|  |  |
| --- | --- |
|  | **Centro Educativo Jean Piaget**  *“Aprendemos y construimos para trascender”*  División Preparatoria |

**El imperio del automóvil: un análisis ecológico, social y cultural**

**(Clave de registro: ZZZZZZZ)**

**Estudiantes:**

*Cruz Gloria Omar de Jesús (No. Cuenta 318666655)*

*Fernández Fiscal Iñaki (No. Cuenta 31866679)*

*Gutierrez Pereda David Alfonso (No. Cuenta318666727)*

*Sánchez Silva Raymundo Javier (No. Cuenta318666806)*

**Asesora:**

Adriana Felisa Chávez De la Peña

Maestra titular del Taller de Metodología de la Investigación

**Investigación documental**

México, Ciudad de México, 17 de febrero del 2020.

**Índice temático**

|  |  |
| --- | --- |
| Resumen | 3 |
| Abstract | 3 |
| Resumen Ejecutivo | 4 |
| Introducción | 6 |
| Fundamentación teórica | 7 |
| Metodología | 9 |
| Resultados | 9 |
| Conclusiones | 13 |
| Aparato crítico | 15 |

**Resumen**

Hoy en día en nuestra sociedad, el automóvil particular se considera el método de transporte preferido por la mayoría de las personas. No obstante, es poco claro si esta preferencia es el reflejo de una mayor eficiencia o del significado que socialmente hemos asignado a la posesión de un automóvil en sí mismo. Aunado a ello, tampoco se ha podido explicar cómo es que esta preferencia se mantiene a pesar de las repercusiones que su uso en masa ha demostrado tener sobre la calidad de vida de sus usuarios, el ecosistema y la sociedad misma. En este trabajo de investigación documental se propone explorar y realizar un análisis detallado acerca de los factores asociados con el uso del automóvil y sus repercusiones en la vida de las personas.

**Palabras clave:** automóvil, medios de transporte, transporte público, ecología, consumismo, status quo.

**Abstract**

To this day in our society, it seems like owning a car is considered a much more attractive alternative than using public transportation for the every day traveler. However, it remains unclear whether this preference is the reflection of a greater efficiency or if it’s the result of the social meaning that we have assigned to the idea of owning a car per se. Furthermore, the relationship between this behavioral pattern and the knowledge of all the negative repercussions associated with the mass usage of private cars to the users, the ecosystem and society as a whole has yet to be explored. The present research project focuses on the exploration, description and detailed analysis of the different factors being associated with the usage of private cars and its repercussions on everybody’s life.

**Key words:** automobile, public transportation, consumerism, ecology, status quo.

**Resumen Ejecutivo**

*Planteamiento del problema:*

De acuerdo con El Economista (2016), el 47% de la población mexicana posee al menos un automóvil particular que utiliza como medio de transporte cotidiano. Este dato resulta particularmente interesante si se tiene en cuenta que México es uno de los países con mayor índice de contaminación en el mundo y que a pesar de que cuenta con uno de los servicios de transporte subterráneo público más baratos y eficientes de todo el mundo (Aristegui Noticias, 2013), al menos el 30% de las emisiones contaminantes son atribuidas al uso de vehículos motorizados, (Milenio Noticias, 2019).

La posesión de un automóvil es vista como prueba de un mayor nivel socioeconómico, debido a los gastos que conllevan su compra y mantenimiento. Por ello, dentro de la sociedad mexicana, la compra de un automóvil a menudo se asocia con un ascenso dentro de la escala social (Crónica, 2014). A menudo, la preferencia por el automóvil también se deriva de la idea que éste proporciona un nivel mucho mayor al del transporte público, como si se tratase de una extensión del mismo hogar (Marco Móvil, 2013).

Existen importantes implicaciones ecológicas vinculadas al uso del automóvil que parecen ser ignoradas en favor del confort, seguridad y estatus social que representa el poseer un carro propio. Es así como, a pesar de que cada vez es más la importancia que se le da al cuidado del medio ambiente y nuestro planeta, como parecen sugerir los cambios conductuales que el común de la gente está dispuesto a realizar por la causa (por ejemplo, reducir el consumo de plástico), aún falta un largo camino por recorrer en cuanto a la promoción y el mantenimiento de mejores ofertas de transporte público que compitan con los beneficios típicamente asociados al automóvil. Para ello, estudiar los factores implicados en la preferencia por el automóvil es vital para fomentar el desarrollo de nuevas estrategias de intervención o políticas públicas.

*Objetivo*

El presente trabajo busca analizar de manera interdisciplinaria la relación que existe entre el uso y adquisición de automóviles particulares como medio de transporte y su valor social, con el impacto que este tiene sobre los índices de estrés, violencia y contaminación en su comunidad/sociedad.

*Resultados destacados*

Las emisiones de carbono en las ciudades más pobladas provienen mayoritariamente por parte de los automóviles. De acuerdo con lo reportado en distintos estudios longitudinales, existe una clara y fuerte correlación entre el uso del automóvil y la baja calidad del aire (Masiol et. al, 2014).

La existencia de una asociación entre una mejor imagen social y la posesión de un auto particular es irrefutable. Este rasgo de las sociedades contemporáneas consiste en la tendencia a ver el automóvil como un objeto central. Tal forma de pensar ocasiona que, como ya se ha mencionado, el automóvil sea un objeto de utilidad tanto práctica como social. La expansión de estas ideas, sumada al crecimiento de la popularidad del automóvil, ha propiciado la aparición de lo que puede llamarse “cultura del automóvil”, (Christlieb, 2012).

*Conclusiones, hallazgos y recomendaciones*

La preferencia por el uso del automóvil particular como medio de transporte en México tiene un origen social y cultural que deriva de factores externos tales como las bajas condiciones de seguridad y eficiencia en el transporte público y el valor intrínseco que los automóviles poseen como herramientas para enfatizar las discrepancias en el poder económico y estatus social de los individuos. Es necesario fomentar el trabajo interdisciplinario para el diseño de políticas públicas y medidas de atención que contribuyan a disminuir el uso del automóvil, y promover en su lugar alternativas cómodas, seguras y eficientes de transporte.

**Introducción**

En un país como México, donde al menos el 47% de las familias poseen un automóvil particular (El Economista, 2016), y donde, de acuerdo con El Universal (2019), 15 mil personas mueren al año a causa de los excesivos niveles de contaminación, resulta imperante la necesidad de evaluar los factores que explican esta preferencia por el uso del automóvil particular en aras de desarrollar nuevas estrategias que promuevan el uso de medios de transporte alternativos.

*Objetivos*

* Exponer de manera objetiva las ventajas asociadas con el uso del automóvil particular, su valor práctico y los desarrollos e innovaciones actuales.
* Identificar cuáles son las repercusiones negativas que se han identificado para el uso en masa de los automóviles como medio de transporte, tanto a nivel individual como ecológico y social.
* Describir el valor sociocultural que tiene el automóvil desde distintos enfoques filosóficos y sociológicos.
* Integrar una explicación interdisciplinaria y multifactorial que dé cuenta de la preferencia detectada en el uso del automóvil particular como medio de transporte.

*Hipótesis*

* El uso del automóvil como medio de transporte cotidiano sólo presenta ventajas significativas en términos de su eficiencia y comodidad en el caso de los automóviles de gama alta.
* Dadas sus repercusiones en el individuo, el ambiente y la sociedad, el automóvil promedio no constituye una alternativa más eficiente en sí misma, en comparación con otros medios de transporte.
* El uso del automóvil no sólo tiene un valor práctico-funcional, sino que tiene un fuerte componente social que lo lleva a ser percibido como una “necesidad” de realización más.

**Fundamentación teórica**

*Antecedentes: El automóvil, su uso y consecuencias*

Cada vez las personas nos acostumbramos más a la idea de depender de nuevas tecnologías que nos ayuden a facilitar nuestras actividades cotidianas. Un ejemplo claro de esto lo podemos encontrar en los celulares, o bien, en el uso de automóviles. Uno de los desarrollos tecnológicos más innovadores de la industria automotriz tiene que ver con la implementación de sistemas (también llamados asistentes) de seguridad activa, que hasta el momento sólo se encuentran disponibles en automóviles de “gama alta” o del “segmento Premium”, (García, 2019; Peugeot, 2020). Este tipo de mecanismos favorecen el uso del automóvil particular como medio de transporte cotidiano, al volverlo una alternativa más cómoda y segura para los usuarios que están dispuestos y en posibilidades de pagar por estas mejoras.

Para el propietario de un automóvil promedio, el uso del mismo implica un alto riesgo tanto para los conductores como los peatones. Según datos publicados por J. Peter Rothe, (2005) en E.E.U.A. la tasa de muertes por accidentes de tránsito es de 15.7 por cada 100,000 personas, superando por mucho la tasa de homicidios (4.7 por cada 100,000 personas).

Según una encuesta realizada por la UNAM, (Boletín UNAM, 2017), a pesar de que el 80% de los 130 millones de viajes registrados en el primer semestre del 2017 se realizó en transporte público, los ciudadanos consideran que el transporte público se encuentra deteriorado y en condiciones de extrema inseguridad. Aunado a ello, un estudio sobre Movilidad y Experiencia Urbana desarrollado por los investigadores Caprón y Pérez-López (2016), halló que los dueños de autos particulares reconocían la seguridad, flexibilidad y libertad que ofrecían como su principal ventaja.

De acuerdo con un estudio publicado por Noticieros Televisa (2018), la Ciudad de México se posiciona como la ciudad con el peor tráfico del mundo, seguida por Bangkok y Yakarta. Este dato resulta consistente con el hallazgo reportado por Masiol, Agostinelli, Formenton, Tarabotti & Pavoni, (2014), que señala una correlación directa entre el uso del automóvil y la baja calidad del aire, un problema que también se tiene identificado como parte de la realidad del mexicano (García, Vargas & Quiroz, 2019).

*El significado y valor social de poseer un automóvil particular*

Según Marx (citado en Reuten, 2019), el valor de cambio es el valor que le da el mercado al producto. Específicamente, el valor de cambio varia con respecto a los diferentes valores de uso y el comportamiento de dicho mercado. Siendo así, el valor de uso la capacidad de un producto de satisfacer alguna necesidad humana. Bajo estas premisas, el humano ha cambiado el uso que le da al automóvil y como busca satisfacer algunas necesidades disfrazadas de menesteres. El auto se convirtió en un instrumento con un valor social determinante para la realidad en la que el humano radica. El funcionamiento inherente de la máquina para ser llamado auto se comparte en cada modelo que existe, pero el valor social que cada uno toma le otorga privilegios al comprador. Esto se vuelve una lucha constante entre la insatisfecha existencia del humano y la superflua necesidad de poseer.

Para Erich Fromm (referido por Dettano, 2019), el mundo necesita dejar de vivir en un “modus vivendi” de posesión. Vivir solo siendo y desarrollando lo crítico y abstracto de la cualidad más humana, el raciocinio. Él expresa su disconformidad con la publicidad y como solo lleva a un materialismo sin fin. En un mundo plasmado por un falso sentimiento de pertenencia hacia las cosas, se necesita que los valores éticos formen parte de lo que ciegue a la sociedad. El auto ha creado junto con toda la falsa mercadotecnia, estereotipo que han causado que la sociedad origine sus creencias y preferencias en una ignorancia cómoda, sin necesidad de abrir los ojos.

Sigmund Freud (referido en Ilivitzky, 2019), describe el sentimiento oceánico como aquel que nunca acaba y que no tiene barreras. El infinito deseo humano concibe una búsqueda por un conjunto de factores que lo harán sentir que cumplen un fin último. Encuentra cualquier objeto que supla o le transmita este sentimiento que rige su actuar. ¿Cómo es posible que en un mundo que grita por ayuda, sigan aumentando las emisiones de carbono producidas? La sociedad moderna prefiere coches más grandes que le proporcionen mayor comodidad. Un auto de mayor tamaño necesita más combustible y eso ocasione que se duplique la emisión de ese automóvil. Ahora, este fenómeno se sobrepone a la alta demanda de autos eléctricos. El problema ambiental no radica en como la ciencia busca una verdad única sino como el humano tiende a su autodestrucción.

**Metodología**

El presente trabajo de investigación es de carácter documental, por lo que su desarrollo giró en torno a la recopilación, revisión, análisis, síntesis e integración de distintos materiales obtenidos a través de una amplia gama de fuentes bibliográficas, hemerográficas y mesográficas. Los textos recopilados son recientes y se buscó de manera activa que tuvieran relación directa con el contexto mexicano.

**Resultados**

*En cuanto al valor práctico del automóvil: Comodidades e innovaciones*

En cuanto a la implementación de Sistemas o Asistentes automatizados que faciliten el uso del automóvil y lo posicionen como una alternativa más atractiva, cómoda y eficiente para el transporte cotidiano de las personas, se resalta la existencia de sistemas que pueden llegar a significar la diferencia entre la vida y la muerte. Tómese como ejemplo el Sistema de frenado de emergencia (Peugeot, 2020), que permite detectar todos los objetos que se cruzan en el camino del automóvil, y en caso de que aparezca un objeto frente al coche que pueda significar un choque y no se registre una respuesta oportuna por parte del conductor para frenar, el sistema lo hace automáticamente, evitando la colisión.

También existe el Sistema de monitoreo del punto ciego, que ha demostrado ser uno de los más funcionales en ciudades como la nuestra (CDMX), donde podemos pensar en una infinidad de “obstáculos” potenciales, como lo son las motocicletas o bicicletas que circulan a los costados del automóvil. Este sistema funciona cuando, por ejemplo, vas a dar una vuelta a la derecha en una calle sin darte cuenta que, por el punto ciego que existe en los espejos de los coches, hay una motocicleta tratando de rebasarte por la derecha. Debido a que este sistema te avisa, por medio de un punto de color rojo en el espejo del auto, podemos evitar la ocurrencia de tragedias que no sólo ponen en riesgo la vida del conductor, sino la de los otros conductores y transeúntes.

Finalmente, se encuentra el Asistente de mantenimiento de carril que, en conjunto con el Sistema de alerta de atención para el conductor, permite identificar y regular los casos en que, por ejemplo, si el conductor maneja haciendo movimientos en zigzag (como cuando se maneja borracho), o bien, cuando se detecta que el conductor va manejando cansado. Ambos sistemas se concentran en la detección de patrones conductuales que permitan determinar si el conductor se encuentra en las condiciones necesarias para poder estar manejando el vehículo y en caso necesario, mantener velocidades bajas, o incluso, en casos extremos, llevarlo a un lugar seguro donde pueda llegar a un alto total y estacionarse. Una vez más, este tipo de tecnologías no solamente benefician al propietario del vehículo, sino a todas las demás personas conduciendo en la misma vía.

Es así que muchas personas llegan a una “zona de confort” detrás del volante donde no requieren dominar ni si quiera las habilidades mínimas para poder conducir. Uno de los ejemplos más conocidos es el famoso Asistente de estacionamiento, (Peugeot, 2020) que tanto vemos promocionado en los medios de comunicación. Aun cuando anteriormente era casi impensable que dejaras a otra persona estacionar tu auto, ahora ni siquiera nos interesa ser nosotros quienes lo estacionamos y dejamos a éste hacerlo por su cuenta. Otro sistema similar es el de la Cámara de visión de 360 grados, (Peugeot, 2020), con la cual el vehículo renderiza imágenes tomadas por diferentes cámaras en su exterior para poder observar desde el interior del vehículo los objetos a su alrededor y así facilitar el estacionamiento del mismo.

A la luz de los desarrollos tecnológicos previamente descritos podemos decir que el automóvil ha pasado de ser una mera herramienta a convertirse en un ser ajeno que parece empezar a tomar decisiones por nosotros, incluso llegando a ser más capaz que el ser humano al resolver problemas o situaciones que se nos presentan de manera emergente.

Al hablar de la eficiencia y el rendimiento del tanque en kilómetros, los automóviles híbridos aparecen como una opción novedosa y altamente atractiva. No obstante, cuando la discusión se centra en valorar el impacto ecológico que tiene el uso del automóvil, los automóviles eléctricos parecen tener la delantera.

Si nos enfocamos en la cantidad de contaminación que producen los automóviles de combustión interna, parece que cualquier restricción que se imponga sobre su consumo representa un factor clave para disminuir el detrimento ecológico. Sin embargo, si analizamos un poco más la fuente de donde proviene la energía eléctrica de nuestro hogar (que es la que alimenta a los autos eléctricos), podemos darnos cuenta de que el uso de automóviles eléctricos no está exento de contribuir a los índices de contaminación.

Esto se debe a que la manera en que producimos energía sigue siendo por medio de los combustibles fósiles, por lo que únicamente estamos “moviendo” el punto en que expulsamos los contaminantes: de las ciudades a las “zonas verdes”, (ver Figura 1 y Figura 2).

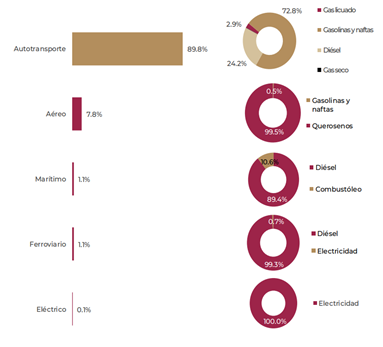


Figura 1. Consumo de energía del sector transporte, 2018. (Estructura porcentual por subsector y energético). Figura extraída del Balance Nacional de Energía del 2018, publicado por la Secretaría de Energía.

Por otro lado, los automóviles híbridos no enchufables utilizan energía que ellos mismos producen al frenar, que procesan y utilizan a través de un pequeño motor eléctrico que complementa el trabajo del motor estándar. Durante el arranque y otros momentos clave, por ejemplo, cuando nos encontramos estancados en el tráfico a vuelta de rueda, el único motor trabajando es el eléctrico, y sólo hasta que se requiere de mayor potencia, empieza a trabajar el motor a gasolina. Es por ello que se sostiene que los automóviles híbridos constituyen una alternativa viable para reducir los índices de contaminación.

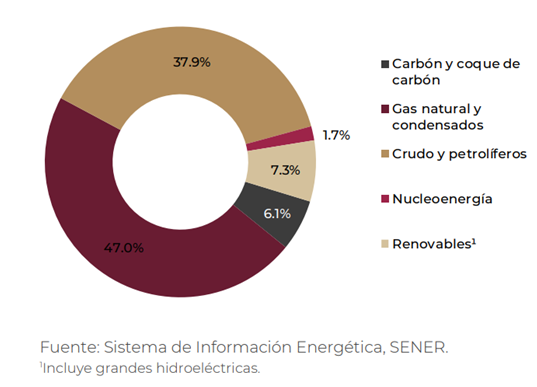


Figura 2. Oferta interna bruta de energía por tipo de energético, 2018. Figura extraída del Balance Nacional de Energía del 2018, publicado por la Secretaría de Energía.

*El valor y el significado social del poseer un automóvil.*

En lo sociocultural, el impacto del automóvil es innegable. Fue en el siglo XX que el automóvil se volvió un producto cotidiano de consumo y de primera necesidad, gracias a la masificación de su producción y teniendo como resultado la adaptación de las grandes metrópolis para su circulación. Justamente en esta época, el automóvil pasó a ser un símbolo de la autonomía y una expresión del estatus social (El País, 2016).

La cultura occidental se vio revolucionada con la aparición de los ideales racionales y liberales del siglo XVIII. Esto se relaciona con el automóvil, en el sentido que su uso representa todo lo que es considerado “bueno” por estas corrientes de pensamiento: el desarrollo urbano, el éxito social y el progreso de la tecnología (Christilieb, s.f.).

Según el investigador de la UNAM, Christlieb (s.f.), el crecimiento metropolitano actual se da en función de los automovilistas. Existen casos de vías peatonales convertidas en automovilísticas, cambio que a su vez facilita la aparición de más vehículos (Crónica, 2014). De acuerdo con su hermano, Christlieb (2012), esta cultura centrada en el automóvil divide de forma inmediata a aquellos que poseen un carro y a los que no. De hecho, desde la producción del auto hay indicios de opresión. El *Fordismo*, modelo de producción adoptado por Henry Ford, apostó por maximizar la mano de obra y las herramientas para la producción en serie. La idea de la “economización de tiempos y movimientos” se basó en las ideas de Frederick Taylor, quitando al obrero el control sobre su tiempo en la fábrica, con la organización segregada y cronometrada del trabajo. Con este mismo fin destacan las estrategias de productividad de la empresa Toyota, como la gestión por incentivos o la administración “just-in-time” (García López, 2011).

Incluso desde su orígen, el automóvil se concibió como representación del triunfo burgués sobre el resto de la población. Se pensó originalmente como un bien privativo, no disponible para el resto de la población, que permitiese al individuo desplazarse en el momento que fuera necesario y sin sujetarse a los itinerarios de otros medios como el ferrocarril (Gorz, 2009). Pese a su llegada al alcance de la población general, permaneció como un instrumento de opresión sobre las masas, en función de la clase social.

La posesión de un automóvil es vista como prueba de un mayor nivel socioeconómico, debido a los gastos que conllevan su compra y mantenimiento. Por ello, dentro de la sociedad mexicana, la compra de un automóvil a menudo se asocia con un ascenso dentro de la escala social (Crónica, 2014). A menudo, la preferencia por el automóvil también se deriva de la idea que éste proporciona un nivel mucho mayor al del transporte público, como si se tratase de una extensión del espacio personal o del mismo hogar (Marco Movil, 2013).

**Conclusiones**

Sin duda el auto es una herramienta bastante útil, pero carga muchas consecuencias que polarizan el actuar de la sociedad moderna. Se encontró una relación en cuanto al daño ecológico y el uso. Las emisiones de carbono en las ciudades más pobladas provienen mayormente por parte de los automóviles. Por otro lado, el humano busca tener vehículos más grandes y cómodos. Lo anterior, provoca que los motores necesiten más potencia, combustible y tamaño lo que aumenta directamente la emisión de carbono.

Sin embargo, la relación presente entre la imagen social y la posesión de un auto particular es irrefutable. Zigmunt Bauman (2015), filósofo polaco, describe como todo es líquido en el presente. Un sinfín de objetos son en realidad desechables o reemplazables de acuerdo con el valor social. Retomando esta idea, Marx busca crear la misma idea de sentimiento colectivo en cuanto a objetos. La forma de cambio que genera un objeto en un mercado, como moldea la conducta. Freud retoma todo este concepto con el innovador “sentimiento oceánico”.

Finalmente, Fromm describe perfectamente el problema real del auto. El ser moderno está basado en la posesión siendo así cada oración una descripción acerca de sus posesiones. El valor que el vehículo adquiere y proporciona a su poseedor, dota de un estatus social inherente. Esto demuestra cómo el auto ya no cumple su función, ya que el tiempo de trayecto no siempre es menor, se vive una violencia en el ambiente vehicular, se experimenta un daño ambiental sin precedente alguno y finalmente, parece normal la diferenciación social, discriminación, que se lleva a cabo por el tener un objeto, un auto.

La preferencia por el uso del automóvil particular como medio de transporte en México tiene un origen social y cultural que deriva de factores externos tales como las condiciones de seguridad y eficiencia en el transporte público y el valor intrínseco que los automóviles poseen como herramientas para enfatizar las discrepancias en el poder económico y estatus social de los individuos. Es necesario del trabajo interdisciplinario para el diseño de políticas públicas y medidas de atención para disminuir el uso del automóvil, y promover en su lugar alternativas cómodas, seguras y eficientes de transporte.

En cuanto a políticas públicas, se propone cambiar la legislación para inhibir el uso de vehículos viejos y fomentar el transporte público. Los automóviles viejos cuentan con una baja eficiencia y rendimiento poco óptimo, lo que genera emisiones de carbono bastante dañinas para cualquier tipo de ecosistema. Sin embargo, debería existir una restricción para el tamaño de los autos. Los vehículos SUV´s o minivans producen una gran cantidad de emisiones de carbono, lo cual no se debe a la eficiencia del auto sino a su tamaño y la cantidad de combustible que tiene que utilizar. Aunque la demandad de auto eléctricos está creciendo considerablemente, las emisiones de carbono también. Consecuentemente, hace falta mucha información en materia legislativa para poder regular el uso de los autos en cualquier tipo de urbe.

**Aparato crítico**

* Aristegui Noticias (2013) Tarifas de Metro en el mundo: México es de los más baratos. Aristegui Noticias, México. Recuperado de: <https://aristeguinoticias.com/3007/mexico/metro-de-mexico-de-los-mas-baratos-del-mundo/>
* Bauman, Z. (2015). *Modernidad líquida*. Fondo de cultura económica.
* BBC Mundo (2018) Estas son las 50 ciudades más violentas del mundo (y 42 están en América Latina). BBC Mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-43318108>
* Boletín UNAM (2017) En México, 80% de los traslados se hacen en transporte público. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de: <https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2017_384.html>
* Canadian Medical Association Journal (2009). Motor vehicles are weapons of mass destruction. (Publicación PMC2761483).
* Capron, G., & 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.
* Crónica (2014) Cultura del automóvil impide lograr una metrópoli sustentable: investigador. Notimex, México. Recuperado de: <http://www.cronica.com.mx/notas/2014/845003.html>
* Christlieb, F. F. (s.f.) El automóvil y los espacios urbanos de América Latina. El caso de la Ciudad de México. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal4/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/08.pdf>
* Christlieb, P. F. (2012). Vehículos. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, *2*(1), 9-17.
* Dettano, A. (2019). Leyendo el consumo desde las emociones sociales. Algunos recorridos y perspectivas posibles. *Antropología Experimental*, (19).
* El Economista (2019) ¿Cuántos autos circulan en la CDMX diariamente? México, Notimex. Recuperado de: <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Cuantos-autos-circulan-en-la-CDMX-diariamente-20160922-0101.html>
* El Universal (2019) En México 15 mil personas mueren al año por contaminación ambiental. Redacción Autopistas. Noticieros Televisa, México. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/en-mexico-15-mil-personas-mueren-al-ano-por-contaminacion-ambiental>
* García, G. (2019). El Peugot 208 2020 es una seductora propuesta premium en el universo subcompacto. Revista Motorpasión, México. Recuperado de: <https://www.motorpasion.com.mx/industria/peugeot-208-2020>
* García Jiménez, C. I., Vargas Rodriguez, Y. L., & Quiroz Caro, B. Y. (2019). Conflictos ambientales y sus efectos en la calidad de vida en una región occidental de México. *Economía, sociedad y territorio*, *19*(60), 273-304.
* García López, R. (2011), El impacto social del automóvil. Revista Briega, España. Recuperado de: <https://www.briega.org/es/opinion/impacto-social-automovil>
* González, E. (2019) Opciones para moverte de manera sustentable por la ciudad. Milenio Noticias, México. Recuperado de: <https://www.milenio.com/especiales/opciones-para-moverte-de-manera-sustentable-por-la-ciudad>
* Gorz, A. (2009) La ideología social del automóvil. Revista Letras Libres, México-España. Recuperado de: <https://www.letraslibres.com/mexico-espana/la-ideologia-social-del-automovil>
* Ilivitzky, M. E. (2019). *En torno a" El malestar en la cultura": Perspectivas filosófico-políticas sobre Freud* (No. 691). Serie Documentos de Trabajo.
* Johansson, C., Lövenheim, B., Schantz, P., Wahlgren, L., Almström, P., Markstedt, A., ... & Sommar, J. N. (2017). Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle. Science of the total environment, 584, 55-63.
* Lufkin, B. (2 de agosto de 2016), ¿Prefieres caminar o manejar? La respuesta puede decir bastante sobre tu inteligencia. BBC.
* Marco Movil (2013) De la Cultura del Automóvil a la Cultura de la Convivencia para el desplazamiento. Revista Marco Movil. Recuperado de: <http://marcomovil.blogspot.com/2013/04/de-la-cultura-del-automovil-la-cultura.html>
* Masiol, M., Agostinelli, C., Formenton, G., Tarabotti, E., & Pavoni, B. (2014). Thirteen years of air pollution hourly monitoring in a large city: potential sources, trends, cycles and effects of car-free days. Science of the Total Environment, 494, 84-96.
* Noticieros Televisa (2018) La Ciudad de México es la Ciudad con el peor tráfico del mundo, según especialistas. Noticieros televisa, México, CDMX. Recuperado de: <https://noticieros.televisa.com/historia/cdmx-ciudad-peor-trafico-mundo/>
* Reuten, G. (2019). Marx’s Conceptualization of Value in Capital. In *The Oxford Handbook of Karl Marx* (p. 129). Oxford University Press.
* Rothe, J. P., & Elgert, L. (2005). Driving risk and rural life: everyday and reconstructed realities. *Journal of agricultural safety and health*, *11*(2), 273-279.
* Rowlett, J. (12 de octubre de 2018). Los motivos por los que quizás ya hayas comprado el último auto de tu vida. BBC. Recuperado de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45818931>
* Schotte, A.L. & Mejía, C. (2007) Estudio de los factores económicos, sociopolíticos y culurales que afectan la ingeniería de diseño y manufactura automotriz en México. 8° Congreso Iberoamericano de Ingeniería Mecánica, Recuperado de : <http://congreso.pucp.edu.pe/cibim8/pdf/25/25-16.pdf>
* Subirats, J. (2016) La cultura del coche El país, España. Recuperado de: https://elpais.com/ccaa/2016/09/24/catalunya/1474741171\_922697.html