, la mayor parte de sus actividades se centran en trabajar y cuidar. En efecto la lejanía con la ciudad central y las deficiencias de transporte traen como consecuencia escasez de tiempo que, sumado a la escasez de recursos económicos y sociales les impide realizar gran parte de los cuidados próximos. Sin embargo, como se ha visto, estas prácticas siguen realizándose, pero de manera remota, por lo que el uso de herramientas tecnológicas como el teléfono móvil son imprescindibles para lograrlo. Con éste se realizan cualquier tipo de gestiones domésticas, mediación de conflictos familiares y sobretodo la localización de los hijos donde monitorean sus condiciones físicas y emocionales.

Asimismo, esta sección da un panorama de hasta qué punto el acceso a las personas y vínculos sociales son necesarias para cuidar. La realidad de muchas mujeres precarizadas económicamente con trabajo informal, como las trabajadoras de hogar, no tiene acceso a servicios institucionales para los cuidados, comenzando por el de salud, en este sentido, las redes familiares y

vínculos de apoyo son generalmente desplegadas para realizarlas. Sin embargo, las dinámicas propias que este tipo de conjuntos generan por las limitaciones de acceso dificultan que se pueda crear o mantener redes vecinales o de apoyo dentro de los conjuntos, al igual que mantener las redes familiares que se encuentran fuera de estos. En los casos presentados, al carecer de ellos y la dificultad para crearlos, despliegan estrategias de cuidado remoto con el teléfono móvil. Las auto restricciones por limitaciones de seguridad durante los recorridos peatonal dentro de los conjuntos y en el primer trayecto público restringen a la vez sus uso y por tanto la posibilidad de realizarlas.

Los resultados aportan al entendimiento de la accesibilidad como un fenómeno cambiante y complejo. Al reducir los problemas de acceso a los fenómenos físicos territoriales más evidentes y ya conocidos como la lejanía o las deficiencias de transporte, es probable que las propuestas de solución sean generalizadas y de difícil actuación a corto y mediano plazo. Al enfocar la mirada a grupos precarizados como las trabajadoras del hogar desde su movilidad cotidiana se develan problemas más específicos afectan a una población más grande, como las consecuencias encadenadas de las limitaciones de seguridad o la importancia del desarrollo de vínculos de apoyo dentro del conjunto, así como la importancia del uso del celular para el realizar prácticas de cuidado que no pueden hacer de manera próxima

## Capítulo 8 APORTES Y CONCLUSIONES

En esta investigación se analizaron los mecanismos mediante los cuales se manifiestan algunas limitaciones de acceso para trabajar y cuidar de mujeres que habitan en VMIS de la ZMCM durante su movilidad cotidiana laboral. La importancia de esta tesis radica en analizar la accesibilidad vinculando espacios urbanos que otras investigaciones han abordado de manera fija y por tanto, enfatizando las propiedades físico territoriales. En esta tesis se consideran como aspectos influyentes de la accesibilidad no solo los territoriales, sino la forma en que se interrelacionan con elementos socioculturales e identitarios de las personas como los roles de género, la estigmatización laboral y social, la edad, la etnia y la clase social.

Los aspectos centrales a tratar en esta sección son los siguientes: primero, evaluar en qué medida se cumplieron los objetivos de esta investigación y; segundo, indicar los aportes de la investigación, desde la perspectiva de movilidad y género, al entendimiento de la accesibilidad y la exclusión social. Al tiempo, se analizan las limitaciones de la investigación, que este caso estuvo atravesada por un acontecimiento inédito como lo fue la pandemia por COVID-19, y se abren discusiones sobre aspectos que no se alcanzó a profundizar dejando posibles líneas para investigaciones futuras.

### 8.1 Reflexiones en torno al objeto de estudio

La construcción del objeto de estudio fue un proceso de varias aproximaciones, el cuál comenzó con la observación en torno a las prácticas de movilidad de los habitantes de las VMIS, para después cuestionarse sobre su relevancia en la inclusión social. Posteriormente, a partir de la revisión documental, el análisis de algunos vacíos en la investigación acerca de la VMIS y la exclusión social, la realización de etnografía móvil exploratoria y los fértiles intercambios con las tutoras y el tutor, se delimitó y definió el problema de investigación.

A partir de ello y dado lo expuesto sobre la importancia de lo sociocultural en los estudios sobre accesibilidad, se evaluó a quiénes se realizaría el estudio. Este proceso estuvo atravesado en todo momento por el análisis de los recursos disponibles para la investigación y, por supuesto, de las circunstancias en las que se realizaban, en este caso, atravesadas por una pandemia. Se desestimó un análisis representativo de los habitantes de estos conjuntos dado la naturaleza misma del problema de investigación y del enfoque con el que se abordó. Por lo que se decidió trabajar con estudio de casos de un grupo social específico cuyos aspectos socioculturales tensaran los físico territoriales ya estudiados.

Es así que, los datos recuperados en las etnografías exploratorias realizadas a dos trabajadoras del hogar residentes de VMIS resultaron muy sugerentes para ampliar marcos analíticos sobre la accesibilidad al considerar aspectos como los roles de género, la condición social, la estigmatización laboral, la edad y la etnia como modeladores de la experiencia de las prácticas de movilidad y cuidado. Además, al ser madres y trabajadoras del hogar se pretendió revisar aspectos del cuidado como placer, obligación y cómo mercancía, así como de autocuidado en condiciones territoriales restrictivas de acceso.

### **8.2 Reflexiones en torno a la pregunta de investigación y estrategia metodológica**

En este punto se regresa a la pregunta original ¿Cómo operan las limitaciones de accesibilidad sobre las prácticas de cuidado en el espacio urbano, por parte de mujeres que laboran en la Ciudad de México y viven en VMIS?

En esta investigación se llega a la conclusión de que para las mujeres que habitan en la VMIS y laboran en áreas centrales de la Ciudad de México, los elementos físico territoriales de su accesibilidad, al intersecar con aspectos socio culturales como los roles de género, la vulnerabilidad económica y la estigmatización laboral; y otros aspectos identitarios como la edad, la etnia y la condición social; exacerbaban desigualdades que les impide la participación plena de recursos urbanos. Se demuestra, a través del concepto de *modulación de barreras de accesibilidad*, que las limitaciones así como los mecanismos y estrategias para

solventarlas se manifiestan en todo el espacio urbano —no solo en el doméstico—, presentándose y operando de forma compleja y móvil en diferentes momentos del viaje, dando como resultado diferentes niveles de accesibilidad. Estas limitaciones modifican aspectos primordiales para realizar las prácticas de cuidado como son: las rutinas diarias, los vínculos sociales o redes de apoyo, los modos de proximidad del cuidado, y las prácticas de autocuidado.

Para llegar a esta afirmación, primero se establecieron cuáles son las limitaciones generales de acceso propias del modelo de vivienda y las limitaciones como mujeres residentes de ese conjunto y trabajadoras del hogar, después se analizaron las barreras y estrategias de accesibilidad de cada caso manifestadas durante su movilidad cotidiana para explicitar los mecanismos de manifestación e interacción en el espacio urbano. De igual forma se analizaron las prácticas de cuidado y se identificaron las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas y relacionales para finalmente establecer los vínculos encontrados con las barreras de accesibilidad. Estas acciones representan los objetivos de investigación planteados en esta tesis. En las próximas líneas se hará una reflexión sobre la metodología aplicada para después sintetizar los principales resultados obtenidos de estas operaciones.

### 8.2.1 Acerca del marco teórico-metodológico de las barreras de accesibilidad

Para explicitar los mecanismos de las limitaciones de accesibilidad en el espacio urbano, recurrimos al marco teórico metodológico de las *barreras y estrategias de accesibilidad* en la movilidad cotidiana propuestas por Jirón y Mansilla (2013a). No obstante, a partir del análisis de datos obtenidos en las etnografías y las entrevistas para esta investigación, se decidió aplicar modificaciones a la categorización de las barreras propuestas.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> En la Tabla 1 se especifican de manera pormenorizada todas las categorías usadas para el análisis de datos. En las siguientes líneas únicamente se señalará los cambios a la propuesta original.

Para esta investigación se sumaron las *barreras de transporte* y *barreras de seguridad* y se disgregaron las *barreras corporales* y *emocionales*. Se reconoce que los autores contemplan las primeras como subcategorías vinculadas con las condiciones físico materiales de los espacios por los cuales se desplazan las personas, por ello las integran dentro de las barreras físico-espaciales.

Sin embargo, tanto en la obtención de datos como en el análisis de los mismos, las limitaciones referentes a la amenaza física o emocional de las personas (barreras de seguridad) y a las deficiencias en el servicio de transporte público formal o informal (barreras de transporte) sobresalían y se diferenciaban claramente frente a otro tipo de limitaciones físico-espaciales como la ubicación de los conjuntos habitacionales, las deficiencias en infraestructura o cualquier condición física material de los espacios. La representación de estas barrera se expresó al grado de ser las más recurrentes en el análisis de representatividad, como se puede observar en la Imagen 26 del capítulo VI de esta tesis.

La decisión de presentar las barreras de seguridad y de transporte —en principio consideradas códigos— como categorías de análisis tiene la intención de exponer la importancia de este tipo de limitaciones no solo para los residentes de la VMIS sino como fenómenos de relevancia para movilidad cotidiana de habitantes de las periferias de algunas ciudades latinoamericanas. Particularmente, el transporte público tiene elementos con muchas variaciones locales con consecuencias directas sobre esta práctica; que van desde aspectos como la regulación —en México y otros países latinoamericanos el uso de transporte público irregular es común en las periferias de las ciudades—, hasta la infraestructura, la eficiencia y seguridad del servicio.

En cuanto a las barreras corporales o kinésicas y las emocionales, se separaron de las corpo-emocionales para diferenciar claramente las que limitan el movimiento libre del cuerpo debido a cualquier elemento, persona o efecto sensorial (corporales) de las que limitan por alguna emoción como el miedo o la frustración (emocionales). De igual forma a los casos anteriores, la intención es

otorgar —al menos en esta investigación— la relevancia que estas limitaciones implican para la movilidad cotidiana de estas mujeres.

### 8.2.2 Limitaciones en la recolección de datos

La obtención de datos de trabajadoras del hogar habitantes de estos conjuntos, posteriores a las etnografías exploratorias, estuvo condicionada por las circunstancias que trajo la pandemia de COVID-19. Ésta afectó principalmente tres aspectos: el primero, la programación del trabajo de campo. Existieron limitaciones institucionales que retrasaron esta etapa de investigación, tanto por las recomendaciones por parte de las autoridades nacionales y locales de salud, como por los acuerdos de la universidad para la suspensión de algunas actividades académicas, entre ellas los trabajos de campo. La reducción de esta etapa de la investigación afectó la variabilidad de los casos.

Segundo, la consecución de mujeres dispuestas a participar en la investigación. Además de la dificultad por la especificidad de los casos de estudio, la desconfianza en mantener cualquier tipo de contacto físico por el riesgo a la salud ante la pandemia fue un factor que también limitó la variabilidad de los casos. Y tercero, la continuidad de la etnografía móvil como principal herramienta de obtención de datos. Dado que la etnografía implicaba realizar viajes en transporte público y, por tanto, estar en un espacio de congregación, se buscó otras herramientas que no pusieran en riesgo la salud de las participantes y la propia o, en todo caso, herramientas que aminoraran el riesgo. La obtención de datos a partir de este momento fueron las entrevistas con enfoque biográfico de manera personal en espacios no congregados.

### 8.2.3 Sobre las herramientas utilizadas

Se considera que la aplicación la etnografía móvil —a pesar de las limitaciones expuestas— junto con la entrevista a profundidad con enfoque biográfico, fueron las herramientas adecuadas para la obtención de datos fértiles para lograr los

objetivos de la investigación. El uso complementario de ambas herramientas dieron elementos sustanciosos para un análisis cualitativo. No obstante, se estima que ni la etnografía móvil ni la entrevista a profundidad por si solas hubieran permitido la observación de un panorama extendido sobre el acceso a recursos para trabajar y cuidar de estas mujeres.

En ese sentido, la entrevista a profundidad permitió develar elementos socioculturales en la prácticas de movilidad y de cuidado que se encontraban soslayadas en la etnografía móvil. Ya sea porque no sobresalieron durante los trayectos laborales o por la dificultad de exteriorizar las experiencias de cuidado durante los viajes a causa del ambiente poco propicio para compartir datos sensibles. También, las circunstancias propias de viajar en transporte público durante horas pico ocasionaron distracciones y cortes durante la entrevista, tales como el hacinamiento, los ruidos fuertes y los empujones, entre otros.

Por otro lado, la etnografía móvil, con la cartografía como herramienta de análisis, evidenció nuevos aspectos en las limitaciones físico territoriales que con la entrevista hubiera sido difícil dar cuenta. Hemos expuesto a lo largo de la investigación que la perspectiva móvil requiere de nuevos marcos y herramientas metodológicas para su análisis que difieren de los métodos con perspectivas fijas. El análisis cartográfico de la etnografía resultó útil porque permitió evidenciar la vinculación del viaje y sus trayectos con el uso de tiempo de las personas y, por otro lado, mostrar la concentración de las barreras de accesibilidad en los trayectos más próximos a los conjuntos habitacionales.

Por tanto, el uso de la cartografía como herramienta de análisis para la etnografía móvil permitió dar cuenta de algunos vínculos de lo físico territorial con las rutinas de las personas, más asociadas a aspectos socioculturales de la accesibilidad de estas mujeres. Lo anterior se consiguió al referir las limitaciones propias de las VMIS asociadas a sus condiciones identitarias, lo cual formó parte de los objetivos de esta investigación.

El análisis de las entrevistas se llevó a cabo mediante el estudio de representatividad de las *barreras y estrategias de accesibilidad* en la movilidad cotidiana y de la identificación de las prácticas de cuidado dentro y fuera del ámbito doméstico. Mediante el uso de un programa computacional de análisis cualitativo, se realizó la identificación de los sitios y momentos en los que se manifestaban así como las imbricaciones entre ellas, a través del análisis de interrelaciones complejas de códigos. Esta herramienta dio luces sobre los mecanismos de manifestación e interacción de las limitaciones de accesibilidad y maniobras para sobreponerlas, así como el reconocimiento de las que se vinculan directamente con las prácticas de cuidado.

Una vez expuestas las principales aportaciones y limitaciones metodológicas, en las próximas líneas se exponen y evalúan los principales hallazgos de la investigación de acuerdo a los objetivos planteados.

### **8.3 Aspectos físico territoriales y socioculturales que inciden en la accesibilidad de trabajadoras del hogar habitantes de VMIS**

Los principales problemas físico territoriales de acceso de la Vivienda masiva de interés social se concentran en la lejanía con áreas centrales, deficiencias en infraestructura, equipamiento urbano y dotación de servicios los cuales se manifiesta en: la falta de acceso a centros de educación, salud, abastecimiento y servicio de transporte público eficiente y de calidad. Por tanto, la movilidad cotidiana representa una práctica necesaria pero de difícil ejecución que requiere de varios recursos económicos y temporales por parte de sus residentes.

A partir de la revisión documental y el análisis de los viajes por motivo laboral y de cuidado realizados en esta tesis, se encontró dos tipos de aislamiento en los habitantes de estos conjuntos en la ZMCM: 1) por (in)movilidad, que se refiere a una movilidad restringida a zonas cercanas a la residencia; 2) y por movilidad pendular, que se refiere a los trayectos directos de casa a trabajo y viceversa. No

obstante, a partir de un acercamiento en aspectos socio culturales como el género podemos identificar cómo las desigualdades aumentan:

En el análisis de viajes por motivo laboral y de cuidado diferenciados por género, se encontró que tanto en la representatividad como en la cobertura territorial de estos viajes, las disparidades aumentan en áreas periféricas con respecto a las áreas centrales. Esto sugiere que la falta de accesibilidad físico territorial es un factor que intensifica las desigualdades de género en los habitantes de estos conjuntos al verse obligados a repartir labores que las reproducen en aras de ahorrar en costo y tiempo de viajes, lo que se refleja en su movilidad cotidiana al decidir quién se mueve y para qué se mueven.

Por otro lado, ser trabajadora del hogar en la Ciudad de México y vivir en la periferia implica tener pocas posibilidades de acceso al trabajo cercano al hogar. Las limitaciones de acceso están atravesadas por varios aspectos relacionados con el oficio, comenzando porque son uno de los sectores laborales informales más marginalizados y estigmatizados del país. Además, las áreas donde mayormente se requieren sus servicios, están concentrados en áreas específicas de la ZMCM: en el poniente de la ciudad y en las alcaldías centrales de la Ciudad de México (Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Cuajimalpa).

El acceso a estas área está diseñado para el uso del vehículo particular y son deficientes en el acceso peatonal. Los derroteros del transporte público son escasos porque las rutas no tienen alta demanda, lo que implica largos recorridos peatonales. Sumando a esto, cuando el trabajo no es de planta y se requieren de varios empleadores para completar el ingreso, las trabajadoras del hogar realizan recorridos por varios destinos de la ciudad; a veces hasta tres destinos por día —incluyendo el regreso a casa—.

Así, la precariedad laboral, la marginalización y estigmatización, la lejanía con centros laborales, la falta de servicio de transporte público en estas áreas y los múltiples destinos laborales son elementos de este oficio con efectos sobre la

accesibilidad y que, además, influyen sobre la noción acerca de esta ocupación, lo que repercute en las oportunidades y habilidades de negociar el tiempo y espacio.

#### **8.4 Mecanismos de operación de las limitaciones de accesibilidad a través**

##### **Modulación de las barreras y estrategias de accesibilidad**

Para explicar los mecanismos de manifestación e interacción de las limitaciones de accesibilidad fue necesario proponer una noción que diera cuenta de sus procesos activos, es decir, modificaciones en las barreras que, lejos de ser fijas, fluyen a través del espacio urbano. De esta manera, se propuso el término *Modulación de las barreras de accesibilidad* para referir a los cambios de factores que intervienen en la accesibilidad durante de la experiencia de moverse. Estos cambios son el modo en que se manifiestan e interactúan en el tiempo y el espacio y pueden ser de frecuencia o interacción.

En esta investigación se encontró que las barreras tienen atributos de frecuencia constantes e intermitentes. Las barreras con frecuencia constante se presentan durante todo el viaje, incluso antes y después de este; mientras que las barreras con frecuencia intermitente se presentan de manera puntual durante el viaje y pueden desaparecer y presentarse nuevamente.

Las principales barreras de frecuencia constante en los casos analizados fueron la lejanía con servicios de abastecimiento y salud y con oportunidades de trabajo; las restricciones asociadas a su condición socioeconómicas y las restricciones relacionadas a los roles de género, las cuales son de tipo físico espacial, económicas y organizacionales. Sin embargo, aun siendo barreras constantes existen variaciones en intensidad conforme se transita en el viaje.

Dentro de las barreras con frecuencia intermitente se encontró que las inundaciones alrededor del área donde se ubican ambos conjuntos es una de las de mayor relevancia ya que determina en gran medida la forma en que planean y realizan el viaje y el resto de sus actividades del día. Otras de las principales

limitaciones que se manifiestan de manera intermitente fueron la insuficiencia de derroteros, de horarios y de unidades de transporte en horarios pico; los atascos vehiculares; el hacinamiento en unidades de transporte; el miedo al asalto; los malos olores y las auto restricciones hacia el uso del teléfono móvil por temor al robo.

En este punto ya podemos dar cuenta cómo las limitaciones de accesibilidad de los residentes de las VMIS van más allá de los grandes problemas con los que suelen ser abordados en gran parte de las investigaciones: como lejanía con las zonas centrales y situación socioeconómica de los residentes —barreras de frecuencia constante—. Aunque estas son de gran relevancia, sus consecuencias no terminan ahí, estas se complejizan al atravesarse con otras limitaciones que difícilmente son tomadas en cuenta por considerarse fuera del ámbito de la planeación urbana y de transporte. Al observar las barreras de frecuencia intermitente en los casos presentados, se tienen elementos para trabajar en soluciones locales a corto y mediano plazo y en políticas públicas de vivienda más enfocadas.

También se encontró que las barreras de accesibilidad tienen atributos de interacción que, en los casos analizados se presentaron por: *conurrencia*, *respuesta* y *encadenamiento*. La primera se refiere cuando dos o más barreras se manifiestan al mismo tiempo, mientras que la interacción por *respuesta* es cuando una de ellas provoca la presencia de otra barrera o estrategia. Si una respuesta provoca la presencia de otra se le llama *encadenamiento*.

El ejemplo más relevante en los casos analizados es que la recurrencia de asalto a peatón y en transporte público ocasiona miedo a estas mujeres, y este a su vez la decisión de no portar teléfono móvil o limitar su uso durante algunos trayectos (barrera de seguridad → barrera emocional → barrera tecnológica ⇒ limitación para cuidados remotos) (Ver Imagen 34).

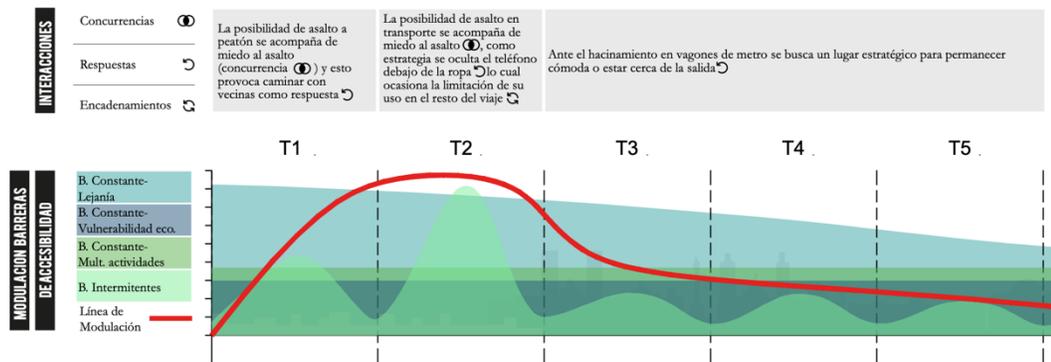
Al hallar estas propiedades de frecuencia e interacción de las limitaciones de accesibilidad —físico territoriales y socio culturales— se demuestra que no son

## 8. Aportes y conclusiones

fijas, sino que circulan en el espacio urbano, al ser portadas a lo largo del viaje de manera —constante o intermitente— o se movilizan al presentarse como respuesta de otras barreras en algún lugar distinto del que se originan. Es decir, varias de estas limitaciones no terminan en el territorio sino que *fluyen* —en mayor o menor medida— en el espacio urbano a través de la modulación de estas (Ver Imagen 34).

Por tanto, las limitaciones de accesibilidad de los territorios de exclusión no se quedan en el territorio que las producen, trascienden a través del espacio urbano a través de la movilidad de las personas y se transforman en otras limitaciones. Entender la forma en que las barreras se presentan e interactúan significa ampliar el conocimiento de la forma en que opera la exclusión social, al abordarlo más allá de las lógicas causales estructurales, puede ofrecer respuestas localizadas y específicas a través del análisis de grupos sociales excluidos.

IMAGEN 34 ACERCAMIENTO DE LOS PRIMEROS TRAYECTOS DE IMELDA EXPUESTOS EN LA SÍNTESIS GRÁFICA DE RESULTADOS - IMAGEN 32



ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE IMAGEN 32

### **8.5 La importancia del cuidado remoto y los vínculos sociales**

Para identificar las condiciones y manifestaciones materiales, afectivas de las prácticas de cuidado, y explicar su vinculación con las barreras y estrategias de accesibilidad en la movilidad cotidiana laboral, interesó enfocar el análisis en el aspecto relacional de las prácticas de cuidado. Por ende, se observaron los sujetos/objetos hacia los que se dirige los cuidados clasificando las prácticas de cuidado en: el autocuidado, el cuidado a terceros y sobre las relaciones sociales necesarios para cuidar. Lo anterior se fundamentó en el reconocimiento de que todos necesitamos de cuidados en diferentes niveles y formas a lo largo de nuestra vidas y en la consideración de la importancia de las redes sociales y de apoyo para la inclusión social.

Para los casos estudiados, la movilidad cotidiana laboral requiere altos recursos físicos, económicos y emocionales. Respecto al autocuidado, se encontró que la escasez de tiempo debido a los largos viajes que realizan y los costos que estos implican inciden sobre las decisiones de las rutinas de alimentación y descanso. Aunado a esto, las múltiples actividades relacionadas con las responsabilidades laborales y del hogar conllevan una exigencia física y emocional que produjo cansancio crónico en todos los casos. Estos efectos sobre el autocuidado en la salud física y mental es un aspecto que a menudo es pasado por alto, aun cuando son imprescindibles para los cuidados a terceros.

Respecto al análisis de cuidados a terceros se clasificó en cuidados físico-materiales próximos y afectivo-relacionales remotos. En los primeros se encontró que existen relaciones de interdependencia en la movilidad, relacionada con la autonomía de los hijos. Cuando son menores, las jornadas de trabajo se reducen ante la falta de acceso a una red de apoyo para cuidarlos; ya sea social o institucional. Sin embargo, las jornadas laborales dobles vuelven a retomarse en cuanto los hijos pueden realizar los viajes escolares de manera autónoma.

De igual forma, las primeras respuestas ante accidentes o enfermedades de familiares son atravesadas a menudo por la lejanía con centros de salud, el acceso restringido al transporte público en horarios nocturnos y las limitaciones económicas; en ocasiones forzándolas a usar servicios de salud y transporte privados que afectan sensiblemente su economía.

En suma, la lejanía con los lugares de trabajo, la precariedad económica, las múltiples obligaciones laborales y de cuidados sumado a la falta de redes vecinales, familiares o institucionales de apoyo para los cuidado ocasiona la imposibilidad de realizarlos de manera próxima; sobresalen las situaciones que las han obligado a dejarlos sin vigilancia por varias horas aún en edades muy pequeñas.

En consecuencia, ante estas limitaciones, surgen también estrategias. En esta investigación se encontró que el cuidado afectivo-relacional remoto realizado a través del teléfono móvil es un modo relevante para cumplir con responsabilidades cotidianas relacionadas al cuidado. A través de él se realizan todo tipo de gestiones domésticas, la mediación de conflictos familiares y la localización de los hijos, tales como: la coordinación de las compras de abastecimiento y de la limpieza del hogar con los miembros del núcleo familiar; la intercesión en conflictos entre hermanos y la comunicación con orientadoras y educadores escolares.

Además, el uso del teléfono móvil para realizar estas prácticas ofrece cierta tranquilidad ante la imposibilidad de ejercer los cuidados físico-materiales próximos. Esta radica en que es posible estar al tanto de las condiciones físicas y emocionales de los hijos, ya que con éste monitorean desde su localización y alimentación hasta su estado físico y emocional.

Asimismo, el teléfono es una herramienta imprescindible en el mantenimiento de vínculos familiares y redes sociales. La dificultad de acceso a los conjuntos debido a la lejanía con áreas centrales, las limitaciones del servicio de transporte

público, la escasez de tiempo, así como la inseguridad y la dinámica propia de los conjuntos habitacionales —como territorios dormitorio— obstaculizan su creación y mantenimiento.

Por tanto, sin la posibilidad de su uso y con las condiciones de accesibilidad en las que se encuentran, se restringiría aún más sus posibilidades de trabajar y cuidar, ya que es muy probable que se vieran obligadas a quedarse en casa para atender sus responsabilidades domésticas, precarizando aún más su situación social y económica y, como consecuencia, sus oportunidades de participación social. En este sentido, las auto restricciones de estas mujeres en el uso del teléfono móvil como estrategia para evitar el robo, antes presentadas, resultan en un fuerte obstáculo para realizar el cuidado remoto, al limitar la comunicación con hijos u otros miembros del núcleo familiar.

En suma, para los caso de estudio, la inclusión social depende en gran medida de sus posibilidades para trabajar y cuidar. La lejanía con áreas centrales y servicios básicos, las deficiencias en el transporte público y las múltiples actividades correspondientes a su rol como madres y su oficio como trabajadoras del hogar, traen como consecuencia escasez de tiempo que, sumando a la escasez de recursos económicos y sociales, les impide realizar los cuidados de manera próxima. Sin embargo, como se ha demostrado en esta investigación, algunas de ellas se realizan de manera remota mediante el teléfono móvil, por lo que cualquier restricción en su uso —como barreras de seguridad o económicas— implica reducir la posibilidad de ejercerlos.

### **8.6 Principales aportaciones, discusiones y futuras investigaciones**

La principal aportación teórica de esta investigación radica en la ampliación de conocimiento sobre las consecuencias de los territorios de exclusión al comprobar que las limitaciones de accesibilidad de los residentes no quedan fijas en los territorios que lo habitan sino que algunas de ellas, permanecen, transitan, interrelacionan y cambian a lo largo de todo el espacio urbano.

Esta afirmación se basa en el estudio realizado de las manifestaciones y la operación de *las barreras y estrategias de accesibilidad* proponiendo la noción de *modulación* para referirnos a los procesos cambiantes que hay en ellas durante la movilidad cotidiana. En ese sentido, a nivel metodológico, este estudio amplía el marco analítico de las *barreras de accesibilidad* propuestas por Jiron y Mansilla (2013a), al profundizar sobre sus propiedades de manifestación e interacción.

Asimismo, se expone que la modulación de *las barreras y estrategias de accesibilidad* tienen implicaciones en las prácticas cotidianas a lo largo del espacio urbano de quienes las experimentan. La perspectiva de movilidad y género, al concebir la accesibilidad como una noción altamente vinculada a la movilidad —por las posibilidades que ofrece de acceder a lugares, actividades, servicios y personas— supuso identificar cómo se accede y se desarrollan los cuidados fuera de los propios conjuntos y por ende, más allá del ámbito privado.

Lo anterior es particularmente relevante para tener una comprensión más amplia de la forma en que se realizan los cuidados cuando se experimentan diversas limitaciones en la accesibilidad. Los estudios que abordan estas prácticas suelen confinarse al ámbito privado, lo que ocasiona un sesgo sobre la comprensión de la forma en que se cuida fuera de éste y sobre los recursos necesarios para hacerlo. Esto fomenta la invisibilización de los mismos y su importancia en todos los ámbitos del espacio urbano. Por consiguiente, esta investigación se suma a la discusión que cuestiona la pertinencia del estudio de las prácticas cotidianas, y en particular a las prácticas de cuidado, desde la observación de lo privado, al develar su porosidad y relatividad a través del espacio urbano.

El problema de investigación planteado se fundamenta en que la mayoría de las investigaciones acerca de VMIS se centra en estudios de segregación social y habitabilidad, destacado limitaciones físico territoriales, como las de acceso a infraestructura, equipamiento y servicios urbanos. Asimismo, existen investigaciones de corte sociológico que estudian las prácticas cotidianas de los residentes. Las que abordan las prácticas de cuidado lo hacen desde métodos

fijos, lo que promueve el predominio de la mirada al ámbito doméstico. Frente a esto, el enfoque móvil, implicó entender la exclusión social de manera amplia, como un fenómeno que conlleva comprender no solo aspectos propios de los territorios, sino cómo se articulan con aspectos socio culturales de las personas. De esta manera, se complejiza la noción de accesibilidad al considerar las necesidades, deseos y recursos de los individuos o grupos sociales específicos. Implica examinar quiénes necesitan acceder a qué y cómo lo hacen.

Además, al dar aportes sobre cómo operan en el espacio-tiempo las principales limitaciones físico territoriales y socio culturales, se amplía la discusión de la problemática de la accesibilidad que, en el caso de la VMIS, tiende a ser reduccionista al considerarse meramente una cuestión de alejamiento de las zonas centrales o de acceso a transporte público. Los resultados aportan al entendimiento de la exclusión social, al entender la accesibilidad como un fenómeno que lejos de estar fijo a un territorio, es cambiante, complejo y móvil.

Cuando los estudios de planeación urbana o transporte o las políticas públicas de vivienda reducen los problemas de acceso a la lejanía y deficiencias de transporte de un territorio específico, es probable que las propuestas de solución sean generalizadas, especializadas de estas disciplinas y de difícil actuación a corto y mediano plazo. En este estudio, al enfocar la mirada a un grupo social en específico como las trabajadoras del hogar, se develan limitaciones que evidencian la necesidad de un abordaje transdisciplinar, que pueden dar soluciones puntuales y que al mismo tiempo aporta elementos para construir soluciones situadas e integrales a mediano y largo plazo.

En ese sentido, queda por realizar una revisión pormenorizada de las políticas públicas que influyeron sobre estos conjuntos y si en las actuales existen respuestas que eviten, mitiguen o reparen el daño causado por los problemas de accesibilidad que hasta el momento sufren sus residentes. Por ejemplo, está claro que el nuevo Programa Nacional de Vivienda 2019-2014 (PNV), con base en el Plan Nacional de Desarrollo Urbanos (PNDU), justifica gran parte de sus ejes de acción, objetivos y estrategias de cara al modelo de VMIS. Además, integra

elementos sobre la vivienda adecuada definidos por la ONU; como disponibilidad de servicios, instalaciones e infraestructura, accesibilidad y ubicación, y elementos sobre un desarrollo sustentable, entre otros.

Lo que no queda claro es cómo se traducen en acciones puntuales y situadas en los Programas Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU). Por ejemplo, en las estrategias de ordenamiento sectorial para la movilidad sustentable de los PMDU de los municipios de Ixtapaluca y Zumpango más recientes, no se aborda el tema de la seguridad en el transporte público, siendo este, como se ha visto, una de las principales limitaciones de accesibilidad para los residentes; tampoco existen estrategias para mitigar la inseguridad dentro de los conjuntos. En este sentido, parece que estas políticas públicas solo se adecuan a políticas más generales, como las de desarrollo sustentable, sin atender a problemas localizados y específicos de estos territorios.

Por otro lado, el enfoque de género develó una forma en que los territorios de exclusión pueden establecer las condiciones para que se produzcan desigualdades. Al analizar los patrones de movilidad e (in)movilidad de hombres y mujeres dentro de los conjuntos habitacionales, los resultados sugieren que la lejanía con servicios, lugares de empleo y personas, obliga a las familias a repartir labores para ahorrar en costo y tiempo de viajes, lo que suele traducirse en la reproducción de desigualdades; por ejemplo, que las mujeres deban permanecer en casa realizando las labores domésticas y de cuidados, mientras los hombres las labores económicamente remuneradas. No obstante, al profundizar sobre casos de mujeres trabajadoras del hogar se pudo dar cuenta de las fuertes interrelaciones de los aspectos físico territoriales y socioculturales de la accesibilidad de un grupo poco explorado y las formas en que acceden al trabajo, al tiempo que realizan sus responsabilidades de cuidado.

Sin embargo, se considera que al enfocar deliberadamente el análisis al aspecto relacional del cuidado quedaron elementos sobre su accesibilidad al cuidado que no se revisó de manera pormenorizada. Tal el caso del acceso a servicios e infraestructura que permitan ejércelo. Aunque existen varios estudios sobre estos

temas, no han sido abordados ni con un enfoque de género ni con el enfoque de movilidad lo que puede soslayar desigualdades que existen fuera del espacio doméstico.

Asimismo, a partir de los resultados de esta investigación, se propone profundizar más sobre el estudio de los cuidados como mercancía en madres y trabajadoras del hogar. Esto podría ampliar la discusión sobre de la pertinencia de la noción de cadena de cuidados en ciudades latinoamericanas. De igual forma, dado que la mayoría de los casos se trató de familias monoparentales con madres como jefas de hogar, se evidenciaron las dificultades para trabajar y realizar las labores del hogar en una situación de aislamiento por lo que queda profundizar sobre las limitaciones de acceso a vínculos sociales para los cuidados a terceros de este grupo social.

Finalmente, este estudio contribuye en el debate sobre los discursos descontextualizados sobre la movilidad y la libertad. Particularmente la movilidad de las mujeres, concebida a menudo como una práctica emancipadora pero que, en los casos estudiados y debido a las diversas limitaciones de accesibilidad, puede constituir una práctica restrictiva para el ejercicio de otras actividades cotidianas. También, contribuyen al debate del modelo de la ciudad compacta y movilidad en el contexto latinoamericano, donde claramente los procesos de expansión territorial urbana no se asemejan a la ciudad europea donde se originan estos modelos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adey, P. (2014). Mobilities: Politics, practices, places. En P. Cloke, P. Crang, y M. Goodwin (Eds.), *Introducing Human Geographies* (Third Edition., pp 791-805). Routledge.
- Aguilar, L. (2016). Mujeres jefas de hogar y algunas características de los hogares que dirigen. Una visión sociodemográfica. *La situación demográfica de México*. Consejo Nacional de Población.
- Alessandri Carlos, A. F. (2018, noviembre 12). *Curso: La producción del espacio urbano y la reproducción social*. Curso presentado en Cátedra de Geografía Humana Elisée Reclus., Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Ciudad de México Ciudad de México.
- Arango, A. (2010, octubre 27). *La periferia conurbada de la Ciudad de México: Movilidad cotidiana y manejo de tiempo de la población en unidades habitacionales de Ixtapaluca* (Tesis Doctoral). Berlín: Humboldt Universität zur Berlin.
- Atkinson, S., Lawson, V., y Wiles, J. (2011). Care of the body: spaces of practice. *Social & Cultural Geography*, 12(6), 563-572. doi:10.1080/14649365.2011.601238
- Batthyány, K. (2007). Articulación entre vida laboral y vida familiar. Las prácticas de cuidado infantil de trabajadoras asalariadas de Montevideo. En M. A. Gutiérrez (Ed.), *Género, familias y trabajo: rupturas y continuidades: desafíos para la investigación política*, Grupos de trabajo de CLACSO (1a. ed.). Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Batthyány, K. (2015, febrero). Las políticas y el cuidado en América Latina. CEPAL Naciones Unidas.
- Bertaux, D. (2011). El enfoque biográfico: su validez metodológica, sus potencialidades. *Acta Sociológica*, 1(56), 61. doi:10.22201/fcpys.24484938e.2011.56.29458
- Boils, G. (2004). EL Banco Mundial y la política de vivienda en México. *Revista Mexicana de Sociología*, 66(2), 345-367.
- Borjas Benavente, A., y Bucio Escobedo, M. (Eds.). (2006). *La vivienda en México:*

*construyendo análisis y propuestas*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública Cámara de Diputados / LIX Legislatura.

Bosch, A., Carrasco, C., y Grau, E. (2005). Verde que te quiero violeta. *La historia cuenta. Del crecimiento económico al desarrollo humano sostenible* (p 24). Barcelona: El viejo Topo.

Bowlby, S. (2012). Recognising the Time—Space Dimensions of Care: Caringscapes and Carescapes. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 44(9), 2101-2118. doi:10.1068/a44492

Buckingham, S. (2011). Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género. *Revista de derechos humanos - dfensor*, 04, 7.

Caprón, G., y Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26(52), 11-21.

Carpinteyro Serrano, C. (2015). Desarrollo habitacional y su impacto en el crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México. En A. E. González Reynoso y A. Ziccardi (Eds.), *Habitabilidad y política de vivienda en México* (Primera edición.). México, D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades.

Carrasco, C., Borderías Mondéjar, C., y Torns, T. (2011). El trabajo de cuidados: antecedentes históricos y debates actuales. En C. Carrasco, C. Borderías Mondéjar, y T. Torns (Eds.), *El trabajo de cuidados. Historia, teoría y políticas*. Madrid: Los libros de la Catarata.

Casado Izquierdo, J. M. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía*, XII(273). Recuperado a partir de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm>

Cass, N., Shove, E., y Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The sociological review*, 53(3), 539-555.

Cerda Troncoso, J., y Marmolejo Duarte, C. (2010). De la accesibilidad a la funcionalidad del territorio: una nueva dimensión para entender la estructura urbano-residencial de las áreas metropolitanas de Santiago (Chile) y Barcelona (España).

- Revista de geografía Norte Grande*, (46). doi:10.4067/S0718-34022010000200001
- Clarsen, G. (2014). Feminism and Gender. En P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merriman, y M. Sheller (Eds.), *The Routledge handbook of mobilities*. London: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Col·lectiu Punt 6. (2019a). *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*.
- Col·lectiu Punt 6. (2019b). La construcción de la dicotomía. *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial.
- Col·lectiu Punt 6. (2019c). Formas de mirar y formas de hacer. Fundamentos para construir una ciudad feminista. *Urbanismo feminista: por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus Editorial.
- Comelín Fornés, A. del P. (2014, septiembre). ¿Quién cuida a los familiares que cuidan adultos mayores dependientes? *Íconos - Revista de Ciencias Sociales*, 18(50), 117-127.
- Comes, Y., Solitario, R., Garbus, P., Mauro, M., Czerniecki, S., Vázquez, A., Sotelo, R., et al. (2007). El concepto de accesibilidad: la perspectiva relacional entre población y servicios. *Anuario de Investigaciones, Universidad de Buenos Aires*, XIV, 201-209.
- Connolly, P. (2009). La pérdida de la movilidad. *Ciudades*, 82, 9-19.
- Consejo Económico y Social de la Ciudad de México. (2016). *El descuido de los cuidados sus consecuencias en seguridad humana y desigualdad laboral* (Primera.). Ciudad de México: Consejo Económico y Social de la Ciudad de México.
- COPRED (Consejo para prevenir y eliminar la discriminación en la Ciudad de México). (2021). *Informe sobre la situación de los derechos de las personas trabajadoras del hogar en la Ciudad de México*. Recuperado a partir de <https://copred.cdmx.gob.mx/storage/app/media/informe-sobre-la-situacion-de-los-derechos-de-las-personas-trabajadoras-del-hogar-en-la-ciudad-de-mexico.pdf>
- Corporación Geo: Un imperio prefabricado. (2001, octubre 20). *Revista Expansión*.

Recuperado a partir de <https://expansion.mx/expansion/2011/09/14/corporacin-geo-brun-imperio-prefabricado>

Criado-Perez, C. (2019). *Invisible women: data bias in a world designed for men*. New York: Abrams Press.

DOF Diario Oficial de la Federación. (2019). *Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y de la Ley del Seguro Social, en materia de las personas trabajadoras del hogar*. Secretaría de Gobernación.

Dyck, I. (1995). Putting chronic illness 'in place'. Women immigrants' accounts of their health care. *Geoforum*, 26(3), 247-260. doi:10.1016/0016-7185(95)00025-9

Echeverría Echeverría, R. (2016). Mujeres indígenas rurales trabajadoras domésticas: exclusión social en el espacio urbano de Mérida Yucatán. *Noésis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 25(49-1), 93-110. doi:10.20983/noesis.2016.12.7

Eibenschutz, R., y Goya, C. (Eds.). (2009). *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006*. Estudios urbanos serie (1. ed.). México, D.F: Estados Unidos Mexicanos, Cámara de Diputados, LX Legislatura, Consejo Editorial: Estados Unidos Mexicanos, Gobierno Federal, SEDESOL: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco: Miguel Ángel Porrúa.

Esquivel, M. T. (2006). Política habitacional y calidad de vida: impacto de los nuevos desarrollos habitacionales. En A. Borjas Benavente y M. Bucio Escobedo (Eds.), *La vivienda en México: construyendo análisis y propuestas* (pp 83-104). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública Cámara de diputados LIX Legislatura.

Esquivel, M. T., Maya Pérez, E., y Cervantes, J. (2005). La promoción privada y los grandes conjuntos habitacionales: nuevas modalidades de acceso a la vivienda. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 21, IX(194), 13.

- Fleischer, F., y Marín, K. (2019). Atravesando la ciudad. La movilidad y experiencia subjetiva del espacio por las empleadas domésticas en Bogotá. *EURE (Santiago)*, 45(135), 27-47. doi:10.4067/S0250-71612019000200027
- Flyvbjerg, B. (2004). Cinco malentendidos acerca de la investigación mediante los estudios de caso. *Reis*, 106(04), 33-62.
- Fraser, N. (2016). Contradictions of Capital and Care. *New left review*, 100(99), 117.
- Frei, A., Axhausen, K. W., y Ohnmacht, T., Maksim, Hanja. (2009). Mobilities and social network geography: Size and spatial dispersion—the Zurich case study. *Mobilities and inequality* (pp 99-120).
- García Balderas, G. (2019). La vivienda de interés social, detonador de desigualdad en México: el caso de los Héroes Tecámac, Estado de México. *XI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Santiago de Chile, Junio 2019*. doi:10.5821/siiu.6974
- Gilligan, C. (1982). *In a different voice: psychological theory and women's development*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Green, M., y Lawson, V. (2011). Recentring care: interrogating the commodification of care. *Social & Cultural Geography*, 12(6), 639-654. doi:10.1080/14649365.2011.601262
- Guo, J., Feng, T., Zhang, J., y Timmermans, H. J. P. (2020). Temporal interdependencies in mobility decisions over the life course: A household-level analysis using dynamic Bayesian networks. *Journal of Transport Geography*, 82, 102589. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.102589
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV(331). Recuperado a partir de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- Guzmán, A., Lozano, A., y Miranda, M. (2018). *Herramienta para búsquedas de propósito de viaje, duración del viaje, sexo del viajero y origen y destino del viaje*. Guzmán: Instituto de Ingeniería UNAM. Recuperado a partir de <http://giitral.iingen.unam.mx/Estudios/EOD-Estadísticas-01.html>

- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Papers in Regional Science*, 24, 7-21.
- Hägerstrand, T. (2000). À la quete de l'origine des concepts. *Mémoires de Géographes* (pp 107-132). París: Anthropos.
- Hanson, S. (1993). The Geography of everyday life. En T. Gärling y R. G. Golledge (Eds.), *Behavior and environment: psychological and geographical approaches*, Advances in psychology. Amsterdam ; New York: North-Holland.
- Hanson, S. (2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture*, 17(1), 5-23. doi:10.1080/09663690903498225
- Hayden, D. (1980). What Would a Non-Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design, and Human Work. *Signs*, 5(3,), S170-S187.
- Heidegger, M. (1994). Construir, habitar, pensar. Barcelona: Serbal.
- Hjorthol, R. (2016). Daily Mobility of Men and Women. A barometer of Gender Equality? En T. P. Uteng y T. Cresswell (Eds.), *Gendered Mobilities* (pp 193-210). Routledge.
- Ibarra, V., y Escamilla, I. (Eds.). (2016). La geografía feminista, de género y de la sexualidad en México, un saber en crecimiento. *Geografías feministas de diversas latitudes*. Instituto de Geografía, UNAM.
- IDC Online. (2020, enero 13). Trabajadoras domésticas y el reto de los derechos laborales. Recuperado a partir de <https://idconline.mx/seguridad-social/2020/01/13/trabajadoras-domesticas-y-el-reto-de-los-derechos-laborales>
- IMSS (Instituto Mexicano del Seguro Social). (2020). *Se han inscrito al IMSS 27 mil 640 personas trabajadoras del hogar, quienes reciben atención médica y prestaciones*. Recuperado a partir de <http://www.imss.gob.mx/prensa/archivo/202011/775>
- INEGI. (2015). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo. Informalidad laboral. Indicadores básicos. Cuarto trimestre de 2015*. Recuperado a partir de <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/default.html#Tabulados>
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). (2015). *Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo 2014 (ENUT 2014)* (base de datos en línea). Recuperado a

- partir de <https://www.inegi.org.mx/programas/enut/2014/default.html>
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). (2018a). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE)*.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). (2018b). *Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS)*.
- Jacobs, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. (Á. Abad y A. Useros, Trads.). Madrid (España: Colección entrelíneas.
- Jacquin, C. (2012). Producir y habitar la periferia. Los nuevos conjuntos de vivienda de bajo costo en México (ZMVM). *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 41(3), 389-415. Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Janoschka, M., y Salinas Arreortua, L. (2017). Peripheral urbanisation in Mexico City. A comparative analysis of uneven social and material geographies in low-income housing estates. *Habitat International*, 70, 43-49. doi:10.1016/j.habitatint.2017.10.003
- Jirón, P., Carrasco, J. A., y Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 140, 204-214. doi:10.1016/j.tra.2020.08.018
- Jirón, P., Carrasco, J.-A., y Rebolledo, M. (2020). Observing gendered interdependent mobility barriers using an ethnographic and time use approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 140, 204-214. doi:10.1016/j.tra.2020.08.018
- Jirón, P., y Imilán, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid. Revista del área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales*, 20.
- Jirón, P., y Iturra, L. (2014). Travelling the Journey: Understanding Mobility Trajectories by Recreating Research Paths. En L. Murray y S. Upstone (Eds.), *Researching and Representing Mobilities*. London: Palgrave Macmillan UK. doi:10.1057/9781137346667
- Jirón, P., Lange, C., y Bertrand, M. (2010). Exclusión y Desigualdad Espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25(68).

- Jirón, P., y Mansilla, P. (2013a). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74.
- Jirón, P., y Mansilla, P. (2013b). Hacia una re-conceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile. *Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*. Recuperado a partir de <http://revistas.uchile.cl/index.php/CIT/article/viewArticle/28411>
- Kofman, E., y Raghuram, P. (2012). Women, Migration, and Care: Explorations of Diversity and Dynamism in the Global South. *Social Politics: International Studies in Gender, State & Society*, 19(3), 408-432. doi:10.1093/sp/jxs012
- Lamas, M. (2016). Una mejor división del trabajo implica más igualdad en la calidad de vida. *El descuido de los cuidados sus consecuencias en seguridad humana y desigualdad laboral* (Primera., pp 23-54). Ciudad de México: Consejo Economico y Social de la Ciudad de México.
- Lawson, V. (2007). Geographies of Care and Responsibility. *Annals of the Association of American Geographers*, 97(1), 1-11. doi:10.1111/j.1467-8306.2007.00520.x
- Leo, J., y Gribunet, L. (2015). Aspectos socio-económicos de la sustentabilidad en la producción de vivienda de interés social en México. En A. Ziccardi y A. E. González Reynoso (Eds.), *Habitabilidad y política de vivienda en México* (Primera edición.). México, D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades.
- Lindón, A. (1996). *El trabajo y la vida cotidiana. Los modos de vida urbanos en el Valle de Chalco*. México: Centro de Estudios Sociológicos El Colegio de México.
- Lindón, A. (2006). Geografías de la vida cotidiana. *Tratado de Geografía Humana* (1º., pp 356-400). México: Anthropos Editorial; UAM Iztapalapa Div. Ciencias Sociales.
- Lindón Villoria, A. (1999). *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos, El Valle de Chalco* (1. ed.). México, D.F: El Colegio de Mexico, Centro de Estudios Sociológicos : El Colegio Mexiquense.
- Los cuidados son la Cara B del Sistema*. (2020). . Madrid. Recuperado a partir de

<https://www.youtube.com/watch?v=RkOG2JCboTY&fbclid=IwAR2FjVPY2gWFJiitI4k34uTzHduBGJrKWSp7yWqIWbajfQnxnRPxcxr3k3Q>

- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105-113. doi:10.1016/j.tranpol.2012.01.013
- Ly, L. (2020). *Homemade*. Homemade (Vol. 1). Francia: Netflix.
- Mansilla, P. (2018). Accesibilidad y movilidad cotidiana. En D. Zunino Singh, G. Giucci, y P. Jirón M. (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Lexicón. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Massey, D. (2004). Geographies of responsibility. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 86(1), 5-18. doi:10.1111/j.0435-3684.2004.00150.x
- Massey, D. B. (1995). *Spatial divisions of labour: social structures and the geography of production* (2. ed.). Houndmills: MacMillan.
- Miglierina, P., y Pereyra Iraola, V. (2018). Inmovilidad. En D. Zunino Singh, G. Giucci, y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Editorial Biblos.
- Milligan, C., y Wiles, J. (2010). Landscapes of care. *Progress in Human Geography*, 34(6), 736-754. doi:10.1177/0309132510364556
- Montejano Escamilla, J. A., Caudillo Cos, C. A., y Cervantes Salas, M. (2018). Vivienda de interés social, segregación residencial y accesibilidad: análisis de 121 conjuntos urbanos en el arco nororiente del Valle de México, 2001-2010. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 33(1), 187. doi:10.24201/edu.v33i1.1639
- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocchetto, A., Fonseca, M., y Gutiérrez Valdivia, B. (2011a). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, (17), 105-129. doi:10.14198/fem.2011.17.06
- Muxí Martínez, Z., Casanovas, R., Ciocchetto, A., Fonseca, M., y Gutiérrez Valdivia, B. (2011b). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, (17), 105-129. doi:10.14198/fem.2011.17.06
- Palmer, M., y Scott, A. (2018). Emotion work, interdependence and ‘care’ in relationships between physically disabled people and disability support workers,

23.

- Parr, H. (2003). Medical geography: care and caring. *Progress in Human Geography*, 27(2), 212-221. doi:10.1191/0309132503ph423pr
- Pérez Fragoso, L. (2016). Políticas laborales: insumos necesarios para su diseño. *El descuido de los cuidados sus consecuencias en seguridad humana y desigualdad laboral* (Primera., pp 55-146). Ciudad de México: Consejo Economico y Social de la Ciudad de México.
- Pérez Fragoso, L. (2017). ¿Quién cuida en la Ciudad de México?, México. *¿Quién cuida en la ciudad?: aportes para políticas urbanas de igualdad*. s.l: CEPAL.
- Pérez Orozco, A. (2006a). Amenaza Tormenta: La crisis de los cuidados y la reorganización del sistema económico. *Revista de Economía Crítica*, 5, 7-37.
- Pérez Orozco, A. (2006b). *Perspectivas feministas en torno a la economía: el caso de los cuidados*. Colección estudios / Consejo Económico y Social (1. ed.). Madrid: Consejo Económico y Social.
- Phillips, J., Walford, N., Hockey, A., Foreman, N., y Lewis, M. (2013). Older people and outdoor environments: Pedestrian anxieties and barriers in the use of familiar and unfamiliar spaces. *Geoforum*, 47, 113-124. doi:10.1016/j.geoforum.2013.04.002
- Puebla, C. (2002). *Del intervencionismo estatal a las estrategias facilitadoras. Cambios en la política de vivienda en México*. México: El Colegio de México.
- Raghuram, P. (2012). Global care, local configurations - challenges to conceptualizations of care. *Global Networks*, 12(2), 155-174. doi:10.1111/j.1471-0374.2012.00345.x
- Ragin, C. C. (2009). Reflections on Casing and Case-Oriented Research. *The SAGE Handbook of Case-Based Methods*. SAGE Publications Ltd.
- Ramírez Velázquez, B. R. (coordinadora) (Ed.). (2015). *Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México* (Primera edición.). México, D.F: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- Rau, H., y Manton, R. (2016). Life events and mobility milestones: Advances in mobility

- biography theory and research. *Journal of Transport Geography*, 52, 51-60. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.02.010
- Robinson, F. (2016). *Global Ethic of Care*. Oxford University Press. Recuperado a partir de <https://www.oxfordbibliographies.com/view/document/obo-9780199743292/obo-9780199743292-0182.xml?q=global+ethics+of+care>
- Rodríguez, A., y Sugranyes, A. (Eds.). (2005a). *Los con techo: un desafío para la política de vivienda social*. Providencia, Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Rodríguez, A., y Sugranyes, A. (2005b). El problema de vivienda de los «con techo». En A. Rodríguez y A. Sugranyes (Eds.), *Los con techo: un desafío para la política de vivienda social* (pp 59-78). Providencia, Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- Salazar Cruz, C. E. S. (1999, enero 1). *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México* (Tesis Doctoral). El Colegio de México. Recuperado a partir de <http://www.jstor.org/stable/10.2307/j.ctv3f8qgp>
- Salinas Arreortua, L. A. (2016). Política de vivienda social y gestión metropolitana en la expansión de la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Cuadernos Geográficos. Universidad de Granada*, 55(2), 217-237.
- Sánchez de Madariaga, I. (2016). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia, 18.
- Sánchez de Madariaga, I. (2020). «Movilidad del cuidado en Madrid»: Nuevos criterios para las políticas de transporte. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*, 52(203), 89-102. doi:10.37230/CyTET.2020.203.08
- Sánchez, J. (2012). *La Vivienda «social» en México. Pasado, presente y futuro?* Ciudad de México: Sistema Nacional de Creadores de Arte 2008. Recuperado a partir de <http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/05/libro-vivienda-social.pdf>
- Scheiner, J. (2014a). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography*, 37, 47-60. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.04.007
- Scheiner, J. (2014b). The gendered complexity of daily life: Effects of life-course events on changes in activity entropy and tour complexity over time. *Travel Behaviour*

*and Society*, 1(3), 91-105. doi:10.1016/j.tbs.2014.04.001

Schwanen, T., Banister, D., y Bowling, A. (2012). Independence and mobility in later life. *Geoforum*, 43(6), 1313-1322. doi:10.1016/j.geoforum.2012.04.001

Schwanen, T., Hardill, I., y Lucas, S. (2012). Spatialities of ageing: The co-construction and co-evolution of old age and space. *Geoforum*, 43(6), 1291-1295. doi:10.1016/j.geoforum.2012.07.002

Scott, J. (1996). El género: una categoría útil para el análisis histórico'. En M. Lamas (Ed.), *El género, la construcción cultural de la diferencia sexual*. (pp 265-302). México: PUEG.

Scott, J. W. (1999). *Gender and the politics of history*. Gender and culture (Rev. ed.). New York: Columbia University Press.

Secretaría de Movilidad. (2019). Plan estratégico de género y movilidad 2019. Gobierno de la Ciudad de México.

Sersli, S., Gislason, M., Scott, N., y Winters, M. (2020). Riding alone and together: Is mobility of care at odds with mothers' bicycling? *Journal of Transport Geography*, 83, 102645. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102645

Sevilla Buitrago, Á. (2010). Urbanismo, biopolítica, gubernamentalidad: vida y espacio en la renovación de los estudios urbanos. *Boletín Ciudades para un Futuro más Sostenible*, (44), 41-49.

Sevilla Buitrago, Á. (2014). Hegemonía, gubernamentalidad, territorio. Apuntes metodológicos para una historia social de la planificación. *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales*, (27).

Sheller, M. (2016). Gendered mobilities: Epilogue. *Gendered Mobilities* (pp 257-265). Routledge.

Sheller, M., y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226. doi:10.1068/a37268

Sheller, M., y Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, 1(1), 10-25. doi:10.1080/23800127.2016.1151216

Soto, P. (2013). Repensar las prácticas espaciales. Rupturas y continuidades en la

- experiencia cotidiana de mujeres urbanas de la Ciudad de México. *Revista Latinoamericana de Geografía e Género*, 4(2), 2-12. doi:10.5212/Rlagg.v.4.i2.002012
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 127-146.
- Soto Villagrán, P. (2019). *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México*. Inter-American Development Bank. doi:10.18235/0002122
- Suárez, M., Murata, M., y Delgado Campos, J. (2016). Why do the poor travel less? Urban structure, commuting and economic informality in Mexico City. *Urban Studies*, 53(12), 2548-2566. doi:10.1177/0042098015596925
- Taylor, B. D., Ralph, K., y Smart, M. (2015). What Explains the Gender Gap in Schleppling? Testing Various Explanations for Gender Differences in Household-Serving Travel\*: Gender Gap in Schleppling. *Social Science Quarterly*, 96(5), 1493-1510. doi:10.1111/ssqu.12203
- Tronto, J. (2018). Economía, ética y democracia: tres lenguajes en torno al cuidado. En L. G. Arango Gaviria, A. Amaya Urquijo, T. Pérez-Bustos, y J. Pineda Duque (Eds.), *Género y cuidado: teorías, escenarios y políticas*, Colección Academia (Primera edición., pp 22-35). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia: Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá : Universidad de los Andes.
- Tronto, J. C. (2013). *Caring democracy: markets, equality, and justice*. New York: New York University Press.
- Ureste, M. (2014, octubre 4). ¿Por qué persiste el tabú de amamantar en público? *Animal Político*. Recuperado a partir de <https://www.animalpolitico.com/2014/10/por-que-persiste-el-tabu-de-amamantar-en-publico/>
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. International library of sociology. London ; New York: Routledge.
- Uteng, T. P., y Cresswell, T. (2008a). Gendered Mobilities: Towards an Holistic Understanding. *Gendered mobilities*, Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate.

- Uteng, T. P., y Cresswell, T. (Eds.). (2008b). *Gendered mobilities*. Transport and society. Aldershot, England ; Burlington, VT: Routledge.
- Valdivia, B. (2020). La penalización del cuidado en la ciudad capitalista y patriarcal. *Crítica Urbana. Revista de Estudios Urbanos y Territoriales*, 3(11). Recuperado a partir de <http://criticaurbana.com/la-penalizacion-del-cuidado-en-la-ciudad-capitalista-y-patriarcal>
- Zapata, I. (2019, agosto 13). Dar el pecho es un derecho. *Letras Libres*. Recuperado a partir de <http://www.letraslibres.com/autor/isabel-zapata>
- Zhang, J., Yu, B., y Chikaraishi, M. (2014). Interdependences between household residential and car ownership behavior: a life history analysis. *Journal of Transport Geography*, 34, 165-174. doi:10.1016/j.jtrangeo.2013.12.008
- Ziccardi, A., y González Reynoso, A. E. (2015a). Política de la vivienda y municipios en México. En A. Ziccardi y A. E. González Reynoso (Eds.), *Habitabilidad y política de vivienda en México* (Primera edición.). México, D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades.
- Ziccardi, A., y González Reynoso, A. E. (Eds.). (2015b). *Habitabilidad y política de vivienda en México* (Primera edición.). México, D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, Coordinación de Humanidades.
- Zunino Singh, D., Giucci, G., y Jirón, P. (2018). Introducción. En Dan Zunino Singh, G. Giucci, y P. Jirón (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Lexicón. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Zunino Singh, D., y Velázquez, M. (2014). Notions of Mobility in Argentina. A discussion of the circulation of ideas and their local uses and meanings. *Transfers*, 4(1), 116-123. doi:10.3167/TRANS.2014.040109

## ANEXOS

### Anexo A Formato de Guión de entrevistas

#### Tipo de entrevista:

Entrevista semiestructurada con enfoque biográfico en periodos de cambio de domicilio a VMIS y en el cuidado de familiares.

Fecha: \_\_\_\_\_

No de entrevista: \_\_\_\_\_

Nombre: \_\_\_\_\_

Lugar de entrevista: \_\_\_\_\_

Medio y nombre del archivo de registro: \_\_\_\_\_

#### Introducción y explicación de la entrevista

Mi nombre es Erandi Barroso, soy estudiante de la UNAM y estoy realizando una investigación acerca de los efectos que tiene la baja accesibilidad sobre la vida cotidiana de mujeres trabajadoras del hogar. Con baja accesibilidad me refiero a la lejanía de estos conjuntos con bienes, servicios y oportunidades que ofrece la ciudad central. El estudio lo hago a través del análisis de la movilidad cotidiana, por eso, estaré preguntando sobre temas como traslado al trabajo y a otros lugares, así como la manera en que se realizan algunas actividades que, a veces, consideramos menos importantes y que se hacen durante estos traslados, ya sea caminando, en transporte público o cualquier otro medio de transporte. Hay algunas preguntas que probablemente ya te haya realizado en la entrevista anterior, pero me gustaría volver a escucharte.

Quisiera que supieras que toda la información es anónima y confidencial, los datos serán de uso exclusivamente académico. Nada de los que me digas aquí lo voy a comentar con nadie.

La duración estimada de la entrevista oscila entre 1 hora y hora y media, pero si lo deseas la podemos interrumpir o detener en el momento que quieras.

(Ya que se trata de obtener información que puede resultar en muchos sentidos personal intenta comenzar con un tema que no tenga que ver con la entrevista)

#### Información General

- o ¿Qué edad tienes?
- o Me podrías decir dónde vives?
  - o Con el municipio, la colonia y la calle es suficiente
- oCuál es tu nivel de escolaridad?

- o Estado civil?
- o ¿Cuántos hijos tienes?
  - o ¿qué edad tienen?
- o Con quién vives actualmente?
  - o Parentesco, relación y edad

#### **Información personal del trabajo**

- o Desde cuando eres trabajadora del hogar?
- o ¿Por qué decidiste serlo?
- o Me podrías describir brevemente tu rutina semanal en el trabajo, es decir, los patrones para los que trabajas, los días a la semana que laboras con ellos y dónde se encuentra este trabajo
- o ¿Cuanto ganas por día y por semana actualmente?

#### **Información de los conjuntos habitacionales**

- o Desde cuándo vives en Geo Villas de Santa Bárbara en Ixtapaluca?
- o ¿Dónde vivías anteriormente y con quién vivías
- o ¿Por qué decidiste vivir ahí?
- o ¿cómo fueron los primeros años de vivir ahí?
- o ¿de todas las etapas de las que vives ahí cuál fue la más difícil y por qué? ¿por qué?
- o ¿actualmente, qué es lo que más consideras más difícil de vivir ahí?
- o ¿qué es lo que te gusta de vivir ahí?
- o ¿Hay servicios de salud y abasto cercanos a tu conjunto?
  - o Cual? Y cómo haces para llegar ahí?
- o ¿qué significa para ti tener casa propia?
  - o ¿has pensado alguna vez dejar tu casa?

#### **Movilidad cotidiana y trabajo**

- o Me podrías describir con detalle el día de la semana que consideres más difícil y por qué lo consideras así
- o Y me podrías describir con detalle el día de la semana que consideres más fácil y por qué lo consideras así
- o ¿Qué periodo de tu vida, desde que vives en ese conjunto, consideras más difícil conciliar trabajo y el hogar y los hijos?
  - o Me podrías lo podrías describir y por qué lo consideras difícil
- o Me podrías describir con detalle los trayectos de tu viaje laboral de la semana que consideres más difícil actualmente. Incluyendo horarios de salida , tiempo de traslado, horarios de llegada y tipo de transporte. Con trayectos me refiero a las partes de viaje hasta tu trabajo por cada modalidad de transporte, desde los trayectos que haces caminando, en el metro, el Metrobus, el camión, etc.

- ¿El regreso era más fácil o difícil? ¿por qué?
- A veces, se está mucho tiempo en transporte público, en este caso tú pasas muchas horas, y se realizan actividades durante esos trayectos: desde llamadas por teléfono, dormir, leer, llamar a los hijos, u otras cosas pequeñas que no consideramos importantes. Me podrías mencionar algunas de estas actividades y otras que realizas durante tus trayectos.
  - Recuerdas en qué parte de los trayectos los haces
- Aprovechas tus viajes laborales para desplazarte a otro lugar cuando tienes algún pendiente
  - ¿qué tan seguido lo haces?
  - Me podrías dar un ejemplo?
- Me podrías describir con detalle algún viaje laboral cuando tus hijos eran pequeños, alguno que recuerdes especialmente difícil, desde que salías de la casa hasta que llegabas al trabajo. Incluyendo horarios de salida , tiempo de traslado, horarios de llegada y tipo de transporte.
  - Por cuanto tiempo realizaste este tipo de viaje
- ¿Dónde desayunas, comes y cenas?
- Si tienes que ir al baño durante tus trayectos, ¿qué haces?
- A veces, realizamos algunas cosas para hacer nuestros trayectos más fáciles, por ejemplo, me has dicho que ya no te formas para esperar la combi aunque vayas apretada y así ahorras tiempo, o que te juntas con tus vecinas para cuidarse cuando van a la combi. ¿Recuerdas alguna otra acción que realizas para hacer tus trayectos más fáciles?
- ¿qué sentimientos son los que caracterizan tu viaje? ¿cómo te sientes cuando viajas?
- Si pudieras definir con una emoción tus viajes laborales y de regreso a casa, ¿cuál sería?
  - ¿por qué?

### **Cuidado**

- Me gustaría saber si tienes vecinas en el conjunto con las que te apoyes para alguna situación difícil...
  - Me podrías decir quienes son y como te han ayudado
- Y tienes amigas?
  - Cada cuando las ves?
- Visitas seguido a algún familiar?
  - ¿por qué?
- A quien consideras tu principal apoyo ya sea personal, emocional y económico
- ¿Alguien te ayuda en las labores del hogar?
  - ¿cómo te ayudan?
  - Y cuando tus hijos eran pequeños?

- o ¿Qué haces cuando te enfermas?
  - o Alguien esta al pendiente de ti o te cuida si lo necesitas?
- o Cuando tus hijos eran pequeños, ¿quién los llevaba y recogía de la escuela?
- o Si alguno de tus hijos se enfermaba o tenía algún problema en la escuela ¿cómo se resolvía?
  - o Me podrías describir alguna situación de estas
- o En una entrevista anterior me habías comentado que Alexia te contó que, a veces, su papá los dejaba fuera de la casa. Me podrías comentar más acerca de eso...
- o ¿qué haces cuando no trabajas?
- o ¿Tienes algún pasatiempo?

### **Experiencias laborales**

- o ¿cuál ha sido el lugar más alejado en el que has laborado?
  - o Ubicación, tiempo en viajes
- o ¿cuánto tiempo trabajaste ahí?
  - o ¿por qué dejaste de trabajar ahí?
- o ¿has recibido algún mal trato de tus patrones por ser trabajadora del hogar , desde discriminación , rechazo, falta de pagos, abusos de poder, gritos o alguna situación de este tipo?
  - o ¿Qué tan seguido pasa?
- o ¿Cuáles serían los principales motivos por los que abandonas un trabajo? ya sea por despido o decisión propia.

### **Cierre de la entrevista**

Hemos terminado con las preguntas y te agradezco mucho tu tiempo. Esta entrevista es importante porque ayuda a entender las consecuencias de vivir en la periferia en la vida cotidiana de las mujeres y de carecer de oportunidades laborales fuera de la ciudad central.

Antes de irnos quisiera hacerte unas peticiones que pueden contribuir más a mi investigación, si por alguna razón no quieres o no te sientes cómoda en hacerlas, me lo puedes decir. Quisiera que supieras que ya me has ayudado mucho con tu tiempo y respuestas para esta entrevista. Las preguntas son las siguientes:

- o Si te diera un celular sencillo, ¿crees que podrías tomar fotos de tus trayectos y mandármelos por whatsapp?
- o ¿Habría posibilidad de que en algún momento pudiera acompañarte en tus recorridos?
- o Finalmente, conoces a alguien más viva en tu conjunto habitacional o algún otro de este tipo y que sea trabajadora del hogar
  - o ¿Cómo la podría contactar?. GRACIAS.