



**El Colegio
de la Frontera
Norte**

La ciudad en dos ruedas. Apropriación del espacio público a través del uso de la bicicleta como medio de transporte, en la periferia sur del Área Metropolitana de Guadalajara.

Tesis presentada por

Laura Angélica San Vicente López

para obtener el grado de

**DOCTORA EN CIENCIAS SOCIALES EN EL ÁREA DE
ESTUDIOS REGIONALES**

Tijuana, B. C., México
2022

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de Tesis: Dr. Sergio Peña Medina

Aprobada por el Jurado Examinador:

1. Dr. César Mario Fuentes Flores, lector interno
2. Dr. Juan Ángel Demerutis Arenas, lector externo
3. Dra. María de Lourdes Romo Aguilar , Sinodal
4. Dr. Fernando Calonge Reillo, Sinodal

A Naolin,

que el universo te sorprenda y te anime a seguir pedaleando.

Que las vidas ciclistas arrebatadas por un hecho de tránsito,

obtengan justicia.

AGRADECIMIENTOS

Sentir el viento fresco, que el cuerpo sea el propio motor, experimentar libertad... Desplazarse en bicicleta abre un abanico de sensaciones, de emociones y de historias. Doy las gracias a las y los ciclistas que compartieron sus experiencias al rodar en la metrópoli tapatía; fue su voz la que le dio forma a este escrito.

La bicicleta forma parte de mi historia y, desde hace ocho años, descubrí que compartir la vida pedaleando la vuelve más divertida. Por ello, el agradecimiento más importante es para Alejandro y Naolin, quienes me han motivado a pedalear por largas cuestas y me han enseñado que el amor, también, es el mejor motor. Sin sus consejos, sus risas, y sus infinitos abrazos, la ruta sería más complicada.

Reconozco y agradezco el apoyo de mis padres, quienes además de enseñarme a montar en bicicleta, han estado presentes para aligerar cada fase de mi vida. Igualmente, mi gratitud está con familiares, amistades, vecinas, vecinos, funcionarios y activistas que apoyaron este trabajo, pues sus recomendaciones y charlas, ampliaron mi panorama sobre la vida y el ciclismo en la periferia sur del Área Metropolitana de Guadalajara.

Quiero expresar mi agradecimiento al Dr. Sergio Peña, pues además de dirigir esta tesis, me brindó todo el apoyo necesario para que se convirtiera en un proyecto apasionante. También, agradezco las recomendaciones del Dr. César Fuentes que ampliaron mi visión y me animaron a buscar nuevas alternativas durante el trabajo de campo. Asimismo, le doy las gracias al Dr. Juan Ángel Demerutis por los comentarios que enriquecieron este texto y la vinculación con diversas fuentes de información locales.

Extiendo un agradecimiento a la Dra. Lourdes Romo por formar parte del comité de tesis y aportar reflexiones al documento final; también, al Dr. Fernando Calonge por el apoyo brindado durante la estancia académica en la Universidad de Guadalajara y los comentarios hechos al escrito. Finalmente, agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por la beca otorgada para realizar este Doctorado, y a El Colegio de la Frontera Norte por la formación recibida.

RESUMEN

Ante las complejidades de movilidad actual que enfrenta el Área Metropolitana de Guadalajara, esta tesis analiza las formas de apropiación del espacio público de personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en cuatro zonas de la periferia sur del Área Metropolitana de Guadalajara. Lo anterior, con la finalidad de inferir cómo dicha apropiación deriva en la significación de la estructura espacial, así como en la reconfiguración de las relaciones socio-espaciales y la movilidad de esta zona. A través de la etnografía multisituada, se dio seguimiento a las conexiones, a las asociaciones y a las relaciones que construyen las y los ciclistas en diferentes espacios públicos. Durante el periodo de 2020 y 2021, se llevaron a cabo técnicas cualitativas de recolección de datos que incluyeron: la observación participante, un muestreo por conveniencia, entrevistas semiestructuradas, un mapeo digital colaborativo y un levantamiento audiovisual urbano. Así, esta investigación principalmente aporta una descripción más detallada del perfil ciclista en la periferia sur del AMG, además de resaltar la existencia de diversas estrategias para la apropiación del espacio público y cómo impactan en la elección de la bicicleta como medio de transporte.

Palabras clave: Movilidad urbana, Espacio público, Ciclismo, Guadalajara

ABSTRACT

Given the current mobility complexities faced by the Guadalajara Metropolitan Area (MGA), this thesis analyses the forms public space is being appropriated by bicycle' users as a mean of transportation in four zones of the southern periphery of the MGA. The aim of the study is to infer how the public space's appropriation derives in a signifier by giving meaning to the spatial structure, as well as in the reconfiguration of socio-spatial relations and mobility in this area. Through a multisite ethnography, the connections, associations and relationships built by cyclists in different public spaces were monitored. Qualitative data collection techniques were employed including participant observation, convenience sampling, semi-structured interviews, collaborative digital mapping and an audio-visual urban survey. Thus, this research provides a detailed description of the cyclists' profile in the southern periphery of the MGA, highlighting the various appropriation' strategies of the public space and how they impacted on the choosing of cycling as a transportation mean of.

Key words: Urban Mobility, Public Space, Cycling, Guadalajara

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
- Planteamiento del problema.....	2
- Delimitación del problema (espacio temporal).....	5
- Preguntas de investigación.....	8
- Objetivos de la investigación.....	8
- Hipótesis.....	9
- Estructura del documento.....	9
CAPÍTULO I. ESPACIO PÚBLICO URBANO, MOVILIDAD Y CICLISMO	11
1.1 Espacio público, ciudad y movilidad: un recorrido teórico-conceptual.....	11
1.1.1 Espacio público.....	12
1.1.2 Ciudad.....	16
1.1.3 Movilidad.....	18
1.2 La apropiación del espacio público a través del ciclismo.....	20
1.3 Hacia una aproximación del cuerpo ciclista en el espacio público urbano.....	24
1.4 Estado del arte sobre la movilidad en bicicleta: De Europa y Asia, a Latinoamérica.....	25
1.5 Impactos sociales del ciclismo en términos de movilidad y planeación en las ciudades mexicanas.....	27
CAPÍTULO II. CONTEXTO SOCIO-ESPACIAL Y DE MOVILIDAD EN LA PERIFERIA SUR DEL AMG	30
2.1 Recorrido histórico sobre la urbanización de Guadalajara.....	30
2.2 Guadalajara y sus medios de transporte.....	34
2.3 Entre colectivos ciclistas y la construcción de la red de ciclovías en el AMG.....	38
2.4 Dinámicas socioespaciales y de movilidad en el polígono de estudio.....	44
2.4.1 Santa Cruz del Valle (TJZ).....	48
2.4.2 Toluquilla (TLQ).....	56
2.4.3 Las Juntas (TLQ).....	62
2.4.4 Zona Industrial de Guadalajara.....	69
CAPÍTULO III. ESTRATEGIA METODOLÓGICA	73
3.1 Diseño del estudio.....	74
3.1.2 Implicación personal en la investigación social.....	75
3.2 Delimitación de casos de estudio.....	77
3.2.1 Operacionalización de los conceptos.....	80
3.3 Recolección de datos.....	84
3.3.1 Fuentes de información y técnicas de recolección.....	86
3.3.2 Caracterización de las y los ciclistas.....	97
3.3.3 Grupos ciclistas en las zonas de estudio.....	101
3.4 Herramientas de análisis de la información.....	103

CAPÍTULO IV. LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PERIFERIA SUR DEL AMG106

4.1 Dimensión Físico-Material.....	107
4.1.1 Conectividad.....	108
4.1.2 Infraestructura ciclista.....	120
4.2 Dimensión Socio-espacial.....	130
4.2.1 Accesibilidad.....	130
4.2.2 Seguridad vial.....	136
4.3 Dimensión Identificación.....	141
4.3.1 Identificación espacial.....	142
4.3.2 Identificación corporal.....	144
4.4 Dimensión Simbólica-imaginaria.....	151
4.4.1 Apego al lugar.....	152
4.4.2 Símbolos ciclistas.....	154

CONCLUSIONES	158
- Futuras líneas de investigación	164

BIBLIOGRAFÍA	167
---------------------------	------------

ANEXOS	i
Anexo 1. Plano de la Hacienda de Santa Cruz del Valle. Autor: De Quevedo M. G. Año: 1884. Escala: 1: 20 000. No, de clasificador: 2175-CGE-7233-A. Fuente: Mapoteca digital Manuel Orozco y Berra. ii	
Anexo 2. Cartografía de la zona de Toluquilla, TLQ, el círculo indica la zona descrita en esta tesis. Fuente: INEGI, Información Topográfica F13D65, Guadalajara Oeste, escala 1:50 000, serie III, 2019.....	iii
Anexo 3. Pronóstico en la demanda de viajes, en tres zonas de TLQ cercanas al polígono de estudio (2018).	iv
Anexo 4. Carta de presentación institucional del proyecto de investigación.	v
Anexo 5. Guión para el levantamiento del muestreo y para las entrevistas semiestructuradas a ciclistas.....	vi
Anexo 6. Guión para entrevistas a funcionarios públicos y grupos ciclistas	vii
Anexo 7. Lista final de códigos utilizados para el análisis cualitativo a través de NVivo©.....	viii
Anexo 8. Lista final del número de referencias por cada código a través de NVivo©.	xi

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 Diagrama que muestra la interrelación entre los conceptos centrales y otros elementos teóricos. Fuente: Elaboración propia.....	12
Figura 1.2 El prototipo de la interacción social se encuentra en la experiencia de sí mismo y de los otros en la situación cara a cara. Fuente: Pérez, 2006	21
Figura 3.1 Flujo de trabajo de la presente investigación. Fuente: Elaboración propia, adaptado de Yin (2003: 50).....	75
Figura 4.1 Muestra la relación entre las cuatro dimensiones que se utilizarán para el análisis de los casos de estudio. Fuente: Elaboración propia.	107
Figura 4.2 Nube de palabras resultantes de la codificación hecha con el programa NVivo. Fuente: Elaboración propia.....	145
Figura 4.3 Nube de palabras resultantes de la codificación hecha con el programa NVivo. Fuente: Elaboración propia.....	146
Figura 4.4 Nube de palabras resultantes de la codificación hecha con el programa NVivo©.	150
Figura 5.1 Diagrama de los principales hallazgos de esta investigación a partir de las dimensiones que definen al concepto central. Fuente: Elaboración propia.....	159

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 2.1 Plano de la ciudad de Guadalajara. Urbano de 1962. Autor: Dirección General de Obras Públicas. Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.	31
Mapa 2.2 Muestra los circuitos de conurbación y expansión de Guadalajara. Fuente: García y Núñez, 2017: 16.....	33
Mapa 2.3 Muestra el polígono de la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia con información del INEGI.....	45
Mapa 2.4 Muestra la ubicación de los establecimientos registrados a los alrededores de las vías delimitadas en la zona industrial. Fuente: DENUÉ, INEGI.....	70
Mapa 3.1 Muestra la ubicación de las avenidas y las colonias seleccionadas para esta investigación. Fuente: Elaboración propia.	79

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 2.1 Línea del tiempo del transporte en el AMG. Fuente: Periódico El Informador.	35
Imagen 2.2 Publicidad de los '50 en un periódico local para adquirir una bicicleta tipo Turismo. Fuente: Gdl en Bici [Grupo de Facebook].....	38
Imagen 2.3 Calle Ramos Millán en Santa Cruz del Valle, TJZ. Fecha: 26/09/20 12:30 pm Autora: Laura San Vicente	50
Imagen 2.4 Vista del cruce de la Avenida 1° de Mayo y la calle González Gallo, en Santa Cruz del Valle, TJZ. Fecha: 05/05/20 1:00 pm. Autora: Laura San Vicente	51
Imagen 2.5 Vista hacia el poniente de la Av. 1° de Mayo en TJZ; a la izquierda, se pueden apreciar detalles de la antigua Hacienda Santa Cruz. Fecha: 25/08/20 2:10 pm. Autora: Laura San Vicente.....	53
Imagen 2.6 Kiosco donde se resguardan bicicletas en la plaza principal de Santa Cruz del Valle, TJZ. Fecha: 24/04/20 8:30 pm. Autora: Laura San Vicente	54
Imagen 2.7 Entrada del taller de bicicletas “Plasencia”, sobre la Av. 1° de Mayo casi en el	

cruce con la calle González Gallo. Fecha: 20/06/20 11:50 am. Autora: Laura San Vicente. ...	55
Imagen 2.8 Vista de la calle Guadalupe Victoria que conduce a la Plaza Central de Toluquilla. Fecha: 17/11/20 7:40 pm. Autora: Laura San Vicente	58
Imagen 2.9 Vista de la zona comercial ubicada sobre la Av. Adolf B. Horn y el cruce de la calle Juan Álvarez en TLQ. Fecha: 21/11/20 2:00 pm. Autora: Laura San Vicente.	60
Imagen 2.10 Espacio destinado al cultivo de vegetales que sobrevive a los cambios en el uso del suelo debido al proceso de urbanización de la zona. Imagen capturada desde la ciclovía en el cruce de Adolf B. Horn y Dr. Juan Pedro Mirassou. Fecha: 17/11/20	61
Imagen 2.11 Ciclista circulando sobre Av. Juan de La Barrera, en la zona comercial de la col. Las Juntas. Fecha: 4/01/20; 2:00 pm Autora: Laura San Vicente.	63
Imagen 2.12 Vista de la calle San Antonio que conduce a la Plaza central de la colonia Las Juntas. Autora: Laura San Vicente.	65
Imagen 2.13 Vista del cruce de la Av. Gobernador Curiel y la Av. Juan de la Barrera en los límites de GDL y TLQ. Autora: Laura San Vicente.....	66
Imagen 2.13b Vista del cruce de la Av. Gobernador Curiel y la Av. Juan de la Barrera en los límites de GDL y TLQ. Autora: Laura San Vicente.....	67
Imagen 2.14. Vista de la ciclovía sobre la Av. Juan de la Barrera a su cruce con la Av. Lázaro Cárdenas en GDL. Autora: Laura San Vicente.	67
Imagen 2.15 Ciclista circulando por el carril exclusivo del Macrobus, frente a la estación Lázaro Cárdenas. Fecha: 19/02/21; 11:30 am. Autora: Laura San Vicente.	71
Imagen 2.16 Vista del cruce de la Av.Lázaro Cárdenas y la Av. Gobernador Curiel en GDL (sentido Norte-Sur). Fecha: 19/02/21; 11:35am. Autora: Laura San Vicente.....	71
Imagen 2.17 Vista del cruce de la Av.Lázaro Cárdenas y la Av. 18 de Marzo en GDL (sentido Norte-Sur). Fecha: 19/01/20; 6:05 pm. Autora: Laura San Vicente.....	72
Imagen 3.1 Toldo colocado en la Ciclovía ubicada al centro de la Av. Adolf B. Horn, el día 24 de agosto de 2020. Foto: Archivo Personal.....	91
Imagen 3.2 Punto de entrevistas en la Av. Antigua Carretera a Chapala, el día 2 de septiembre de 2020. Foto: Archivo Personal.	92
Imagen 3.3 Punto de entrevistas en la Av. Juan de la Barrera, el día 9 de octubre de 2020. Foto: Archivo Personal.....	93
Imagen 3.4 Captura de pantalla de la entrevista realizada al titular de la AMIM, el 27 de mayo de 2020, vía Webex. Foto: Archivo personal.	95
Imagen 3.5 Chofer, 47 años; Ciclovía Juan de La Barrera. Fuente: Archivo personal.	100
Imagen 3.6 Empleado, 60 años; Ciclovía Juan de La Barrera. Código: Fuente: Archivo personal.....	100
Imagen 3.7 Afanadora, 40 años; Av. Juan de la Barrera. Fuente: Archivo personal.	100
Imagen 3.8 Herrero, 71 años; Av. Juan de la Barrera. Fuente: Archivo personal.....	100
Imagen 3.9 Empleado, 55 años; Av. Adolf B. Horn. Fuente: Archivo personal.....	101
Imagen 3.10 Seguridad privada, 46 años; Av. Adolf B. Horn. Fuente: Archivo personal.	101
Imagen 3.11 Rodada semanal realizada durante 2019. Fuente: Cortesía Rodada Las Juntas.	102
Imagen 4.1 Vista de la cerca perimetral de la empresa MASECA; imagen tomada desde la ciclovía ubicada en el camellón central de la Av. Adolf Horn, límites municipales de TJZ y TLQ. Fecha: 21/11/20; 1:56 pm. Autora: Laura San Vicente.	110
Imagen 4.2 Tipo de camiones urbanos que circulan en el AMG; imagen de Av. Juan de La Barrera (TLQ). Fecha y hora de captura: 7/10/20 5:20 pm. Autora: Laura San Vicente.	112
Imagen 4.3 Vista del tráfico vehicular sobre el Anillo Periférico “Manuel Gómez Morín” a la altura del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), en sentido de	

Norte a Sur. Fecha: 20/02/20 6:56 pm. Autora: Laura San Vicente.....	115
Imagen 4.4 Bicitaxi que circula al interior de una colonia en el polígono de estudio en TLQ. Fecha: 22/04/20; 1:45 pm. Autora: Laura San Vicente.....	119
Imagen 4.5 Motociclista invadiendo la ciclovía segregada en Av. Adolf B. Horn, TJZ. Fecha: 28/02/2020; 6:45 pm. Autora: Laura San Vicente.....	122
Imagen 4.6 Detalle de las señalizaciones en la ciclovía Adolf B. Horn. Fecha: 02/03/2020; 5:40 pm. Autora: Laura San Vicente.....	123
Imagen 4.7 Barrera física que separa la ciclovía de la Av. Juan de la Barrera. Fecha: 26/04/2021; 1:20 pm. Autora: Laura San Vicente.....	123
Imagen 4.8 Señalizaciones en la ciclovía de Adolf B. Horn. Fecha: 02/03/2020; 6:20 pm. Autora: Laura San Vicente.....	123
Imagen 4.9 Alumbrado en la ciclovía de Adolf Horn. Fecha: 10/03/2021; 9:42 pm. Autora: Laura San Vicente.....	124
Imagen 4.10 Boquete en medio de la Av. Adolf Horn en los límites municipales de TLQ y TJZ. Fecha: 27/08/2020; 9:42 pm. Autora: Laura San Vicente.....	124
Imagen 4.11 Incidente en la Ciclovía de la Av. Adolf Horn. Incidente ocurrido en 2020. Fuente: TráficoZMG.....	124
Imagen 4.12 Boquete en medio de la ciclovía Adolf Horn en TJZ. Fecha: 22/09/2021; 6:13 pm. Autora: Laura San Vicente.....	125
Imagen 4.13 Coladera en la ciclovía Juan de la Barrera en GDL. Fecha: 02/10/2020; 4:30 pm. Autora: Laura San Vicente.....	125
Imagen 4.14 Hierba y basura en la ciclovía Juan de la Barrera en GDL. Fecha: 07/11/2021; 3:04 pm. Autora: Laura San Vicente.....	125
Imagen 4.15 Tianguis en la ciclovía Juan de la Barrera, GDL. Fecha: 28/11/2021; 3:00 pm. Autora: Laura San Vicente.....	126
Imagen 4.16 Ciclopuerto en centro de trabajo. Fecha: 28/08/20, 8:00 am. Autor: CCG, ciclista participante.....	126
Imagen 4.17 Mobiliario urbano en ciclovía Adolf Horn, TJZ. Fecha: 17/07/2020; 1:20 pm. Autora: Laura San Vicente.....	126
Imagen 4.18 Tramo de la Av. Concepción que conecta con el fraccionamiento Santa Fe en TJZ. Fecha: 30/11/20. Autor CVR, ciclista participante.....	128
Imagen 4.19 Tramo de la Av. Adolf Horn que conecta el Periférico con el inicio de la ciclovía en la calle Dr. Pedro Juan Mirassou. Fecha: 25/08/20. Autor: CJV, ciclista participante.....	128
Imagen 4.20 Calle Camino a Sta. Cruz que desemboca en la Av. Adolf Horn, TJZ. Fecha: 03/09/2021; 6:00 pm. Autora: Laura San Vicente.....	128
Imagen 4.21 “Calle, gigantera hacia Adolf [sic], ruta diaria hacia mi trabajo”. Descripción tomada de WhatsApp. Fecha: 27/08/20. Autor CCG, ciclista participante.....	128
Imagen 4.22 Detalle de señalizaciones horizontales en una banqueta de la Av. Adolf Horn, a la altura de la col. Toluquilla, dirección Periférico, en TLQ. Fecha: 01/10/20; 5:14 pm. Autora: Laura San Vicente.....	129
Imagen 4.23 Detalle de señalizaciones horizontales en una banqueta de la Av. 1° de Mayo, a la altura de la antigua Hacienda Santa Cruz, TJZ. Fecha: 25/08/20; 2:40 pm. Autora: Laura San Vicente.....	129
Imagen 4.24 Bicicleta estacionada sobre la Av. 1° de Mayo, en Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 12:30 pm. Autora: Laura San Vicente.....	131
Imagen 4.25 Ciclista circulando sobre la Antigua Carretera a Chapala, en los límites de TLQ y El Salto. Fecha: 21/12/20, 12:50 pm. Autora: Laura San Vicente.....	131

Imagen 4.26 Bicicleta de Montaña utilizada para trayectos laborales. Fecha: 07/10/20, 6:30 pm. Autora: Laura San Vicente.	131
Imagen 4.27 Bicicleta híbrida utilizada para trayectos recreativos. Fecha: 04/10/20, 7:10 pm. Autora: Laura San Vicente.	132
Imagen 4.28 Bicicleta tipo turismo utilizada para trayectos laborales. Fecha: 02/10/20, 5:15 pm. Autora: Laura San Vicente.	132
Imagen 4.29 Triciclo utilizado por C-DC para vender sus gelatinas en Santa Cruz de Valle. Fecha: 13/04/21; 2:10 pm. Autora: Laura San Vicente.	132
Imagen 4.30 “Av. Concepción del Valle, a lado de la universidad [sic] un enorme charco de agua”. Descripción tomada de WhatsApp. Fecha: 27/08/20. Autor CCG, ciclista participante.	136
Imagen 4.31 Camioneta dando vuelta prohibida sobre las vías del tren ubicadas en la Av. Adolf B. Horn. Fecha: 24/08/20; 6:24 pm. Autora: Laura San Vicente.	138
Imagen 4.32 Rodada semanal realizada durante 2019. Fuente: Página de Facebook Roda Las Juntas.	143
Imagen 4.33 Bicicleta híbrida adaptada con una parrilla trasera, a la cual, el ciclista le colocó una caja plástica para resguardar su mochila que lleva al trabajo. También le adaptó un espejo en el lado izquierdo del manubrio para tener mejor visibilidad. Fecha: 02/10/20, 4:45 pm. Autora: Laura San Vicente.	148
Imagen 4.34 Bicicleta híbrida modificada por los hijos del ciclista. Modificaron el manubrio para que el ciclista pudiese manejarlo a pesar de tener “manos y pies chuecos” [sic]. También colocaron una parrilla trasera con una caja para que transporte mercancías relacionadas con su oficio de zapatero. El ciclista menciona que su esposa le tejió una bolsa que coloca en el manubrio. Fecha: 05/10/20, 5:30 pm. Autora: Laura San Vicente.	149
Imagen 4.35 Plaza pública de Santa Cruz del Valle (TJZ), en horario vespertino. Fecha: 16/11/21, 2:10 pm. Autora: Laura San Vicente.	153
Imagen 4.36 Señalización sobre la ciclovía en Av. Juan de La Barrera, al cruce con calle Alambique, límites municipales GDL-TLQ. Fecha: 7/10/20, 6:00 pm. Autora: Laura San Vicente.	155
Imagen 4.37 Bicicleta Blanca colocada para visibilizar un hecho de tránsito, en donde murió un adulto mayor en calles de Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 12:50 pm. Autora: Laura San Vicente.	156
Imagen 5.1 Mujer ciclista en calles de Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 1pm. Autora: Laura San Vicente.	164
Imagen 5.2 Condiciones de la ciclovía Adolf B. Horn en abril de 2022. Fecha: 30/04/22, 3:30 pm. Autora: Laura San Vicente.	166

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1 Dimensiones (atributos), componentes (indicadores) y observables del concepto de <i>apropiación del espacio público</i> . Fuente: Elaboración propia.	84
Tabla 3.2 Lista de entrevistas semiestructuradas que se realizaron a lo largo del proyecto de investigación. Fuente: Elaboración propia.	96
Tabla 3.3 Concentrado de las características principales de la y los ciclistas entrevistados.	99
Tabla 4.1 Nombres y destinos de las rutas de transporte público que circulaban por la zona de estudio hasta el 2021. Fuente: Elaboración propia.	113

Tabla 4.2 Padrón de vehículos de motor registrados en circulación. Fuente: INEGI	116
Tabla 4.3 Elaboración propia con base en el Manual de Lineamientos y Estándares Para Vías Peatonales y Ciclovías del Plan de Movilidad Urbana No Motorizada de Jalisco; en el Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas; y, en la información contenida, hasta 2020, en el Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro).....	121
Tabla 4.4 Elaboración propia con base en el Manual de Lineamientos y Estándares Para Vías Peatonales y Ciclovías del Plan de Movilidad Urbana No Motorizada de Jalisco; en el Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas; y, en la información contenida, hasta 2020, en el Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro).....	121
Tabla 4.5 Muestra las condiciones de la infraestructura ciclista registradas en la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia.	126
Tabla 4.6 Muestra los tipos de bicicleta más comunes registrados en la zona de estudio.	132

INTRODUCCIÓN

Gran parte de los informes gubernamentales en México enlistan los beneficios de construir ciclovías en las ciudades: “1) son positivas para la conservación y/o recuperación del medioambiente en tanto permiten la reducción de emisiones; 2) generan beneficios para la salud en tanto promueven la actividad física; 3) representan una alternativa económica de transporte privilegiando determinados desplazamientos comunes dentro de la ciudad; y 4) son buenas porque generan una (re)apropiación de los espacios públicos que habían sido acaparados por el automóvil” (Eufracio, 2018: 86); sin embargo, dichos beneficios no siempre corresponden con la realidad que se vive en las periferias urbanas latinoamericanas, en donde es evidente la ineficacia de la planeación urbana, la falta de conectividad entre las ciclovías y la apuesta por una movilidad multimodal.

A pesar de que en México, el *Ranking Ciclociudades 2018*¹—herramienta desarrollada por el Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP) que evalúa el desempeño de la política ciclista a nivel ciudad—, destaca al Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) como una de las metrópolis mexicanas líderes en el desempeño de políticas públicas y en la inversión de recursos económicos en materia de movilidad no motorizada, los datos siguen contemplando solamente a las zonas céntricas de la ciudad bajo una metodología cuantitativa. Enfoque que, si bien incluye datos sociodemográficos recolectados en algunas ciclovías periféricas, no detalla a profundidad las condiciones que se enfrentan durante los trayectos ni las características socioculturales y corporales de los ciclistas de la periferia tapatía.

Por ello, es importante conocer bajo una metodología cualitativa la apropiación del espacio público, dentro y fuera de las ciclovías tapatías que no están interconectadas, para profundizar sobre quiénes realizan los viajes y bajo qué condiciones específicas dentro del espacio periurbano. Así, esta investigación profundizará, desde lo cualitativo, en los contextos socioespaciales, corporales y de seguridad vial, de aquellos ciclistas que no fueron tomados en

¹ “La edición 2018 del Ranking Ciclociudades fue elaborada por el ITDP con el apoyo de la GIZ y de la SEDATU en el marco de la cooperación bilateral entre los gobiernos de México y Alemania, a través del programa Ciudades y Cambio Climático (CiClim). Esta herramienta se complementa de otros instrumentos encaminados a la evaluación de la movilidad ciclista en las ciudades mexicanas” (2019b: 7). Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/466701/Ranking_Ciclociudades_2018.pdf

cuenta dentro de la agenda de movilidad; de esta forma, se analizará críticamente el ciclismo que está presente en la periferia sur tapatía para extraer lecciones que sean útiles en la planeación de futuras interconexiones ciclistas y, sobre todo, apostarle a un mejor entendimiento de la movilidad de una metrópoli, cada vez más extendida.

- Planteamiento del problema

A partir de 1950, en Latinoamérica se han experimentado procesos de redistribución espacial de las poblaciones que han traído consigo procesos de metropolización (Da Cunha y Rodríguez, 2009), que se reflejan en la expansión de las ciudades y en la dispersión de las actividades cotidianas de los habitantes. Dicha dispersión, además de impactar en lo ambiental y en lo económico, impacta en los patrones de desplazamiento, en los sistemas de vialidad y de transporte, “transformando las ciudades en lugares menos caminables, generando una gran cantidad de puntos inconexos que fragmentan la población y confinan sus necesidades de movilidad, que privilegian y aumentan la dependencia del uso de vehículos particulares motorizados” (González, 2018: 70).

La fragmentación y la dispersión han originado que el “paisaje construido ya no se estructure a partir de núcleos urbanos compactos y multifuncionales, sino que se extienda en forma de mancha suburbana”, con círculos cada vez más alejados de la población y las actividades (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009: 198). Así, los desplazamientos cortos se transforman y, se convierten en viajes hacia el exterior,² lo que ha originado una masificación en el transporte motorizado (privado y colectivo), un aumento en las distancias recorridas, y colapsos viales recurrentes en los viajes más relevantes del día: del lugar de residencia al lugar de empleo, de educación, de compra o de recreación.

Ante el intento de resolver los problemas de traslados de los habitantes, asentados en las periferias citadinas, los gobiernos federales y locales en diversos países latinoamericanos han generado programas de infraestructura y de transporte que no terminan por integrarse a los

² Esta problemática se ha identificado en los planes territoriales de diversas zonas del AMG: Chávez, A. (coord.). 2010. “Programa de ordenamiento ecológico local”. Guadalajara: Gobierno de Tlajomulco de Zúñiga; p. 321. Versión disponible en: http://www.tlajomulco.gob.mx/sites/default/files/transparencia/planes/poel_completo.pdf

espacios periurbanos y que tampoco abonan a soluciones próximas. Específicamente en el caso mexicano, las acciones se han concentrado en la ampliación de rutas de transporte urbano o en la ampliación de avenidas principales en donde comparten circulación transportes de carga pesada, automóviles y medios no motorizados, provocando que la infraestructura vial se vea rebasada en su capacidad, colapse la circulación (González, 2018) y la seguridad vial se ponga en riesgo.

Sin embargo, dichas acciones lejos de revertir los problemas en los desplazamientos cotidianos de la población (por ejemplo, los excesivos congestionamientos viales, la falta de interconexión en las vías de comunicación, un deficiente y escaso servicio de transporte público), han incentivado el uso del automóvil,³ la saturación de las vialidades, el exceso de velocidad,⁴ y una mayor contaminación en puntos específicos de las ciudades.⁵ Con estas acciones se ha perpetuado el análisis en los medios de transporte y no en las personas que realizan los viajes, desatendiendo los desplazamientos que no se realizan en medios motorizados.

Así, los desplazamientos a pie y en bicicleta quedan minimizados en la planeación urbana y en las políticas públicas, configurando una ciudad en donde “moverse en un ‘status motorizado’ es el ideal que se persigue. [...] La nueva ciudad desea acortar el tiempo de sus rutas y recorridos, el tiempo es dinero y la distracción es inútil. Andar a pie [o en bicicleta] es una pérdida para el capital” (Aceves, et. al., 2004: 295). A diferencia de lo que se vive en

³ “Para el 33 por ciento de la población en la ZMG la realidad es motorizada. De acuerdo con datos del 2018 de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas, el número de vehículos en la metrópoli ha incrementado a un millón 570 mil. Ante la proliferación de taxis, mototaxis, vehículos particulares y motocicletas en la demarcación, se estima que existen 315 vehículos por cada mil habitantes, una elevada tasa que posiciona a la perla tapatía como una de las ciudades más congestionadas, en términos vehiculares, de Latinoamérica” (Ávila, 2019). Por otro lado, los privilegios que los gobiernos estatales y municipales le han otorgado al uso del automóvil, son visibles en la construcción en aumento de autopistas y vías rápidas dentro de las áreas metropolitanas, subsidios a la gasolina y al pago de estacionamientos, así como la eliminación del impuesto a la tenencia (Medina, 2007).

⁴ De acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud (2017: 2,3) “los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los conductores de motocicletas, tienen un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles chocan contra ellos. La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil también aumenta drásticamente con la velocidad. [...] Las investigaciones han demostrado que una gran parte de los peatones sobreviven si son atropellados por un automóvil que se desplaza a 30 km/h, pero la mayoría mueren si la velocidad es de 50 km/h o más”.

⁵ Estas situaciones son reconocidas en el Programa Sectorial de Movilidad Sustentable, que el Gobierno de Jalisco contempla en su Plan Estatal de Desarrollo 2013-2033. Disponible en: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/programa-sectorial-movilidad-sustentable%20nov.pdf>

muchas de las ciudades europeas —por ejemplo Ámsterdam o Copenhague— en donde la planeación y las políticas fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte (Pucher & Buehler, 2012, 2010), “en las ciudades latinoamericanas, a pesar de ser utilizada sobre todo por los sectores populares,^[6] se ha privilegiado su uso recreativo y deportivo (Navarro, Heierli y Beck, 1985:13)” (citado en Díaz, 2017: 113).

En este sentido, las transformaciones espaciales a partir de patrones de desplazamientos más complejos, así como la inserción cada vez más frecuente de la bicicleta como medio de transporte para cubrir viajes escolares, laborales, de compra o de ocio, en ciudades saturadas de automóviles,⁷ han dado pie a que existan nuevas vías de análisis desde la academia y de las políticas públicas en donde los medios de transporte no se consideren como los sujetos de análisis, sino que dichos sujetos, sean las personas que realizan los viajes (Miralles-Guasch, y Cebollada, 2009).

Haciéndolo de esta forma, los análisis y las reflexiones convierten al espacio urbano no solo como “objeto de un conocimiento, sino el *lugar de un reconocimiento*” (De Certau, Giard & Mayol, 1999: 12), donde cada una de las personas que habitan las ciudades y sus barrios favorecen ejercicios de apropiación de ese espacio urbano. Así, en medio de barrios que enfrentan carencias en las diferentes formas de movilidad cotidiana, se necesita profundizar de manera puntual en cómo las y los ciclistas reconocen la periferia sur tapatía.

Y es que, el ciclismo como una práctica corporal heterogénea, posibilita que se construyan entornos urbanos en donde se puedan establecer diferentes relaciones socioespaciales, dependiendo de las particularidades de cada ciudad, las necesidades de viajes, o las habilidades que tengan las personas que se mueven en bicicleta (Ramos, 2018). Dicho esto, se busca abrir una línea de conocimiento que permita identificar no solamente los trayectos cotidianos de quienes usan la bicicleta como medio de transporte, sino también las

⁶ Por ejemplo, los datos que reporta el *Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida: Jalisco Cómo Vamos* (2019: 68), indican que la bicicleta es el principal transporte de solamente el 3.4% de la población que vive en el AMG, y que el 76.2% de la población que la utiliza no tiene ciclovías en su colonia.

⁷ Según la información de la Encuesta Intercensal 2015 del INEGI, en México el uso de la bicicleta como medio de traslado para llegar a la escuela y al trabajo, representa el 1.5 % y el 5.4% en las poblaciones de 3 años (y más) y de 12 años (y más), respectivamente. Para el caso de Jalisco, el 5.11% de la población usa a bicicleta para ir al trabajo y el 1.6% para ir a la escuela; asimismo, el AMG se ha convertido en una de las principales metrópolis mexicanas en donde la población ha optado por moverse en bicicleta.

relaciones de vecindad y, sobre todo, los sentimientos de “estar” habitando el espacio urbano a través de un cuerpo que se convierte en un motor.

Si bien, la construcción de ciclovías tiene el objetivo de “desincentivar el uso de automotores, mejorar la salud al permitir el incremento de la actividad cardiovascular, generar movilidad e infraestructuras que reflejen un diseño de ciudad más amigable e, incluso, suscitar los procesos de (re)apropiación de los espacios públicos” (Eufracio, 2018: 80), también buscaría orientar la creación de ciudades más justas y más humanas —como lo propuesto en el proyecto “Ciudades de 15 minutos”⁸—, en donde se reconozcan las necesidades de las periferias. En este sentido, garantizando infraestructura ciclista con seguridad vial, daría un paso que evitara “la legitimación de relaciones de dominación o posiciones etnocéntricas que sólo asientan o reproducen desigualdades sociales” (Eufracio, 2018: 100).

Por ello, es necesario que desde la investigación académica se profundice en el análisis de los factores que inducen al movimiento, en los medios de transporte que utilizan las personas (para el caso de esta investigación la bicicleta), y en los tiempos de recorrido (Miralles-Guasch, y Cebollada, 2009: 210); esto, para conocer más detalladamente las experiencias de habitar en movimiento, y saber cómo los ciclistas (y otros habitantes) espacializan sus vidas cotidianas (Jirón & Imilán, 2018). Sobre todo, en aquellas zonas donde la exclusión que sufren las personas por carecer de un vehículo motorizado, “continúa operando en un régimen de fronteras y diferenciaciones sociales que se implementa para separar y marginar” (Lorenzi y Ortega, 2016: 1); en donde, además, se les niega completamente el derecho a la ciudad —entendido como el derecho que tenemos colectivamente de “cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos” (Harvey, 2013: 20) y con nuestras necesidades de empleo, de educación, de ocio, de diversión, de accesibilidad, de mejores espacios públicos, de otros medios de transporte no motorizados.

- Delimitación del problema (espacio temporal)

Guadalajara se ha convertido en una de las principales ciudades en donde se concentra gran parte de la actividad política, económica, social y cultural de México; comprender a esta

⁸ Para ampliar sobre este tema, ver: <https://www.youtube.com/watch?v=9Ck0Omxrk9U>

metrópoli, implica evidenciar cómo se han superpuesto las ciudades del pasado y del presente. En este contexto, Guadalajara ha enfrentado enormes problemas en materia de movilidad que se han agudizado a partir del año 2000, cuando se expandió territorialmente la ciudad y se conformaron zonas periurbanas desorganizadas que se fueron sumando a los distintos municipios que actualmente conforman el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).⁹

Esta descentralización urbana de Guadalajara ha contribuido en gran medida a que los desplazamientos más importantes de la población (de trabajo y de educación) se realicen a través de medios motorizados. Así, en los últimos veinte años se ha visto un incremento del 200.1%, en el padrón de vehículos de motor registrados en circulación, no solamente en el AMG sino en todo el estado de Jalisco, pasando de 1 millón 303 mil 109 vehículos en el año 2000, a 3 millones 910 mil 903 en el año 2019. (Fuente: Ficha informativa, 31 de agosto de 2020, del Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco). Este incremento del padrón vehicular, aunado a

la falta de mayores y más diversas formas de transporte colectivo, se ha constituido en uno de los problemas urbanos más importantes por sus implicaciones para la ecología, la movilidad e, incluso, la salud. Dicha preocupación ha significado, entre otras cosas, el planteamiento de posibles soluciones o paliativos como, por ejemplo, el incremento de líneas del tren eléctrico urbano, la inserción de autobuses ecológicos y la incentivación de modelos de transporte no motorizado (Eufrazio, 2019: 80).

Pero las soluciones aplicadas en el AMG han resultado poco efectivas en las zonas periféricas que se enfrentan, desde hace más de una década, graves problemas relacionados con los desplazamientos en transporte público, como unidades en malas condiciones técnicas y saturadas de usuarios, altas tarifas y deficiencias en las interconexiones de las rutas (El Informador, 2009). Dichas problemáticas, obligan a los usuarios a completar sus viajes usando otras alternativas privadas como moto-taxis o taxis no oficiales que generalmente no cumplen con las medidas de seguridad necesarias.

Bajo dichas condiciones, para esta investigación es importante conocer lo que sucede en términos de apropiación del espacio en localidades periurbanas cercanas a las ciclovías.

⁹ En 1970 se agregan San Pedro Tlaquepaque y Zapopan; en 1980, se suma Tonalá; para el año 2000, con el aumento demográfico se anexaron a la lista los municipios de El Salto y Tlajomulco de Zúñiga; mientras que para 2010, se agregan Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos; por último, en 2015 se anexa el municipio de Zapotlanejo.

Así, se han elegido tres localidades ubicadas en dos de los nueve municipios que conforman el AMG: San Pedro Tlaquepaque, y Tlajomulco de Zúñiga¹⁰ y una zona industrial ubicada en el municipio de Guadalajara (un punto importante de destino de los viajes en bicicleta de acuerdo con el último perfil ciclista realizado en el AMG (fuente: GIZ/ITDP, 2019a y 2019b).

En dos de las localidades elegidas (Santa Cruz del Valle y Las Juntas), ubicadas en los municipios de Tlajomulco de Zúñiga (TJZ) y San Pedro Tlaquepaque (TLQ), existen dos ciclovías que están contempladas en los mapas que ofrece el Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro) y cuentan con particularidades distintas en: longitud de infraestructura; conexiones con vialidades y sistemas de transporte público; actividades económicas de las zonas aledañas.

Sin embargo, existen características que comparten todos los tramos de ciclovías y que fueron criterios para seleccionarlos en esta investigación: primero, la ausencia de conectividad con la red de ciclovías del centro de Guadalajara; segundo, que están ubicados en la zona periurbana del AMG, son altamente transitados, y presentan problemas de movilidad (colapsos viales, saturación en el transporte público); y, por último, que ha existido un número considerable de ciclistas fallecidos cerca de estas ciclovías desde 2009 (año en el que comenzó el conteo del colectivo Bicicleta Blanca) y, más específicamente, desde que inició el periodo actual de gobierno (diciembre de 2018).¹¹

¹⁰ En estos municipios, el porcentaje de la población que usa la bicicleta para trasladarse a su trabajo es el siguiente: en Tlajomulco de Zúñiga el 4.44% y en San Pedro Tlaquepaque el 3.05% (Fuente: INEGI, Encuesta Intercensal 2015). Mientras que en toda el Área Metropolitana de Guadalajara entre 2014 y 2015, se contabilizó que aproximadamente 4 de cada 10 personas se desplazaba a pie o en bicicleta (Fuente: Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, ONU-Hábitat).

¹¹ De acuerdo con cifras del gobierno de Jalisco, “durante 2017 se registraron 126 ciclistas que participaron en algún accidente vial, de los cuales el 26% (33 ciclistas) salieron ilesos, mientras que el 62% (78 ciclistas) resultó con algún tipo de lesión; además, 15 usuarios de bicicleta murieron (12%). De los ciclistas que fallecieron el 33% (5 ciclistas) se les ubica en el grupo de edad de 50 a 59 años”. Fuente: Secretaria de Movilidad del Gobierno de Jalisco. Dirección General de Seguridad Vial. Disponible en: https://setrans.jalisco.gob.mx/sites/setrans.jalisco.gob.mx/files/1_2017_presentacion_mapa_de_siniestralidad.pdf Asimismo, entre 2012 y 2018, existen cifras de diez ciclistas fallecidos cerca del corredor de Adolf B. Horn, ubicado en los límites municipales de Tlajomulco de Zúñiga y San Pedro Tlaquepaque; mientras que en el corredor de Santa Margarita y Av. Aviación en Zapopan, se han documentado alrededor de once ciclistas fallecidos.

- Preguntas de investigación

A partir de lo planteado en los apartados anteriores y en relación con el estado de la cuestión y el marco teórico conceptual, surgen las siguientes preguntas de investigación:

Central: ¿Qué elementos físicos, sociales y simbólicos inciden en la apropiación del espacio público en la periferia sur de Guadalajara, dada la creciente infraestructura de ciclovías, la ausencia de conectividad entre ellas, y el aumento de ciclistas en el AMG?

Secundaria: ¿Cuáles son las características de las y los ciclistas de las periferias y cómo influyen en la reconfiguración del espacio público, en la movilidad y en las relaciones socioespaciales de la zona de estudio?

- Objetivos de la investigación

General: Analizar las formas de apropiación del espacio público de ciclistas que circulan por cuatro zonas de la periferia sur del Área Metropolitana de Guadalajara; con la finalidad de inferir cómo dicha apropiación deriva en la significación de la estructura espacial, así como en la reconfiguración de las relaciones socio-espaciales y la movilidad de esta zona. Con esto, se profundizará sobre quiénes realizan los viajes en bicicleta dentro de la periferia; y se analizará cómo afecta en la periferia sur, la centralización de la infraestructura ciclista y los obstáculos que enfrenta este tipo de movilidad.

Particulares:

a. Caracterizar y categorizar los elementos espaciales, de infraestructura, de movilidad y de accesibilidad que poseen las localidades previamente identificadas como principales puntos de origen y de destino en los viajes ciclistas de la zona sur del AMG.

b. Caracterizar y clasificar los lugares que los ciclistas identifican durante sus trayectos cotidianos, desde su lugar de origen, hasta su lugar de destino.

c. Analizar los elementos espaciales, corporales y/o simbólicos que existen dentro de la relación persona-bicicleta durante sus trayectos diarios.

- Hipótesis

El perfil y las prácticas ciclistas específicas que se llevan a cabo en los espacios públicos de la periferia sur tapatía están asociados con la infraestructura ciclista, la cual se ubica en camellones de vías rápidas, carece de conexiones a más ciclovías, y compromete la seguridad vial; aunado, a los conflictos que surgen entre ciclistas y choferes al momento de circular en calles compartidas.

- Estructura del documento

Con la finalidad de profundizar en el análisis anteriormente planteado, el presente documento se estructurará de la siguiente manera. El primer capítulo, llamado *Espacio público urbano, movilidad y ciclismo*, presentará el marco teórico-conceptual de esta investigación, partiendo de la definición de tres de los conceptos centrales: espacio, ciudad y movilidad. Asimismo, se describirá el concepto de “apropiación del espacio público” desde diversos ángulos, desde la geografía humana, la psicología ambiental y una aproximación fenomenológica. Posteriormente, en este capítulo se construirá una aproximación de las distintas corporalidades que posee el ciclismo y un recorrido histórico de los cambios sociales, utilitarios y tecnológicos de la bicicleta, sobre todo, en Latinoamérica. Este primer capítulo finalizará con un estado del arte que incluyen las investigaciones que analizan los impactos socioespaciales del ciclismo.

En el segundo capítulo titulado *Contexto socio-espacial y de movilidad en la periferia sur del AMG*, se encontrará un recorrido histórico sobre la urbanización y el desarrollo el transporte público en Guadalajara. Asimismo, este capítulo expone información sobre la presencia de colectivos ciclistas en la ciudad y datos la construcción de la red ciclista en la zona de estudio. De igual manera, este capítulo describe las dinámicas socioespaciales y de movilidad de los cuatro puntos que fueron identificados como origen-destino en los viajes ciclistas de la periferia sur.

Dentro del tercer capítulo se describirá la *Estrategia metodológica*, en donde se

profundizará en la operacionalización del concepto central de análisis: la apropiación del espacio público. También, en este capítulo se podrá encontrar el proceso para la recolección de los datos, el tipo las fuentes de información utilizadas, así como las técnicas de recolección y las herramientas que servirán para el análisis de la información.

El cuarto capítulo, titulado *La bicicleta como medio de transporte y la apropiación del espacio público en la periferia sur del AMG*, concentra el análisis y la discusión de los resultados por dimensiones, haciendo énfasis en cómo se da el proceso de apropiación del espacio público periférico a través del uso de la bicicleta. Finalmente, se podrá encontrar un apartado de conclusiones generales con recomendaciones surgidas a partir de la investigación y futuras líneas de trabajo académico.

CAPÍTULO I. ESPACIO PÚBLICO URBANO, MOVILIDAD Y CICLISMO

En este primer capítulo se retomarán tres de los principales conceptos que sustentan este trabajo: espacio público urbano, movilidad y ciclismo. A partir de un recorrido teórico-conceptual, se delinearán los enfoques elegidos para abordar dichos conceptos y con ello construir claramente la ruta de abordaje del problema de investigación descrito en la introducción de esta tesis. Posterior a la descripción de dichos conceptos, se profundizará en la noción de “apropiación del espacio público” a través de la práctica del ciclismo y las corporalidades que intervienen en ella. Este capítulo, finaliza con un estado del arte sobre los cambios sociales, utilitarios y tecnológicos de la bicicleta y los impactos que tiene el ciclismo en la movilidad y en la planeación urbana de las ciudades mexicanas.

1.1 Espacio público, ciudad y movilidad: un recorrido teórico-conceptual

En este apartado se presentarán los tres conceptos fundamentales que guiarán esta investigación y que permitirán una mejor discusión de los resultados. Los tres conceptos están íntimamente relacionados y ninguno tiene prioridad sobre otro, al contrario, entre cada cruce, se pueden apreciar otros elementos que posibilitan el entendimiento del proceso de *apropiación del espacio público* que será definido en apartados posteriores (ver figura 1.1). Así, entre el espacio público y la ciudad me interesará abordar los espacios de representación (espacio vivido) que permitirán analizar las imágenes y los simbolismos presentes en las interacciones de las y los ciclistas.

Ahora bien, entre los conceptos de movilidad y ciudad, el análisis se centra en las particularidades que tienen los cuerpos ciclistas dentro de las periferias urbanas así como los simbolismos que existen en sus desplazamientos cotidianos. Por último, entre movilidad y espacio público me interesa indagar en los conflictos y las relaciones de poder que se dan en las interacciones sociales entre ciclistas y otros actores urbanos. Todo este esquema se irá entretejiendo a lo largo de este primer apartado para comprender cómo se llega al proceso de apropiación del espacio público a través de una movilidad en bicicleta.

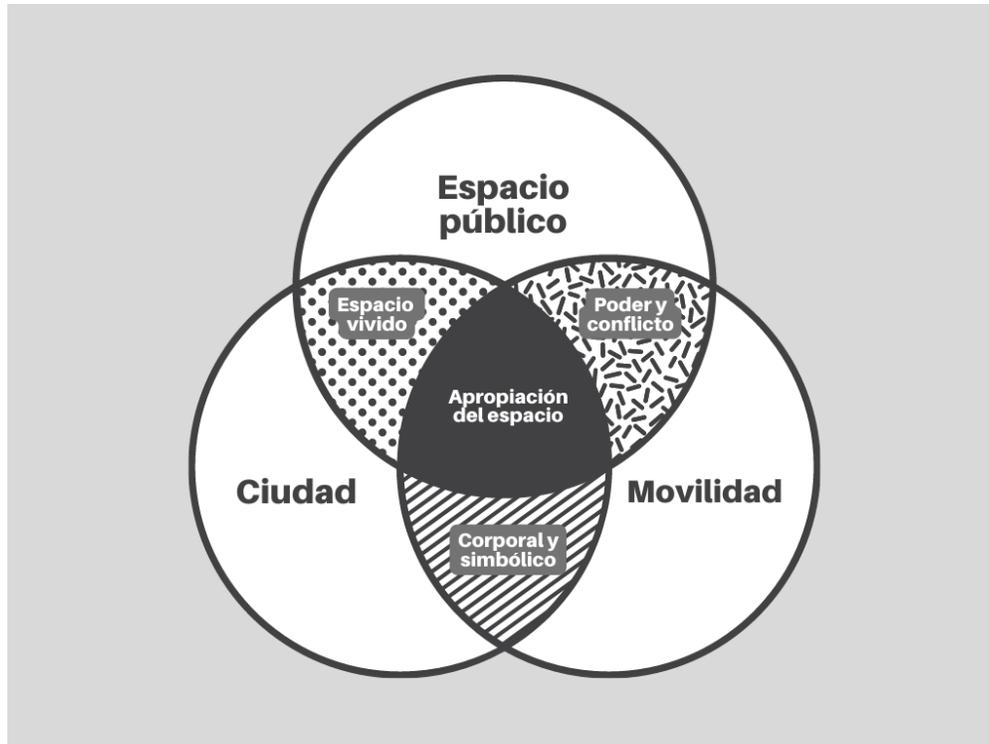


Figura 1.1 Diagrama que muestra la interrelación entre los conceptos centrales y otros elementos teóricos.
Fuente: Elaboración propia.

1.1.1 Espacio público

El espacio como concepto polisémico, nos remite a una dimensión del ser, a una ubicación geográfica y a un posicionamiento en el mundo de los objetos o de la sociedad misma; para su abordaje, es necesario no sólo captar lo visible sino, también, lo imaginario dentro del espacio, las emociones que genera y los simbolismos que se van adoptando en su uso (Ramírez y López, 2015). Es por ello, que podemos concebir la experiencia y la práctica humana como necesariamente espaciales (Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006) y como productoras de lugares o, dicho de otro modo, productoras de “un aquí desde donde se descubre el mundo y un allá a dónde dirigirnos” (Dardel, 1990: 71).

El abordaje teórico conceptual del espacio ha tenido una larga evolución dentro de las ciencias sociales. A partir de 1950, en las ciencias comenzó a predominar una concepción que fragmentaba al espacio “en virtud de postulados metodológicos simplificados: el geográfico, el sociológico, el histórico, etc.” (Lefebvre, 2013: 53); así, por ejemplo, desde lo físico el espacio es entendido como una plataforma o un contenedor de objetos, sujetos y fenómenos. Contrario a esto, existe también una percepción más filosófica en la que el espacio se concibe como un modo de ver las cosas: un espacio que tiene sentido no por sí mismo, no por lo que contiene en su naturaleza intrínseca, sino por los significados que le otorgan los sujetos.

En esta percepción más filosófica es posible ubicar a la Geografía Humana y su estudio de la relación entre el espacio y la sociedad. Desde esta visión, podemos ubicar entonces cuatro rumbos para delinear la conceptualización del *espacio* (Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006): 1. Una concepción naturalista; 2. Una concepción del espacio como absoluto-relativo; 3. Una concepción del espacio como producto material de las sociedades; y, 4. Una concepción del espacio vivido-concebido.

Para esta investigación se retomará al espacio de las representaciones, al espacio vivido-concebido; es decir, un espacio que está en un constante diálogo con el lenguaje que le posibilita la construcción de sentidos y de significados. Bajo esta perspectiva, y siguiendo a Henri Lefebvre (2013: 76-77), existe un código espacial, un lenguaje cotidiano que permite diferenciar espacios particulares sin aislarlos y que sirven para describir el *espacio social* (que es el espacio de la sociedad, de la vida social). De esta manera, “un espacio producido se descifra y se lee. Conlleva un proceso de significación” (Lefebvre, 2013: 76-77), por lo que jamás está vacío.

Tomando en consideración la tríada conceptual descrita por Lefebvre (2013), encontramos que en el *espacio percibido* (la práctica espacial), predomina la producción y reproducción de relaciones sociales; mientras que, en el *espacio concebido* (el espacio de los científicos), se dan las representaciones del espacio, las cuales están ligadas a las relaciones de producción, al saber y al poder; por último, el *espacio vivido* (el espacio de representación de los habitantes) expresa, con o sin codificación, simbolismos complejos y el imaginario. Será en el espacio vivido en “donde se vive, se habla y se tiene un núcleo o centro afectivo.

[Además de que] contiene los lugares de la pasión y de la acción, los de las situaciones vividas” (Lefebvre, 2013: 100).

Esta investigación retomará la dimensión del *espacio vivido*, para dar voz a las usuarias y los usuarios del espacio, a la vez que se les da sentido a sus prácticas cotidianas y se rescata su subjetividad. Con esto, cuando ellas y ellos nombren de cierta forma al espacio y sus fragmentos, le otorgarán sentidos específicos y les acumularán sentidos que serán traducidos en *lugares* (Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006: 12). Así, el *lugar* hará referencia a espacios “con límites precisos, que para los sujetos representan certezas y seguridades otorgadas por conocido” (Tuan, 1997; cit. en: Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006) y que también representan “un mundo de significados y experiencias” (Cresswell; cit. en: Ramírez y López, 2015: 163).

De esta forma, el espacio, tanto material como el de los discursos y el de las representaciones, es “un producto de las relaciones sociales” (Massey, 2012: 9); por tanto, se puede afirmar que son dichas relaciones sociales las que “construyen” el espacio en el momento en el que interactuamos con los otros.

Será bajo esta línea que el espacio que se convierta en un texto legible de las prácticas sociales (Pérez, 2006), en donde se incorpore la experiencia subjetiva, y en donde se reconozca en las acciones de los sujetos el *significado del espacio* en la vida social (Lindón, 2001): que resulta del sentido de pertenencia de cada persona, de los significados que se le atribuyan al espacio habitado y del construcción del conocimiento colectivo, ya que “al nombrar de cierta forma al espacio y sus fragmentos, se le da sentidos específicos” (Lindón, Hiernaux y Aguilar, 2006).

Como afirma Massey (2009: 9) las “identidades espaciales tales como las asociadas a la nación, la región, la ciudad, etc. son producto de interacciones con un contexto más amplio”; lo que permitirá contrastar el sentido y el límite de pertenencia, por ejemplo, a una colonia. Abordar el estudio del espacio desde lo subjetivo y no solamente desde lo estructural, posibilita rescatar desde las narrativas y los discursos, las formas en las que se van construyendo los lugares, el hogar, el barrio, la ciudad y la *vida urbana*, con cada acto cotidiano (Lindón, 2002).

Ya en párrafos anteriores, se ha descrito que esta investigación se ubicará en “un tipo singular de espacio social: *el espacio urbano*” (Delgado, 2007: 11), que puede entenderse como una construcción cultural (Pérez, 2006) y “un estilo de vida marcado por la proliferación de urdimbres relacionales deslocalizadas y precarias” (Delgado, 1999: 23). En este espacio urbano convergen distintos modos de vida que dan sentido a las prácticas cotidianas de los habitantes y que “están representados no sólo en la vivienda unifamiliar, plurifamiliar, multifamiliar y fraccionamientos cerrados o comunidades cerradas, también en los espacios públicos como la calle, la plaza, la iglesia, el café, la escuela, los centros históricos, los centros comerciales, entre otros lugares comunes de encuentro entre miembros diferentes de la sociedad urbana” (Ramírez, 2010: 68).

Si entendemos al *espacio público* como “aquellos lugares potencialmente accesibles a todos y generalmente bajo la responsabilidad de colectividades, y/o instituciones públicas, suponiendo asimismo un uso social, dominio público y gratuidad (Sablet, 1989:27)” (citado en Fuentes y Peña, 2011: 30); podremos decir que, también, es aquel espacio donde “la vida social despliega dramaturgias basadas en la total visibilidad [...] que hacen de cada cual un personaje que aspira a resultar competente para conducirse entre desconocidos” (Delgado, 2007: 33). Ambas aproximaciones, colocan al espacio público en una relación dialógica no solamente en función de ciertas cualidades, sino en función de las manifestaciones que los actores se juegan dentro de este espacio; en este sentido, el espacio público como menciona Borja (2011) es donde la sociedad se escenifica, se representa a sí misma, se muestra como colectividad y en donde se manifiestan múltiples identidades. Así, la dimensión sociocultural del espacio público queda evidenciada, pues se convierte en “un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, y a veces de expresión comunitaria” (Borja y Muxi, 2003: 46).

Para el abordaje del *espacio público* se identifican tres posiciones: “El espacio público como ámbito de libertad (Habermas, 1991), como lugar de poder (Foucault, 1980) y como un espacio de aprendizaje (Joseph, 1999)” (Fuentes y Peña, 2011: 31). Para fines de este proyecto, se hará énfasis en el espacio público como un lugar de poder, en donde “las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en

los monumentos –tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales educativos o sanitarios, es decir, espacios de uso colectivo debido a la apropiación progresiva de la gente— que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural” (Borja y Muxi, 2003: 15); todo ello, tomando como eje la movilidad en bicicleta que se da en este espacio público urbano.

Si bien, el espacio público en la modernidad resulta de la separación legal con la propiedad privada (Borja y Muxi, 2003); aquí, no solamente se discutirá al espacio privado como la propiedad de un espacio físico-material, desde un ámbito jurídico; sino, sobre todo, como aquel ámbito *interior* que remite “a ideas, sentimientos o conductas que son objeto de reserva y no se someten al juicio ajeno. [...] Lo privado es lo que no se muestra al exterior, lo que se esconde, lo opaco [...]” (Delgado, 2007: 30, 31) y que, regularmente, lo podemos ubicar, además de la vivienda, en el cuerpo —que desde la fenomenología, es un cuerpo en movimiento que nos permitirá comprender cómo habita en el espacio y en el tiempo (Merleau-Ponty, 1993).

1.1.2 Ciudad

Hablar de lo urbano nos remite a la *ciudad*. La ciudad es un espacio arquitectónico con ciertas características espaciales y económicas; pero, también, es una composición espacial que está “definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia humana densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí.” (Delgado, 1999: 23). La ciudad también es vista “bajo una perspectiva social e individual que la define como un espacio antropológico en el que lo construido tiene un sentido para quienes lo habitan, lo viven, o lo observan; se configura así una relación entre lugar, identidad e historia, a partir de la cual el ser humano establece vínculos con el espacio y con sus pares” (Ayala, 2017: 193).

De esta manera, la ciudad se convierte en “un lugar con mucha gente. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar, es decir, un hecho material productor de sentido. Una

concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, sólo después vendrán los edificios y las vías (espacio circulatorios)” (Borja y Muxi, 2003: 25).

En la ciudad se presenta un cierto tipo de interacción social en donde se forma un modo urbano de vivir, “un espacio creado, modelado y ocupado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico” (Lefebvre, 2013: 130) y en donde convergen distintos tipos de ámbitos: el doméstico, de aprovisionamiento, de recreación, de vecindad, de tránsito (Sierra, 2006). En medio de este espacio de interacciones sociales, la ciudad es “una forma específica de la agrupación y de la centralidad” (Lezama, 2002: 252), que si bien aumenta dichas interacciones, una vez que se amplía la distancia espacial, se disminuye la intensidad de los vínculos y se deterioran las relaciones sociales (Lezama, 2002).

Toda esta fragmentación trajo consigo nuevas configuraciones, tanto geográficas como sociales, en las ciudades y en las formas de habitar el espacio urbano. Por lo que, los estudios enfocados en el proceso de urbanización optaron por una visión multidimensional que permitiera comprender ampliamente estos nuevos espacios extendidos. En este sentido, a partir de 1960, en la Teoría Social Latinoamericana la dicotomía centro-periferia tomó relevancia (Hiernaux y Lindón, 2004) y expuso las complejidades que enfrenta el concepto de *la periferia* a nivel teórico y metodológico.

Es importante señalar que la periferia se entenderá como “una forma territorial integradora de distintas dimensiones de la vida social. [En donde] las distancias espaciales vienen a expresar las distancias sociales” (Lindón, 1997: 3 y 9). El concepto de periferia, puede ser analizada bajo dos enfoques (Lindón, 1997). Un enfoque macro, que se centra en el territorio construido; y, un segundo enfoque micro, que indaga en los modos de vida y donde se prioriza la mirada de cada sujeto que habita en la periferia.

Los abordajes teóricos sobre los territorios y los espacios expandidos de las ciudades, han traído consigo perspectivas que, sobre todo, apuntan a las periferias como espacios de miseria, de carencia, y espacios externos a la ciudad en donde están los sectores empobrecidos que enfrentan bajos niveles de calidad en los servicios básicos urbanos (Hiernaux y Lindón, 2004).

Pero lejos de reducir el término de periferia al de espacio de exclusión, es necesario para la presente investigación, resaltar la heterogeneidad y las características particulares de la periferia sur de Guadalajara. Recuperar la complejidad analítica de dicho término, le otorgará “un papel protagónico al sujeto anónimo que vive y hace la periferia” (Hiernaux y Lindón: 18), y posibilitará comprender los motivos que impulsan a las personas a moverse en bicicleta, en un espacio que enfrenta carencias en la infraestructura vial, en la accesibilidad y en la dotación de servicios urbanos básicos.

1.1.3 Movilidad

Una vez ubicados en el análisis de la experiencia del sujeto en el espacio urbano (Pérez, 2006), es posible comprender las prácticas de las y los habitantes, más allá del mero espacio funcionalista. Así, podemos ubicar un enfoque que permita profundizar en las acciones que se realizan *a través* del espacio público urbano y que permitirán comprender cómo se *transita* cotidianamente por el espacio. Para tal fin, será útil el concepto de *movilidad*.

Existen diversos abordajes para el análisis de la movilidad cotidiana dentro de las ciudades: la Geografía Humana, la Geografía de la Población, la Geografía de los transportes, la Geografía Urbana, entre otros. Pero para este proyecto de investigación se retomará a la movilidad cotidiana desde la Geografía Humana, que la conceptualiza como “la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009: 194) y en la que los desplazamientos no solamente ocurren sobre el territorio “sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009: 196). Desde esta aproximación, el análisis no se centrará más en los medios de transporte que utilizan las personas, sino en la manera en la que ellas se desplazan.

Visto así, el énfasis se coloca en “los medios de transporte utilizados, los motivos que generan los desplazamientos y sus tiempos, entre otras variables, [y cómo] están sujetos a una serie de condicionantes sociales (Lucas, 2001; cit. en Miralles-Guasch y Cebollada, 2009: 197)”. Así, los modelos de movilidad son también modelos territoriales, en donde se

promueve la observación de las prácticas y las experiencias que surgen de ellos (Scheller & Urry, 2006). Dichos modelos resultan de dos variables: las distribuciones espaciales y los tipos de urbanización (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009).

Con lo anterior, la configuración de las ciudades en función del uso del suelo, la densidad poblacional y de desarrollo, así como las redes de transporte existentes, determinará, en gran medida, los patrones de movilidad (Parkin, 2012). Así, se vislumbra que en el caso específico de las periferias urbanas las vialidades rápidas, como los “anillos periféricos”, marcarán la división entre centro y periferia, como si marcarán dos mundos sociales (Hirenaux y Lindón, 2004).

Para lograr un acercamiento al análisis de la movilidad en la periferia urbana, es necesario reconocer al barrio como un espacio que posibilita la relación con uno mismo, con los otros y que permite “inscribir en la ciudad una multitud de trayectorias” (De Certau, Giard & Mayol, 1999: 10), colocando a cada habitante en una red de significados compartida. En esta línea, el barrio se convierte en un punto de encuentro y de proximidad aleatorio (De Certau, Giard & Mayol, 1999), que marcará encuentros dependiendo de las necesidades que se vayan cubriendo durante los desplazamientos cotidianos.

La descripción de los barrios que conforman a la periferia, permitirá ampliar el análisis de la organización de la vida cotidiana a partir de la movilidad. En este sentido, la relación espacio/tiempo (De Certau, Giard & Mayol, 1999) marcada al interior del barrio, ayuda a comprender los trayectos corporales y de qué manera las personas van ejerciendo una apropiación de los espacios a partir de las relaciones diarias de vecindad que se construyen en cada desplazamiento.

Así, la movilidad se ubica como una práctica social generadora de significado propio (Spinney, 2007), en donde estarán interrelacionados tres elementos centrales (Cox, 2015): las competencias (referidas a las habilidades y las destrezas individuales); los significados (toda aquella gama de símbolos y sentidos propios que se transmiten a los otros); y, los materiales (toda aquella infraestructura y tecnología espacial, o dicho en otras palabras, la materialidad del espacio). Estos elementos, como se verá en los siguientes apartados, serán fundamentales para entender la capacidad de las y los ciclistas para manipular su entorno.

Tomando a la movilidad como guía, este proyecto no sólo se buscará conocer cómo se desplaza un individuo y cuánto tiempo le toma, sino cómo lo hace en relación a la ciudad y a la sociedad, incorporando al debate temas relacionados con la equidad, con la accesibilidad, la participación de los usuarios, lo ambiental y la seguridad vial. Dicha línea, abrirá la posibilidad de estudiar al ciclismo urbano como un género específico de movilidad personal (Lorenzi y Ortega, 2016) y desde diversas áreas de investigación, entre ellas: “el análisis de la historia de la bicicleta; el estudio del ciclismo deportivo; el examen de la bicicleta desde la perspectiva de la ingeniería, el diseño y la planificación; y el estudio de los efectos médicos asociados al uso de la bicicleta” (Cox & Horton, 2007, mencionado en Bernasconi y Tham, 2016: 90).

1.2 La apropiación del espacio público a través del ciclismo

Conocer cómo viven y cómo construyen las y los habitantes un espacio público urbano y cuáles son las relaciones que entablan con ese espacio que habitan, es necesario comprender que en este proceso, existe una construcción colectiva; es decir, un conocimiento compartido que permitirá identificar: “las formas de concebir la vida, el trabajo, la familia, el futuro o el pasado; las formas de concebirse a sí mismo (identidad) y los referentes territoriales; y, las formas de identificar el territorio, de apropiarse de él” (Lindón, 2002: 32).

Para la configuración del espacio y de los lugares al interior de los grupos sociales, existe una doble vía de entendimiento —colectiva e individual— que propicia que se vaya tejiendo “una identidad compartida (por el conjunto de un grupo), una identidad particular (de tal grupo o de tal individuo con respecto a los otros) y de la identidad singular (del individuo o del grupo de individuos en tanto no son semejantes a ningún otro)” (Augé, 2000: 57). De esta forma, es posible enfocar al estudio del espacio público urbano desde la experiencia vivida; es decir, analizar la vida social no solamente como una localización geográfica sino desde las identidades y los significados que toman.

Desde una posición fenomenológica es necesario esquematizar estas relaciones individuales y colectivas que marcarán las interacciones sociales que se dan en un espacio y en un tiempo determinado, y que permitirán construir modos de vida cotidianos (ver figura 1.2).

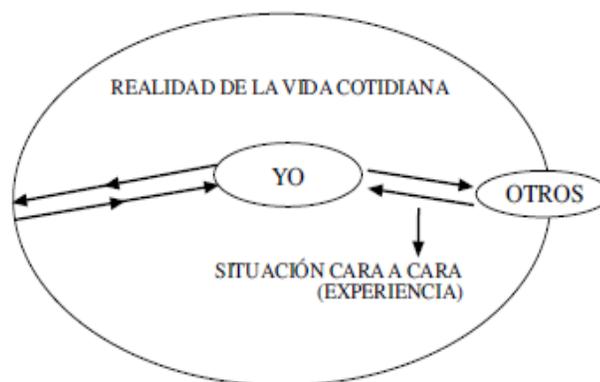


Figura 1.2 El prototipo de la interacción social se encuentra en la experiencia de sí mismo y de los otros en la situación cara a cara. Fuente: Pérez, 2006.

Aquí puede vislumbrarse una relación dialógica entre la producción y la construcción del espacio (Low, 1996), desde la cual puede comprenderse la generación de los vínculos con los lugares (Pol y Vidal, 2005). Para entender mejor esta relación se considerarán las siguientes dimensiones analíticas (Pérez, 2006): las imágenes y representaciones del territorio (vinculadas con las interacciones colectivas); los cuadros perceptuales del espacio para que las personas organicen sus relaciones (vinculados con el proceso de apropiación del espacio); y, los lugares de la memoria individual (vinculados con las imágenes del territorio en el que se ubica el sujeto y que también son parte de la memoria colectiva).

Con dichas dimensiones analíticas será posible comprender los procesos internos y externos de la apropiación del espacio público, pudiéndola definir como “un proceso por el que un espacio deviene para la persona (y el grupo) un lugar ‘propio’ [...] a través de la acción sobre el entorno, las personas, los grupos y las colectividades que transforman el espacio

dejando en él su ‘huella’” (Pol y Vidal, 2005: 286, 283), entendida como las señales y las marcas cargadas simbólicamente.

Apropiarse de un espacio público implicará dejar en él una serie de significaciones, afectos, sentidos y emociones individuales en una dimensión (física, imaginaria y de representación) que, también, es colectiva. En este sentido, “el nivel simbólico es aquel donde nace la legitimación más poderosa del contrato social que, en el fondo, es la vida cotidiana; y las diversas maneras de hablar, de presentarse, en resumen, de manifestarse en el campo social, no son más que el asalto indefinido de un sujeto "público" para tomar un lugar entre los suyos” (De Certau, Giard & Mayol, 1999; 21). En el caso de las y los ciclistas, su irrupción en los lugares a través de su vestimenta, sus prácticas, su bicicleta y la proximidad que genera con otros actores, provocará modificaciones que particularizarán el espacio y los lugares.

De esta forma, apropiarse de la ciudad permitirá a la sociedad “representarse y visibilizarse” (Carrión, 2016: 45) y colocar a la periferia urbana en el centro de la reflexión.¹² En este sentido, el espacio público resulta fundamental para organizar, integrar y estructurar la vida colectiva, así como para representar política y culturalmente a la sociedad, conformando así su razón de ser en la ciudad y convirtiéndose en “uno de los derechos fundamentales en ésta: el derecho al espacio público como derecho a la inclusión” (Carrión, 2016: 23). Así, el llamado *derecho a la ciudad* se manifiesta como una “forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente del derecho a la propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad” (Lefebvre, 1969: 159).

Este derecho a la ciudad, permite formas de encuentro con los otros en espacialidades específicas que permiten hablar de una subjetividad social sobre el territorio que estará construida en torno a la relación entre la movilidad y el sentido de pertenencia (Lindón, 2002). Así, en estas relaciones socio-espaciales, el ciclismo se convierte en una práctica social y “una forma de expresión corporeizada que revela, a través de la exposición de imágenes de cuerpos

¹² “La periferia ofrece desventajas porque, aun cuando los hombres puedan entrar en contacto con quienes se ubican en sus cercanías, la gran distancia que mantienen con el resto de las zonas de la ciudad dificulta una comunicación efectiva con los otros, puesto que la inaccesibilidad geográfica deviene en económica (Burgess, 1967)”. (Citado en Lezama, 2002: 225-226).

en movimiento, buena parte de las fracturas, contradicciones y tensiones urbanas” (Jordi, 2016: 132).

Al considerar al ciclismo como práctica social, existe una interacción de habilidades, significados y materiales particulares que dependerán del contexto espacial por donde las personas se desplacen. Por ejemplo, las habilidades que cada ciclista desarrolle en sus trayectos por los espacios periféricos urbanos, irán de la mano de: la tecnología con la que cuenten (tipo de bicicleta, accesorios y herramientas de reparación), así como, de aquellos significados (lo que visten, lo que usan, lo que perciben) compartidos con los actores urbanos que se presentan durante sus desplazamientos. Sin embargo, es importante resaltar que tanto las habilidades como la tecnología con las que cuente cada ciclista, estarán enmarcadas cultural (Spinney, 2007) y económicamente.

De manera puntual, y siguiendo las aportaciones de Spinney (2007), se pueden situar cuatro elementos que permitirán ubicar al ciclismo en el proceso de apropiación del espacio público. Primero, el ciclismo como práctica corporal, re-incorporará sentidos como parte de un entramado multisensorial de las experiencias y significados de cada lugar. El segundo elemento, tiene que ver con el tipo de bicicleta, los accesorios, la vestimenta (la tecnología) a la que pueda acceder cada ciclista. El tercer elemento, tiene que ver con cómo controla cada ciclista la experiencia de transitar en los lugares, esto mediante la “manipulación” de las sensaciones que se dan dentro de sus cuerpos. El cuarto elemento, está ligado a la comprensión multisensorial de los lugares a través del cuerpo en movimiento.

Para comprender la apropiación del espacio público a través de la práctica del ciclismo, hay que *desagregar* la práctica en sí (Cox, 2015) y reconocer la interrelación, como ya se dijo, de la tecnología, las habilidades/capacidades y los significados. Es decir, que “nuestra diversidad social como personas de diferentes edades, tamaño, etnias, género y niveles de forma física, produce una diversidad de capacidades. Cada una de estas, interactúa con una variedad de tecnologías para producir una imagen caleidoscópica de circular en bicicleta, siempre cambiante e impredecible” (Cox, 2015: 20). Haciendo esto, la relación establecida entre el espacio, el cuerpo y la movilidad, brindarán elementos para visibilizar otras formas de habitar la periferia.

1.3 Hacia una aproximación del cuerpo ciclista en el espacio público urbano

Si bien la construcción de la primera bicicleta se remonta a la creada por el barón alemán Karl von Drais en 1817, fue hasta después de 1860 cuando se patentó la primera bicicleta de pedales y, para 1890, ya se fabricaban en masa. En México, uno de los primeros velódromos se construyó en Guadalajara en 1893, y con esto, se inauguró la época en la que las bicicletas eran un medio de transporte de las personas con mayor solvencia económica pues estas máquinas se importaban de Europa.

Asimismo, el ciclismo tomó fuerza como deporte y varios mexicanos se lanzaron a competir internacionalmente. Ya en 1920 con la llegada del automóvil, la bicicleta perdió terreno en Europa y en México, pasando a asociarse como un medio de transporte y una herramienta de trabajo para las clases con menor solvencia económica.

Desde inicios del siglo XXI, con el establecimiento de un paradigma de sostenibilidad, la bicicleta “es presentada como un objeto con al menos dos dimensiones: un símbolo que aparece con frecuencia en el discurso ambientalista y que representaría la ‘buena sociedad verde’; y un objeto práctico de uso cotidiano en la vida de los activistas, que les permite exhibir de manera concreta a los demás un estilo de vida ecológico” (Bernasconi y Tham, 2016: 90-91).

También, la bicicleta es vista como una herramienta que ayuda a los seres humanos “a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan invirtiendo, en lo que le corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas” (Augé, 2009: 63), reconociendo que, al igual que caminar, es un medio de transporte que permite a las ciudades volverse más humanas.

Para moverse en bicicleta, se necesita la aplicación de una fuerza corporal que permita el desplazamiento; así, estos cuerpos-máquinas en movimiento irrumpen en las ciudades y construyen diferentes experiencias ciclistas, a partir de diferentes tipos de desplazamientos que incluyen viajes utilitarios, recreativos o deportivos. En esta línea, Cox (2015) señala que los tipos de bicicleta pueden dividirse en tres grandes ejes: por su capacidad de carga, por su eficiencia y por su potencia.

Distinguir los motivos de viaje y los tipos de bicicleta que se eligen para desplazarse por la ciudad, obliga a pensar cómo se interrelaciona nuestro comportamiento con el de los demás y con el espacio, a la hora de pedalear. Así, para cada viaje se suele pensar “qué proyectamos en nuestras prácticas, qué competencias y experiencias se requieren para emprender cada viaje –desde la elección de la bicicleta, hasta la ropa que usamos y el sentido de sí mismo que se invoca o se produce” (Cox, 2015: 26). Analizar la movilidad urbana a través del ciclismo implica profundizar tanto el movimiento como en las experiencias corporales y los significados que emergen (Jirón & Imilán, 2018).

La implicación del cuerpo en el ciclismo es innegable y primordial; será a través de las sensaciones que cada cuerpo se convierta en la principal herramienta para el movimiento, la exploración del entorno (Rodaway, 1994; citado en Spinney, 2007) y la posibilidad de compartir el mundo (Ramos, 2018).

El cuerpo es el espacio más privado, un “espacio personal, sociopsicológico, invisible, y espacio físico alrededor de cada individuo, en el que otros no pueden ingresar sin consentimiento” (Madanipour, 2003: 5); a su vez, en él se graban los signos del reconocimiento de aquellos lugares y espacios por lo que se transitan (De Certau, Giard & Mayo, 1999).

El binomio cuerpo-bicicleta se inserta en un marco de relaciones socioespaciales que son mediadas por la materialidad. Pedalear moderando con el cuerpo la velocidad; generando sensaciones visuales, táctiles, olfativas o gustativas; eligiendo la carga; y, dándose cuenta que los significados no son fijos, colocan a las y los ciclistas en completa libertad de moldear sus interpretaciones y dejar su huella en el espacio público.

1.4 Estado del arte sobre la movilidad en bicicleta: De Europa y Asia, a Latinoamérica

Cada vez es más frecuente que los estudios urbanos y los informes sobre desarrollo económico dediquen gran parte de sus investigaciones teóricas y empíricas al tema de la movilidad desde la sustentabilidad, en donde lo motorizado pierde terreno ante aquellos desplazamientos que involucran al propio sujeto como su medio de transporte. Asimismo, los estudios urbanos han

incorporado al abordaje de la movilidad aspectos que tienen que ver con la equidad, la accesibilidad, la seguridad vial, entre otros; lo que invariablemente coloca al ciclismo urbano como “género específico de movilidad personal” (Rinaldi, 2018: 3) que está transformando no solo el espacio físico sino las relaciones que se dan dentro de él.

De esta manera, ciudades como Ámsterdam, pionera en la integración de una movilidad más sustentable “ofrece un excelente ejemplo sobre cómo una ciudad puede ser más habitable y más sostenible diseñando su sistema de transporte alrededor de la bicicleta” (Buehler & Pucher, 2010: 40). Por otro lado, en Sudamérica, Australia o India se han publicado informes (BID, 2017; Bauman, et. al., 2008; y, TERI, 2018) que resaltan cómo la bicicleta se ha convertido en “un medio de transporte asequible para millones de personas de bajos ingresos y con el cual se pueden llegar a sustituir el 50% de los viajes motorizados (automóviles y vehículos de dos ruedas)” (TERI, 2018: 29), obligando a los países a generar cambios en la planificación y ser congruentes con la agenda ambiental urbana (BID, 2017).

Ante esto, existen investigaciones (Lorenzi y Ortega, 2016; Suárez, et. al., 2016; Jordi, 2016) que visibilizan en diferentes ciudades Latinoamericanas y españolas las relaciones entre el ciclismo, el espacio público, el cuerpo y su impacto en la planificación urbana. Así, las líneas teóricas se centran en cómo inciden en la planificación el desplazamiento en bicicleta, la cultura material asociada con dicho desplazamiento en términos de infraestructura (Suárez, et. al., 2016), las relaciones de sociabilidad consolidadas en torno a la bicicleta y la huella de este tipo de movilidad en el espacio urbano que está asociada al cuerpo en movimiento. En este sentido, la diversificación de usos corporales, afectos e imágenes que hace evidente la presencia de ciclistas en la ciudad, resulta ser paralela a la persistencia de estereotipos y a las luchas que se dan por el espacio y el control de la movilidad (Jordi, 2016).

Desde el enfoque de las corporeidades, la imagen y los objetos, así como una perspectiva sociológica clásica de la ciudad (Simmel) se pueden encontrar diferentes estereotipos ciclistas, por ejemplo, Jordi (2016) encontró en Andalucía a los ciclistas de cuerpos atléticos, los de cuerpos ociosos y los cuerpos contestatarios en donde también, se reconocen las implicaciones liberadoras del uso de la bicicleta, en términos de movilidad, costos, mejora de la salud, o de una mayor exploración de los sentidos.

Siguiendo dicho enfoque de las corporalidades, resulta necesario profundizar en los estereotipos corporales de los ciclistas de las periferias urbanas, además de considerar aspectos simbólicos y su relación con los desplazamientos cotidianos, tanto en una dimensión individual, como en una “dimensión colectiva” (Ciuffini, 1993; citado en: Miralles-Guasch y Cebollada, 2009: 197).

Gracias a esto, con la presente investigación se indagará cómo se desplazan los diferentes grupos que conforman la estructura social —mujeres, jóvenes, adultos mayores— y es que, aunque los gobiernos locales, estatales y federales (por ejemplo, el de la CDMX o el de Jalisco) incentiven la construcción de infraestructura adecuada para el uso de la bicicleta, se necesita profundizar en “el análisis de las habilidades y de los conocimientos, así como en la organización de las actividades diarias, factores tecnológicos, temporales o socio-culturales (que pueden representar barreras para la accesibilidad), pues estos factores tienen una fuerte influencia en la elección de la bicicleta como medio de transporte” (Díaz, 2017: 112). Lo anterior, obliga a repensar las políticas sociales, de movilidad y de planeación urbana, para que se logren incluir las especificaciones que poseen los trayectos y las vivencias de los diferentes grupos sociales que habitan las ciudades.

1.5 Impactos sociales del ciclismo en términos de movilidad y planeación en las ciudades mexicanas

Si bien, en las ciudades de los países más desarrollados, el ciclismo se ha incrementado y se ha integrado una movilidad que diseña su sistema de transporte alrededor de la bicicleta —por ejemplo, Ámsterdam (Buehler & Pucher, 2010: 40)—, en los países de Latinoamérica existen diversas condiciones (como las altas tasas de pobreza) que limitan el desarrollo económico, social y humano (Cypher y Dietz, 2009) y que también impactan en la inversión destinada para crear infraestructura adecuada que mejore la movilidad.

En este sentido, la movilidad en diversas ciudades Latinoamericanas se da “a partir de las limitaciones sociales y las jerarquías espaciales, donde las personas que no tienen la posibilidad de desplazarse a grandes distancias son económica y socialmente desfavorecidas”

(Lorenzi y Ortega, 2016: 1). Básicamente, la exclusión que sufren las personas que no tienen un vehículo motorizado, provoca que se les margine y se les separe del resto de la población que sí puede acceder a este tipo de transportes privados.

Toda esta marginación, fragmentación y segregación social es resultado del crecimiento horizontal, más que espacial, de las ciudades. Dicho crecimiento, en Latinoamérica ha provocado una enorme desigualdad social que es evidente por ejemplo en la exclusión territorial, donde los principales problemas urbanos son: la marginalidad, la informalidad, los asentamientos irregulares y un déficit grave de infraestructura urbana básica del transporte —aunque también del acceso al agua, del equipamiento de las ciudades o de su saneamiento (Borja, 2003).

Esto ha ocasionado que en los últimos setenta años, por ejemplo, “en la Ciudad de México, en Atenas y en algunas ciudades asiáticas donde el uso de los vehículos es intensivo y las normas son más relajadas, se presenten niveles de contaminación que superan los 15.000 kg de Gases de Efecto Invernadero por hectárea” (Kenworthy y Laube, 2001, Banco Mundial, 2002; citado en Lizárraga, 2006: 14).

Toda esta ejecución de infraestructuras de transporte y de movilidad individuales, han contribuido paulatinamente a la destrucción de las ciudades pues, “se han mantenido políticas de vías ‘rápidas’ urbanas, que rompen el tejido urbano y provocan congestión a mayor escala, aíslan los centros y contribuyen a su especialización terciaria y a su deterioro; además, reducen la función de la ciudad como espacio público” (Borja, 2003: 87). Hay muchos ejemplos de esto, desde los corredores de la Ciudad de México creados en la década de los setenta, hasta las vías rápidas que han colapsado a Sao Paulo, la gran metrópolis brasileña.

Ante las problemáticas mencionadas, se necesita una política ciclo-inclusiva que busque integrar el uso de la bicicleta en las redes de transporte bajo condiciones de seguridad y eficiencia (BID, 2015). Pues aunque los indicadores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), señalan que la ciudad de Guadalajara realiza en bicicleta el 2.5% del total de los viajes realizados en dicha ciudad, otros lugares como la Ciudad de México o Puebla contemplan aproximadamente el 2%; sin embargo, siguen quedando muy por debajo del 5.3% que presenta, por ejemplo, la ciudad de Rosario, en Argentina (BID, 2015).

Ahora bien, dado que existe un modelo que privilegia e incentiva el uso del automóvil, las consecuencias en las áreas metropolitanas van, desde un gran número de accidentes viales y altos índices de contaminación atmosférica y acústica, hasta la marginación de poblaciones que se ubican en las zonas periféricas de la ciudad. Ante dichas consecuencias, el ciclismo se presenta como una opción que tiene múltiples beneficios individuales y sociales (Zuidgeest, et. al., 2009), entre ellos:

- La generación de menos emisiones contaminantes;
- El mejoramiento del uso físico del espacio público, pues una bicicleta requiere 15 veces menos espacio que un automóvil;
- Incentiva una mayor equidad social, pues la bicicleta se presenta como una opción de traslados en zonas alejadas de los centros urbanos;
- Resulta ser una buena combinación con el transporte público ya que permite desahogar algunos tramos de los viajes.
- Mejora caminos y la seguridad vial, ya que disminuye la cantidad de automotores en las calles y las avenidas de la ciudad.

Con el listado anterior, se da cuenta de que la práctica del ciclismo urbano va mucho más allá de la imagen de una persona que sonrío sobre una bicicleta que salvará a las ciudades del caos; y más bien, se presenta como una práctica individual en el espacio que requiere de habilidades específicas y, que en algunas ocasiones, incluye posicionamientos políticos, pero que no deja de presentarse, también como una práctica colectiva (Ramos, 2018). Así, “el ciclismo urbano es una práctica específica de viaje por la ciudad y con ello también conforma maneras de relacionarse con los entornos urbanos” (Ramos, 2018: 36); a la vez, que permite regresarles a los habitantes de las periferias urbanas, el derecho a acceder a una ciudad segura que les ofrezca una mejor calidad de vida.

CAPÍTULO II. CONTEXTO SOCIO-ESPACIAL Y DE MOVILIDAD EN LA PERIFERIA SUR DEL AMG

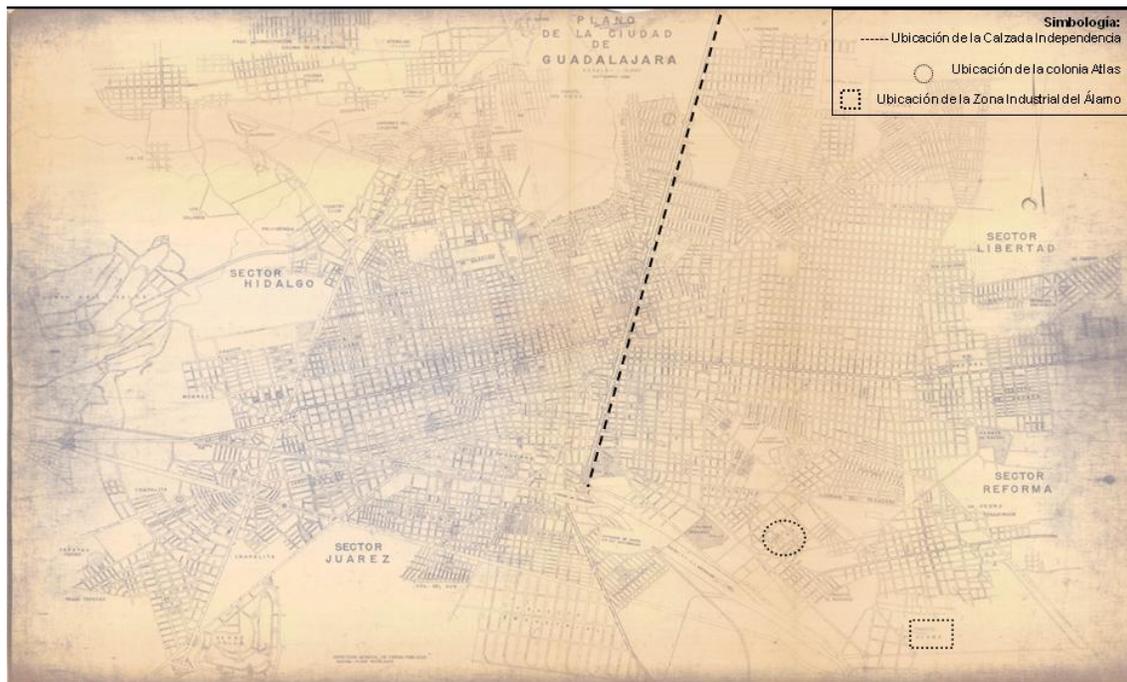
Guadalajara se ha convertido en una de las principales ciudades en donde se concentra gran parte de la actividad política, económica, social y cultural de México; comprender a esta metrópoli, implica evidenciar cómo se han superpuesto las ciudades del pasado y del presente. Desde su fundación en 1542, la ciudad de Guadalajara ha atravesado diversas transformaciones arquitectónicas, demográficas, de industrialización y aquellas relacionadas con la movilidad; por ello, resulta indispensable analizarla a la luz de tres momentos: el momento histórico, la modernización y su fragmentación (Aceves, Torre y Safa, 2004).

La finalidad de este capítulo es describir cómo es el contexto socioespacial y las condiciones en las que se da la movilidad ciclista en la periferia sur del AMG. Para ello: primero, se detalló el recorrido histórico que siguió sobre la urbanización y la motorización del AMG; en segundo lugar, se expone cómo ha sido el desarrollo del transporte público y su presencia en las periferias urbanas tapatías; posteriormente, se describe cómo se conformaron algunos de los colectivos ciclistas de la ciudad. Finalmente, se caracterizó la organización territorial, la movilidad actual y las dinámicas socio espaciales dentro del polígono de estudio delimitado.

2.1 Recorrido histórico sobre la urbanización de Guadalajara

En la historia más reciente de Guadalajara se pueden identificar dos grandes momentos para entender cómo se transformó en una metrópoli tan diversa y con grandes contrastes: “el primero se suscitó entre los años de 1950 y 1980; en este periodo la ciudad vivió sus mejores momentos de desarrollo económico y crecimiento urbano; el segundo, veinte años más tarde que el anterior, se dio a partir de 2000, cuando se conformó un complejo, enorme, discontinuo y conflictivo espacio metropolitano. En él se desplazó parte de la población vecindada en Guadalajara hacia los municipios de alrededor” (Arias, 2010; citada en: Arellano, 2013: 83).

Con el primer momento, que lo podemos ubicar a inicios del siglo XX, es posible observar como influyó la época del Porfiriato en la delimitación y la segregación de la ciudad. Debido al éxito empresarial, la migración extranjera y la inversión económica surgidos en dicha época, los espacios urbanos comenzaron a separarse acorde a la posición social y económica (Cabrales y Canosa, 2001); además, con el río San Juan de Dios entubado y sepultado para la construcción de la Calzada Independencia —una de las principales vialidades que conecta el AMG (ver mapa 2.1)—, las diferencias entre el poniente y el oriente se acentuaron: *de la calzada para acá* (el lado poniente que incluye a los sectores Hidalgo y Juárez) vivía la gente acaudalada, educada y se comenzaron a construir las primeras colonias con influencia europea (Cabrales y Canosa 2001); mientras que, *de la calzada para allá* (el oriente, que incluye a los sectores Libertad y Reforma) se asentaron en los barrios populares y tradicionales aquellas personas pobres y catalogadas como “incultas o feas” (Aceves, Torre y Safa, 2004).



Mapa 2.1 Plano de la ciudad de Guadalajara. Urbano de 1962. Autor: Dirección General de Obras Públicas.
Fuente: Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

El crecimiento de Guadalajara a partir de 1940 —resultado de la migración provocada por los diversos movimientos revolucionarios y la reforma agraria desarrollados a inicios del siglo XX—, se dio exponencialmente hacia el sureste de dicho municipio (García y Núñez, 2017). Así, a finales de los años 30 se construyeron las primeras viviendas en la colonia Atlas (ver mapa 1); mientras que para los años 50, la conurbación Guadalajara-Tlaquepaque se consolidó con la zona Industrial del Álamo (ver mapa 2.1)

Entre 1950 y 1980 la población con la mayor concentración de ingresos vecindada en el poniente, construyó sectores de la ciudad a su imagen en una suerte de “guettos burgueses” (Cabrales y Canosa, 2001: 224); ejemplo de ello, fue la consolidación de las colonias Chapalita, Americana y, para 1960, de los primeros Country Club: Santa Anita, Rancho Contento y Bosques de San Isidro construidos bajo la influencia de la arquitectura de los Estados Unidos (Cabrales y Canosa, 2001). Esta división arquitectónica y social cada vez más marcada, provocó que la clase media se resguardara en fraccionamientos cerrados que excluyeron completamente al resto de la población; conformando así, una ciudad para la gente rica y otra para la gente pobre.

Así, la ciudad central creció rápidamente entre 1940 y 1980. Siendo 1978, el año en el que se le denominó Zona Metropolitana de Guadalajara que ya contaba con la creación de unidades habitacionales en zonas periféricas de los municipios de Tonalá y El Salto. Es decir que la metrópoli tapatía se conformó a través de dos circuitos (ver mapa 2.2): el primero agregó en 1960 a los municipios de San Pedro Tlaquepaque y Zapopan, mientras que en 1980, se suma Tonalá. Para el segundo circuito, con el aumento demográfico se anexaron en 2005 los municipios de El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos y, por último, en 2014 se agrega el municipio de Zapotlanejo. Todos estos municipios, a través del Decreto número 23021/LVIII/9 (García y Núñez, 2017), conforman el Área Metropolitana de Guadalajara.



Plano 1. Municipios que conforman la Zona Metropolitana y Conurbada de Guadalajara.
Fuente: Departamento de Geografía y Ordenación Territorial, Universidad de Guadalajara, 2000.

Mapa 2.2 Muestra los circuitos de conurbación y expansión de Guadalajara. Fuente: García y Núñez, 2017: 16.

Es a partir de 2010 que la nueva extensión del Área Metropolitana de Guadalajara, se ha caracterizado por la construcción de fraccionamientos nuevos, unos más extensos que otros y dirigidos a diversas clases económicas, aunque muchas veces son “parodias” de aquellos primeros fraccionamientos cerrados de las clases más adineradas. Todas estas construcciones de la periferia, han generado “grandes vacíos y discontinuidades sobre el tejido urbano, así como el paulatino abandono del centro histórico tradicional” de Guadalajara (Rivera, 2012: 8).

Estos nuevos fraccionamientos de la periferia tapatía ubicados en las zonas más alejadas de los municipios de El Salto, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, San Pedro Tlaquepaque y Zapopan, se convirtieron en espacios que proveen “sólo de unidades habitacionales a sus residentes, mientras que el empleo, la recreación y esparcimiento o el consumo son actividades que se realizan fuera de ellos, incluso fuera del mismo municipio.

Así, los esquemas tradicionales de la movilidad urbana se alteran al depender básicamente de traslados hacia el exterior” (Chávez, 2010: 321), y originan colapsos viales

cuando los habitantes realizan los viajes más relevantes de su día: de su lugar de residencia a su lugar de empleo, que casi siempre se ubica fuera de su municipio.

2.2 Guadalajara y sus medios de transporte

Los primeros registros que se tienen sobre la aparición de los transportes en la ciudad, datan de finales del siglo XIX cuando “aparecieron el ferrocarril y el tranvía de mulitas; para el siglo XX se suman el tranvía eléctrico, el automóvil y el autobús, que generan nuevos requerimientos que ejercen presión y nuevas problemáticas sobre la planta urbana de esta antigua ciudad” (Ruiz, 2015: 19). Como se ha descrito, con el aumento demográfico del siglo XX la ciudad se extendió hasta 35 km a partir del centro de Guadalajara, teniendo como consecuencia que, ya como metrópoli, Guadalajara “se encontrara en una crisis urbana sin precedentes, visible en la problemática de un crecimiento urbano poco proclive a la disciplina urbanística y un esquema caduco de movilidad” (Arias, 2010; en: Arellano, 2013: 84).

Con el río San Juan de Dios entubado y la construcción de la Calzada Independencia en 1940, la ya mencionada expansión de la mancha urbana a partir de 1960 trajo como consecuencia que las calles de la ciudad comenzaran a ser para la circulación individual, incentivando así el uso del automóvil para viajes privados.

Con más vialidades construidas y extendidas a lo largo de toda la zona metropolitana, el transporte público hizo su aparición (ver imagen 2.1). En 1930, con la llegada del tranvía, también surge la primer Alianza de Camioneros de Jalisco que tenía siete rutas fijas y sesenta camiones. Ya para 1945, finalizó su operación el tranvía suburbano y se inauguró una línea de camiones que conectarían a los tres municipios con mayor expansión demográfica y territorial de la época: Guadalajara, San Pedro Tlaquepaque y Zapopan. En este tiempo, la bicicleta ya fungía como uno de los principales medios de transporte que estaban al alcance de la población que comenzaba a habitar las periferias urbanas.



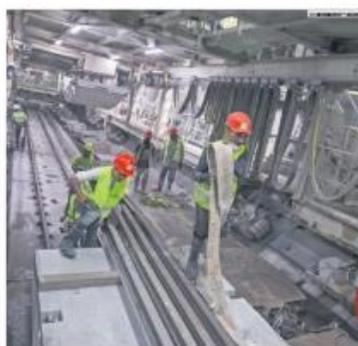
SIGLOS XIX Y XX. A principios del siglo XIX, durante la historia de transporte público para Guatemala, se empezaron las calles se diseñaron para el uso de carritos, que transportaban a las poblaciones, así como de carros de carga que eran manipulados por animales y arrastrados por fuertes maderas.



TRAMWAYS. En 1874 se formó una sociedad para establecer el servicio de tranvías de tracción animal, en un entonces había en la ciudad 15 mil habitantes. Para junio de 1880 ya estaba en servicio el "tramway de madera", cuyos rielos se fueron sustituyendo. Con el paso de los años se avanzó hacia el tranvía eléctrico, que en septiembre de 1900 ya estaba en operación.



TROLEYES. Para 1914, se proyectó un modelo de transporte que contempla con las necesidades de la ciudad. Fue así como inauguró la calle Mar y Escobedo para dar paso a la Calzada Federalista, ahora conocida como la calle de 6.6 kilómetros, originalmente para la operación de un metro. Sin embargo, al no existir los recursos para ello, y para dar más al paso definitivo, se tomó la decisión de adquirir en Chicago 104 trolleys, en 1916 se inauguró el servicio de tranvías eléctricos. Los rielos trahieron algunos de circular que por en los últimos años, y en febrero de 2014 la ruta 400 que pasó a ser operada por línea, y denominada línea 2 de línea, circuló con 25 unidades eléctricas.



LÍNEA 1. Fue necesario que transcurrieran dos décadas para avanzar hacia la construcción de una tercera línea de Tren Ligero en la metrópoli. En agosto de 2014 se anunció su construcción, se prevé que el desarrollo entre su operación en 2016 tendrá una longitud de 21.5 kilómetros, por lo que será más extensa que las dos líneas anteriores. Cuenta con un total de 10 estaciones de paradas, la nueva línea conectará a Tapopan, Guadalupe y Hoopangap. Inicialmente en Camalero a Itzamal, pasará por el Centro Histórico y terminará en la Nueva Central Comercial. El recorrido completo se hará en 33 minutos.

De los carritos y carretas que en el siglo XIX trasladaban a los habitantes de Guatemala, al tranvía de tracción animal (con mullas), luego el eléctrico, los camiones, después a servicios más avanzados como el Tren Ligero con sus líneas, y para otros ramos procesos de construcción, así como el Metro con sus autobuses articulados. La historia del transporte público está en desarrollo.

En 1874 el gobernador Ignacio L. Vallarta, formó una sociedad para establecer el servicio de tranvías de tracción animal en la ciudad. Fue servicio evolucionó y en septiembre de 1887 se dio paso al tranvía eléctrico. Para 1904, comenzaron a recorrer las calles los camiones de servicio urbano y los tranvías fueron decayendo rápidamente.

Con el paso de los años, la población fue creciendo y sus problemas de movilidad, también.

En 1976 se introdujeron autobuses eléctricos (trolebuses) en algunas rutas de la ciudad.

Las necesidades de ofrecer servicio de transporte más eficiente llevaron a la construcción de la línea 1 del Tren Ligero en 1989, una calzada de 6.6 km, en su paso en marcha la línea 2.

Por las calles de la ciudad también circulan los "bicogeneradores" en la década de los ochenta, como parte del servicio de transporte público.

En estos momentos se estima que en la metrópoli se realizan más de cuatro millones de viajes en transporte público al día. Para sus traslado la población cuenta con rutas de autobuses convencionales, el MacroBús, unidades de "bajo", dos líneas del Tren Ligero entre sus alimentadoras incluida una ruta de movilidad y está en proceso de construcción la línea 3 del Tren Ligero, incluso, hay "micro-taxi" que operan de forma irregular en distintas zonas de la metrópoli.

Transporte público, una historia en desarrollo



CAMIONES. En 1904 comenzaron a recorrer las calles los camiones de servicio urbano y los tranvías fueron decayendo. El 29 de marzo de 1908, 21 años después de su inauguración, comenzaron a funcionar las rutas de algunos circuitos de tranvías y así siguió hasta su desaparición total, el 4 de julio de 1948. La Empresa de Camiones de Guatemala S.A. en la empresa de transporte más antigua de la ciudad, fue fundada en el 8 de agosto de 1906 se operó con siete rutas fijas y 10 camiones. Actualmente, en la metrópoli circulan más de cinco mil unidades en alrededor de 270 rutas. Existe el proyecto de migrar al modo empresarial con la creación de 10 corredores troncales, rutas complementarias y alimentadoras.



TREN LIGERO. Fue hasta 1989 que se logró concretar la primera línea de Tren Ligero en Guatemala, esa calle se puso en circulación la ruta que traslada por Calles Federalista, de Perdomo Díaz a Perdomo Heróles. Antes después, en julio de 1994, se abrió a andar la línea 2 del Tren Ligero, ruta que corre por Junior Méndez Juárez, de Itzamal a Federalista.



MACROBÚS. Otra modalidad de transporte que circula en la ciudad a partir de marzo de 2009, es el Bus Rapid Transit (BRT), denominado MacroBús. Los camiones articulados ecológicos que operan con diesel (línea 3) y Anillo (BRT) corren por Calzada Independencia. Gobernador Carril en su ruta troncal, por cambio de ruta, en este servicio alquilan en el Tren Ligero un vehículo de sistema de propulsión. El sistema cuenta además con 12 estaciones alimentadoras.

Imagen 2.1 Línea del tiempo del transporte en el AMG. Fuente: Periódico El Informador.

Para 1982 el gobierno estatal creó un sistema subrogado de transporte ante la iniciativa privada y en 1989 apareció en la ciudad, la Línea 1 del Tren eléctrico Urbano con un alcance limitado pero que, posteriormente unió la parte norte de la ciudad con el sur. Para 1994 surgió la Línea 2 que une el centro de la ciudad con el oriente. La Línea 3 que conecta de Zapopan a Tlaquepaque, inició obras para su construcción en 2014 y se inauguró en 2020.

El sistema de Autobús de Tránsito Rápido (o BRT, *Bus Rapid Transit*) llamado *Macrobus*, es otro medio de transporte masivo que ha marcado la movilidad en la metrópoli tapatía. Inaugurada en 2009, “Mi Macro Calzada” circula sobre la calzada Independencia y su continuación hacia el sur con la avenida Gobernador Curiel (teniendo como derrotero la zona del Cerro del Cuatro); esta línea, cuenta con un carril confinado que corre desde los límites de Guadalajara y San Pedro Tlaquepaque hasta la barranca de Huentitán. Para 2022 se inauguró “Mi Macro Periférico”, una línea que recorre por un carril confinado todo el Anillo Periférico, uniendo el AMG de Norte a Sur.

Este sistema de transporte masivo en la Calzada Independencia es particularmente importante para las y los ciclistas, pues debido a su carril exclusivo es frecuente que las bicicletas también circulen por el mismo, aunque por reglamento, solamente pueden circular vehículos de emergencia y los camiones articulados. Mientras que en “Mi Macro Periférico”, se construyeron varios kilómetros de ciclovía, sobre todo, en la zona norte que abarca a los municipios de GDL y Zapopan; sin embargo, a través de recorridos realizados por la investigadora, se constató la ausencia de ciclovías en la zona sur del AMG, desde la estación “Periférico Sur” del Tren Ligero hasta la última estación de “Mi Macro Periférico” en la colonia San Martín de Las Flores en TLQ.

Para finalizar este recorrido que describe los principales medios de transporte públicos en la ciudad, fue en diciembre de 2014 cuando se inauguró el sistema de Bicicletas Públicas *MiBici* que se basa en la renta de bicicletas en estaciones dispuestas a manera de red en las centralidades más importantes de GDL, Zapopan y TLQ. La gran desventaja de este sistema es la falta de cobertura en zonas periféricas y que el costo suele ser elevado ya que se paga en una inscripción anual.

La bicicleta fue un medio de transporte muy popular en la ciudad a finales de siglo XX. Durante las entrevistas y charlas informales que se tuvieron con habitantes de las colonias Santa Cruz del Valle (TJZ), Toluquilla (en TLQ) y Las Juntas (TLQ), los discursos mencionaron que entre 1980 y 1990, era deficiente la red de transporte en el primer circuito de conurbación. Y es que, por ejemplo, antes de que se instalara el drenaje en Las Juntas, las y los habitantes de esa y otras colonias de los alrededores del Cerro del Cuatro, se trasladaban todo a un ojo de agua ubicado en la colonia Toluquilla, para abastecerse y regresar por la tarde en la única ruta de regreso. En este sentido, se reconocía que la bicicleta —y también los caballos— posibilitaba, principalmente a los hombres, el desplazamiento hacia diferentes puntos y en diferentes horarios, sin la necesidad de adecuarse a las escasas rutas de transporte.

De acuerdo con Doñán (2013) fue Salvador Novo quien revelaba: “En ninguna parte que yo conozca hay más bicicletas que en Guadalajara”. Y es que, la presencia de la bicicleta en la ciudad se popularizó a partir de los años sesenta y setenta cuando dejó de ser un vehículo que solo podían adquirir personas con vastos recursos económicos, y se convirtió en un medio de transporte que acercaba a otros puntos de la ciudad a las clases trabajadoras de las periferias —sobre todo, las bicicletas tipo Turismo, que se convirtieron en una de las postales recurrentes, ya que se podían conseguir a través de un crédito (ver imagen 2.2) o en mercados sobre ruedas a un precio más económico.

DENTAL GUADALAJARA, JAL. Sábado 4 de Abril de 1959

Ciclistas!

Ya vieron la nueva Bicicleta BUFALO en MAYCO? Escoja la suya y páguela con \$ 14.00 semanales.



(MODELO TURISMO)

\$ 770.00 contado

**Bicicletas
BUFALO
de gran
resistencia**

y en MAYCO la paga
con \$ 14.00 semanales

Características: Cuadro: 22 (56 cm), doble barra; clavijas soldadas. Horquillas: de perfil en "D"; tubo de dirección reforzado; tapada al vástago de dirección. Ruedas: 26 x 1 1/2 (71 cm x 3.8 cm). Rims: cromados. Rayos: de acero inoxidable. Salpicadera trasera: con cola blanca y colavera de cristal rojo. Frenos: delantero y trasero de mano. Asientos: de cuero y con tres resortes espirales. Pedales: de hule duro. Acabados: con esmalte brillante azul, negro, rojo o verde y con filos rojos y oro. Superficies metálicas: no esmaltadas, finamente cromadas. Equipos: bomba, timbre, estuche de herramienta, llave.

PAGUE POCO... Y POCO A POCO **MAYCO** Av. 16 de Septiembre 233.

Imagen 2.2 Publicidad de los '50 en un periódico local para adquirir una bicicleta tipo Turismo. Fuente: Gdl en Bici [Grupo de Facebook].

2.3 Entre colectivos ciclistas y la construcción de la red de ciclovías en el AMG

El uso de la bicicleta en Guadalajara como medio de transporte y como vehículo que ha permitido realizar actividades laborales, deportivas y de esparcimiento, se remonta a la década de 1940. Si bien no ha sido el principal medio para desplazarse por la ciudad, sí se ha convertido en una opción para economizar gastos en transporte público y, más recientemente,

como una opción a los viajes en automóvil privado. Y aunque en el centro de la ciudad se ha vuelto más visible la disputa por más espacios para la circulación de las bicicletas, fue en 2007 que cobró mayor visibilidad un movimiento con diversos grupos de ciclistas organizados.

En palabras de Yeriel Salcedo, uno de los activistas con más visibilidad en el AMG en materia de movilidad en bicicleta, actualmente “existen cincuenta y siete colectivos ciclistas en el AMG; de los cuales, siete son considerados como grupos importantes de incidencia política, entre ellos: GDL en Bici A.C., Bicicleta Blanca, FemiBici, Movilidad ITESO, Bike Revolution, Red Universitaria para la Movilidad, Metropolitana en Bici” (entrevista realizada vía remota el 3 de junio de 2020). Además de estos colectivos, existen grupos que organizan rodadas en diferentes puntos de la ciudad y en diversos horarios, el mismo Yeriel comentó que estos grupos generan interacciones entre las comunidades y los espacios, así como una mayor visibilización de los beneficios de usar la bicicleta.

Es importante señalar que estos siete colectivos inciden en políticas públicas en favor del ciclismo en el AMG; sin embargo, las acciones presenciales se realizan en zonas más céntricas y no tanto en las periferias, aunque de acuerdo con Yeriel Salcedo se intentan generar vínculos que permitan abarcar más espacios de acción que incluyen manifestaciones, acompañamiento a ciclistas y bici-escuelas.

Dentro de las acciones implementadas por el gobierno tanto estatal como de los gobiernos municipales, de acuerdo Adrián López, titular de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG (AMIM), una de las primeras ciclovías en GDL, “fue construida en Av. La Paz, la gente la atendió pero se retiró la ciclovía, porque la gente empezó con conflictos por los espacios de estacionamiento” (entrevista virtual con Adrián López, el 27 de mayo de 2020).

Esta obra, aunque no tuvo en primer momento una aceptación entre la gente de la zona, fue un parte aguas para fomentar el ciclismo con la llegada en 2004 de la “Vía RecreActiva” en calles del centro de Guadalajara y que, para 2022, ya se ha extendido a las centralidades de TLQ y Zapopan. Dicha vía, en sus inicios contemplaba el cierre de 11 kms de calles del primer cuadro de Guadalajara para que peatones y usuarios de bicicletas, patines o patinetas

circularan cada domingo con mayor seguridad vial. Con el paso del tiempo, se fueron agregando actividades deportivas y de esparcimiento, así como más kilómetros en los municipios de Zapopan y San Pedro Tlaquepaque.

Ahora bien, la generación del Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada (PMMUNM) en 2010, buscaba organizar y priorizar diversas acciones que generaran en la metrópoli una red ciclista y peatonal que articulará los municipios del AMG. Así, de acuerdo con Adrián López, dicho Plan marcó la línea base de lo que sería la infraestructura ciclista: “dimos un paso muy grande respecto a lo que queríamos de la ciudad” (entrevista virtual con Adrián López, el 27 de mayo de 2020).

Además del Plan Maestro de Movilidad, existen una serie de instrumentos que han orientado las acciones en materia en planeación y gestión para el desarrollo en el AMG, así como el diseño, la construcción y el mantenimiento de la infraestructura ciclista-peatonal bajo estándares técnicos específicos. Entre los más importantes se encuentran: el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitana del AMG (POTmet); el Programa de Desarrollo Metropolitano del Área Metropolitana Guadalajara, 2042 (PDM 2.0); el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Guadalajara (PIMUS); Ruta 2042; y, la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente (EMME).

Por otro lado, existen dos Organismos Públicos Descentralizados Intermunicipales que son las encargadas de coordinar acciones de ordenamiento territorial y de optimizar la infraestructura vial del AMG. Por un lado, el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del AMG (IMEPLAN), creado en 2014, tiene como objetivo “elaborar y proponer instrumentos de planeación metropolitana, estudios propuestas, así como mecanismos de coordinación de las instancias, e intervenir en todas las fases de las políticas de coordinación metropolitana” (IMEPLAN, 2021: 19). De igual forma, la Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad (AMIM), desde 2019, atiende y supervisa de manera intermunicipal la red de semáforos, señalamientos en corredores metropolitanos, mantenimiento a la infraestructura ciclista y el Sistema de Bicicletas Públicas “MiBici”.

A pesar de que dichos instrumentos e instancias tienen como tarea implementar acciones intermunicipales a favor de la movilidad no motorizada, existen redes ciclistas en la

periferia sur que, hasta 2022, no se han concretado o se concretaron con muchas deficiencias de planeación urbana.

En el caso de las ciclovías ubicadas en el polígono de estudio de la presente tesis, la infraestructura ubicada intermunicipalmente (TLQ-TJZ) en el camellón de Av. Adolf B. Horn, se finalizó en 2011 como parte de un corredor lineal contemplado en el PMMUNM. A pesar de que existieron desacuerdos entre los integrantes del colectivo GDL en Bici y el gobierno municipal, se construyó dicha ciclovía en contra de las recomendaciones técnicas oficiales.

Esta obra se realizó durante la gestión municipal de Enrique Alfaro en TJZ (2010-2011), una época en donde diversos terrenos ejidales y de siembra se compraron a precios bajos. Así, diversas partes de la periferia sur, sobre todo en TJZ, se convirtieron en “tierra barata y la gente empezó a fraccionar y a vender; entonces, esta parte exigía formas diferentes formas de moverse al ser una zona de alta concentración de personas. [¹³] Por esto el gobierno municipal traía la idea de impulsar la infraestructura ciclista, en donde el origen-destino eran las áreas habitacionales; pero nunca hubo una integración con otros servicios de transporte, no hubo multimodalidad” (entrevista virtual con Adrián López, el 27 de mayo de 2020).

Para el caso de la ciclovía ubicada en la Av. Juan de La Barrera (en los límites municipales de GDL y TLQ), nuevamente, durante la gestión de Enrique Alfaro como presidente municipal de Guadalajara (2015-2018), se llevaron a cabo tres obras del lado de GDL y olvidando su continuidad en TLQ: la repavimentación de la superficie de rodamiento en concreto hidráulico; la ampliación de banquetas en concreto; y, la ciclovía en pavimento asfáltico.

Nuevamente, existe en el PMMUNM, referencia a la creación de un corredor ciclista que busque incentivar la movilidad ciclista en la zona de la colonia Las Juntas; sin embargo, al no contar con una cooperación intermunicipal, esta obra tiene, hasta 2022, diversas fallas para garantizar la seguridad vial. Así lo expresa el titular de la AMIM: “En mi muy particular punto

¹³ Para ampliar sobre el cambio de uso de suelo en el municipio de TJZ, ver: Pina, A. (2013). “Vivienda social en la Zona Metropolitana de Guadalajara”. En: *Geocalli. Cuadernos de geografía*, Año 14, Número 27. Guadalajara: UdeG. Para profundizar sobre la movilidad urbana periférica en el AMG, ver: González, M. (2018). “Movilidad cotidiana y habitar periurbano en el Área Metropolitana de Guadalajara: entre el costo y el beneficio social”. En: *Contexto*, Vol XII, N° 16.

de vista, a mi Juan de La Barrera se me hace peligroso. Peligroso por la cercanía en las vías del tren; porque está en una zona semiabandonada y en una zona oscura de la ciudad. Y si bien, cumple la función de conectar, no son las más seguras [sic] para los ciclistas” (entrevista virtual con Adrián López, el 27 de mayo de 2020).

Si bien diversos grupos de académicos, de políticos y de activistas del AMG, sentaron algunas bases ideológicas, científicas y técnicas para difundir la idea de que la construcción de ciclovías en la metrópoli sería una solución a los problemas de movilidad de la ciudad, a poco más de 10 años del PMMUNM, las condiciones para mejorar la movilidad urbana y garantizar la seguridad vial en las periferias tapatías, no se ha concretado, a pesar de que se ha profundizado en los beneficios que trae consigo una red ciclista interconectada:

1) las ciclovías son positivas para la conservación y/o recuperación del medioambiente en tanto permiten la reducción de emisiones; 2) las ciclovías generan beneficios para la salud en tanto promueven la actividad física; 3) las ciclovías representan una alternativa económica de transporte privilegiando determinados desplazamientos comunes dentro de la ciudad; y 4) las ciclovías son buenas porque generan una (re)apropiación de los espacios públicos que habían sido acaparados por el automóvil” (Eufracio, 2018: 86).

Ahora bien, a pesar de los beneficios anteriores y de que el AMG se ha destacado como una de las metrópolis mexicanas donde diversos grupos —principalmente liderados por empresarios, políticos, la élite académica del Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP) y algunos colectivos ciclistas— han promovido mucho el uso de la bicicleta, es evidente la centralización de la infraestructura de este tipo de movilidad y la falta de conectividad entre las ciclovías (que se encuentran, mayoritariamente, en el municipio de Guadalajara). Basta con echarle un vistazo al dato que reporta el *Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida: Jalisco Cómo Vamos*, que indica que el 76.2% de la población que la utiliza la bicicleta en el AMG, no tiene ciclovías en su colonia.

En este sentido se vuelve a recalcar que la movilidad, considerada como un derecho social, es necesario abordarla “a partir de las limitaciones sociales y las jerarquías espaciales, donde las personas que no tienen la posibilidad de desplazarse a grandes distancias son económica y socialmente desfavorecidas. La exclusión que sufren por carecer de un vehículo motorizado, continúa operando en un régimen de fronteras y diferenciaciones sociales que se

implementa para separar y marginar” (Lorenzi y Ortega, 2016: 1). Ante esto, en las zonas periféricas del AMG las personas que se mueven en bicicleta buscan reapropiarse de esos espacios que ha ganado el automóvil y de aquellos que no están contemplados en la escasa infraestructura ciclista de la zona.

No hay que olvidar, tampoco, que el origen de la construcción de las ciclovías en las zonas periurbanas del AMG responde a diversos intereses de orden político, económico o de clase social, dejando de lado las experiencias y los contextos socioculturales que enfrentan los habitantes en cada uno de sus viajes. Así, siguiendo a Eufracio (2018), la inserción de la agenda pública relacionada con la movilidad no motorizada en el AMG, es conducida por tres actores principales: los empresarios (en conjunto con los políticos), la élite académica y los colectivos ciclistas que inciden en la política pública (y que no tienen una agenda enfocada a la periferia).

De acuerdo con este planteamiento, resulta necesario preguntarse para quiénes fueron construidas las ciclovías de las zonas periurbanas y, más allá de esto, analizar quiénes y cómo las están utilizando. Esto, facilitará un conocimiento más detallado del tipo de ciudad que se está construyendo, y en donde se siguen perpetuando las desigualdades sociales: reflejadas en el ordenamiento, la distribución del espacio urbano y en los problemas de movilidad.

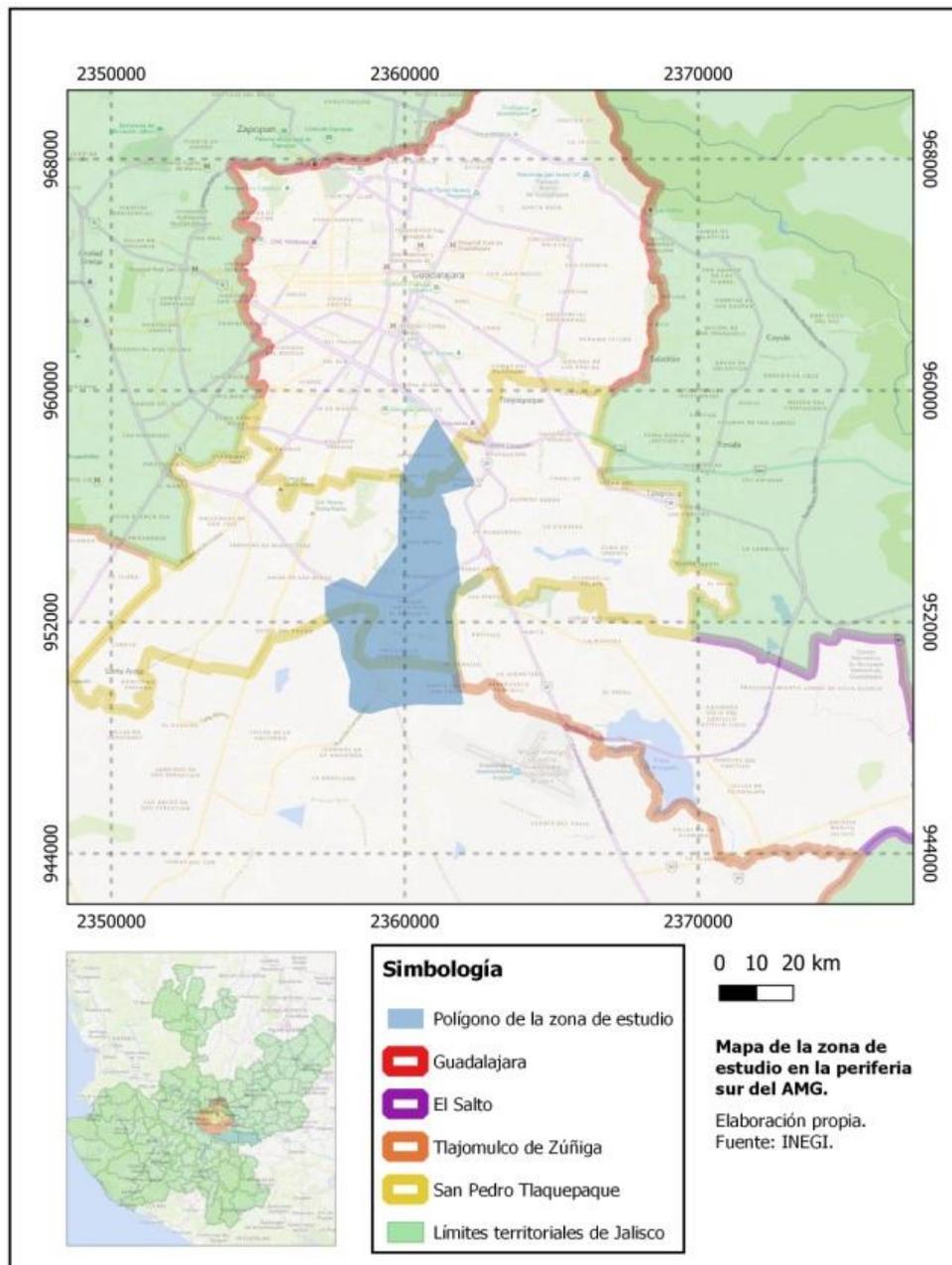
Visibilizar las formas de apropiación, ayudará a dejar de pensar a la ciudad como un conglomerado de estructuras arquitectónicas o de vehículos motorizados; y, más bien, verla como un espacio de interrelaciones que podría tener una planeación urbana incluyente. Igualmente, abrirá el debate crítico para proponer mejoras en materia de movilidad. Por último, hay que recordar que “los ciclistas urbanos no sólo se mueven en bicicleta por la ciudad, sino que viven la ciudad a través de la bicicleta” (Lorenzi y Ortega, 2016); por ello, no debe perderse de vista que, con esta tesis, no se busca entender solo a la metrópoli tapatía, sino a las prácticas materiales y discursivas que ocurren dentro de ella.

2.4 Dinámicas socioespaciales y de movilidad en el polígono de estudio

A lo largo del proceso de urbanización de Guadalajara, es posible rastrear un historial de políticas públicas y de construcción de infraestructura que han perpetuado la segregación de la población a partir del lugar de residencia. Esta división socioespacial, ha traído consigo problemáticas específicas en la movilidad, en el deterioro ambiental, en la inseguridad, en la calidad de los servicios públicos básicos y en el abandono de viviendas de diferentes zonas de la metrópoli tapatía.

Para la presente investigación, se delimitó la zona de estudio a fin de profundizar a detalle cómo se apropian del espacio las y los ciclistas. De acuerdo con la descripción expuesta en la Encuesta Origen-Destino COVID19 de la EMME y, de acuerdo al POTmet, el AMG se conforma por centralidades, que son “unidades urbanas vinculadas por una estructura vial y son definidas por su concentración de empleo, población, transporte y prestación de servicios” (2021: 13). Esta investigación toma en consideración colonias ubicadas en centralidades Impulso de dos tipos: *Periférica* (que incluye la zona de colonias como Miravalle, Las Juntas y parte de la zona industrial en TLQ y GDL) y *Satélite* (que incluye la zona de colonias como Las Pintas, Las Pintitas y Santa Cruz del Valle en TLQ, TJZ y EL Salto)

Espacialmente, para esta investigación no se consideró la observación y el análisis de toda la zona industrial ubicada en GDL, ni todas las colonias ubicadas en la zona sur; sino que, solamente se consideraron aquellos puntos de destino que fueron más recurrentes en el muestreo por conveniencia, que se detallará en el capítulo metodológico. En este sentido, se logró delimitar un polígono de estudio que incluye dos ciclovías de la red ciclista existente en el AMG, y que brindó información, a su vez, sobre las dinámicas de movilidad no motorizada a nivel intermunicipal (ver mapa 2.3).



Mapa 2.3 Muestra el polígono de la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia con información del INEGI.

Antes de adentrarnos a las dinámicas socioespaciales y de movilidad actuales es necesario puntualizar algunos datos históricos del polígono. La parte más al sur del polígono forma parte del Valle de Toluquilla, una zona que comprende colonias como “Toluquilla,

Manuel López Cotilla y Santa María Tequepexpan, pertenecientes al municipio de Tlaquepaque; así como las de San Agustín, Santa Anita, San José del Valle, Santa Cruz del Valle, La Unión del Cuatro y La Concepción del Valle, correspondientes a Tlajomulco” (García y Núñez, 2017: 48). Este Valle se caracteriza por tener pocas elevaciones en el terreno y por presentar importantes depósitos acuíferos, entre los que destacan ojos de agua, presas y manantiales.

En la zona de de este Valle se instalaron pueblos indígenas cocas y Tlaxomulcas que se gozaban de grandes territorios dotados de ojos de agua, tierras de cultivo y manantiales. De acuerdo con García y Núñez (2017: 48-49), esta zona era tierra fértil para la siembra de frijol, maíz, camote y algunas legumbres; pero una vez que inició el proceso de conquista y colonización, estos territorios se comenzaron a reubicar tanto espacialmente como en su organización social y religiosa.

La llegada de los conquistadores españoles y los frailes evangelizadores en los años posteriores a 1542, trajo profundas transformaciones territoriales y en las dinámicas socioeconómicas de todo el Valle (García y Núñez, 2017). Se construyeron conventos, hospitales, iglesias y se reubicaron tierras; por lo que ya para 1824, se establecieron “límites territoriales, conformando así, los pueblos de Toluquilla, Santa María y San Sebastianito” (Fuente: Instituto de Información Estadística y Geográfica del estado de Jalisco). Siendo el Valle de Toluquilla el más relevante en extensión. A al finalizar el proceso de conquista iniciado por Nuño Beltrán de Guzmán, con el reparto de las tierras sobrevino el establecimiento de diferentes Haciendas, entre ellas la de Santa Cruz del Valle, la de Concepción y la de Toluquilla.

La división territorial que se muestra durante 1884 en la zona de Toluquilla, permite identificar la distribución de las tierras de cultivo, los potreros, los puntos acuíferos y las vías de comunicación que conectaban a esta zona con el centro de Guadalajara o con otras Haciendas (ver Anexo 1), entre las más relevantes se encuentran: el “Camino a Cajititlán” (convertido actualmente en la avenida Adolf B. Horn) y el “Camino de Guadalajara a Chapala” (que, actualmente, es la carretera a El Zapote y que conecta directamente con la Carretera a Chapala). En cuanto a los servicios públicos:

la electricidad llegó a las localidades del valle de Toluquilla en fechas próximas a la segunda mitad del siglo XX, al igual que la telefonía, el alumbrado público y el empedrado de las principales calles, entre otras mejoras urbanas con las que Guadalajara contaba desde finales del Porfiriato, como la energía eléctrica proporcionada desde los años novecientos del siglo XIX por la Compañía Hidroeléctrica e Irrigadora Chapala S.A. [...] En Toluquilla el servicio de telefonía se instaló durante los años setenta: Primero llegó el teléfono público, con operadora en la década de los 70, aproximadamente en el 76-77, estaba instalado en la tiendita de doña Cuca González, ella era la operadora. El primer teléfono particular llegó como en el 81 y fue el padre Ruperto Partida el primero que lo tuvo y después fue don Ernesto Gómez Galván” (García y Núñez (2017: 57 y 59).

Después del establecimiento de las Haciendas en el Valle de Toluquilla y su posterior incremento en densidad de población, para 1920, se va consolidando la colonia Las Juntas en lo que es actualmente el municipio de Tlaquepaque. De acuerdo con charlas que se sostuvieron con habitantes de Las Juntas y la entrevista realizada con HJ-SZ, una mujer de 77 años de edad (con más de sesenta viviendo en la colonia), fue a principios del siglo XX que comenzó a poblarse la zona donde actualmente se ubica esta localidad, cercana al Cerro del Cuatro.

De acuerdo con la información de los habitantes, el nombre de “Las Juntas” tiene su posible origen en el hecho de que en esta zona se “juntaban” las vías de la ruta ferroviaria GDL-Manzanillo. Una de los hechos que marca las dinámicas socioespaciales de esta colonia, tiene que ver con la movilidad que trajo consigo la estación de esta ruta de tren. De acuerdo con HJ-SZ, cuando ella tenía 17 años, llegó a vivir con su familia a un campamento instalado a un costado de la estación del ferrocarril. Y es que, dicho lugar sirvió por varios años como refugio para la ola migratoria que se dio tanto de otros estados como de rancherías cercanas a GDL.

La historia oral de las y los habitantes, describe a Las Juntas como un lugar de viviendas autoconstruidas, en donde sus habitantes dependieron por varios años (de 1940-1980 aproximadamente), por un lado, del abastecimiento de agua y alimentos que ofrecían las tierras de Toluquilla; y, por otro lado, de los empleos que la creciente industrialización llevaba a los alrededores.

Como ya se ha visto en la descripción sobre la metropolitización de Guadalajara, la periferia sur no está exenta del proceso de industrialización que se ha presentado en Guadalajara desde 1930 (Arias, 1980). Ciertas características particulares hacen de esta zona un punto importante para entender la movilidad a la luz de la gran expansión demográfica que ha tenido el AMG. En este sentido, es importante resaltar que el sur de GDL atrajo múltiples unidades productivas y comerciales pequeñas y medianas que pudieron “coexistir con las unidades habitacionales y aprovechar productivamente el equipamiento urbano (luz, agua, transporte)” (Arias, 1980: 19).

En esta línea, para 2022, aún se pueden observar cómo en la zona industrial Sur y colonias como en las colonias La Nogalera, Álamo Industrial, Colón Industrial, Miravalle o El Manantial, las viviendas y las empresas ocupan espacios que están íntimamente entrelazados. Este hecho, es resultado del proceso de urbanización que se intensificó a partir de 1950 en GDL y que dotó de viviendas a la mano de obra que migraba de otros lugares cercanos para que pudiera acceder fácilmente a las fuentes de empleo.

A través de la guía de observación etnográfica (Ferro, 2010) y al levantamiento del muestreo por conveniencia, detallados en el capítulo metodológico, se lograron identificar las principales colonias que son puntos de origen y de destino en las trayectos ciclistas de la zona. Hay que acotar que si bien estas colonias concentran la mayor parte de los viajes, no son las únicas. A continuación, se describen algunas de las características socioespaciales, territoriales y de movilidad que fueron encontrados en dichos puntos, con la finalidad de identificar elementos que permitan comprender la importancia que tienen para la movilidad ciclista de la zona.

2.4.1 Santa Cruz del Valle (TJZ)

a. Orientación geográfica en relación a la movilidad: Santa Cruz del Valle está ubicada en el municipio de TJZ, a aproximadamente a 20 km hacia el sur del centro de Guadalajara y colinda con los municipios de El Salto y TLQ (ver Mapa 2.3). Tomando como referencia el Centro Histórico de Guadalajara, se una persona se quiere desplazar desde esta colonia los tiempos aproximados son: en vehículo particular, 45 minutos; en transporte público, el tiempo

de viaje oscila entre 1.30 a 2 horas y se pueden tomar una o más de dos rutas diferentes de transporte; en bicicleta, el tiempo estimado es de 1.20 horas, tomando vías rápidas que no cuentan con infraestructura ciclista.

Las principales calles y avenidas que conectan a la localidad son: la Av. 1° de Mayo, calle Ramos Millán, la calle González Gallo y la Antigua Carretera a Chapala. La primera avenida recorre de poniente a oriente la colonia, uniendo la Av. Adolf B. Horn con la Antigua Carretera a Chapala, y es donde se ubican la mayor parte de los comercios. La calle Ramos Millán, hacia el norte, conecta a la colonia con otros fraccionamientos de interés social; mientras que la calle González Gallo conecta la colonia, hacia el sur, con el terreno del Aeropuerto Internacional de Guadalajara y con los terrenos ejidales de El Zapote del Valle; mientras que al norte, se instala cada martes el tianguis de la localidad.

b. Características sociodemográficas: A pesar de que el cultivo del maíz ha sido parte fundamental de la historia de localidad, dadas las transformaciones espaciales de las tierras, esta actividad agrícola ha disminuido pues, de acuerdo a los recorridos realizados en 2020, varias tierras de cultivo se transformaron en estacionamientos para transporte de carga o en locales comerciales quedando solamente algunos espacios a las orillas de la localidad.

De acuerdo con los datos del DENUE (Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas), y como ya se describió en el apartado anterior, la principal actividad económica es el comercio al por menor (con 333 establecimientos registrados); la segunda corresponde a otros servicios (con 77 establecimientos registrados, en donde resaltan las barberías, los talleres de bicicletas, las estéticas y los servicios automotrices); y, la tercera indica que, los servicios de preparación de alimentos y bebidas es una actividad económica importante (con 72 establecimientos registrados).

Ahora bien, las viviendas que predominan en la colonia son de tipo unifamiliar y autoconstruidas (entendiendo por ello, la antigüedad de las viviendas, los materiales utilizados y los diseños heterogéneos presentados en el paisaje). También existen fraccionamientos de interés social en cada extremo de la avenida 1° de Mayo y en las delimitaciones territoriales de esta localidad (entre ellos destacan el fraccionamiento cerrado “Hacienda Santa Cruz” de la constructora GIG® y el fraccionamiento abierto “Quintas del Valle”, del Grupo VGI).

De acuerdo con las observaciones en la zona de Santa Cruz del Valle, predomina la heterogeneidad en la arquitectura de las casas unifamiliares sobre todo, en las calles aledañas a la avenida 1° de Mayo, en donde aún existen calles sin pavimentar y muchos terrenos baldíos que no tienen construcciones o que están solamente delimitadas con bardas (ver imagen 2.3).



Imagen 2.3 Calle Ramos Millán en Santa Cruz del Valle, Tlaxcala. Fecha: 26/09/20 12:30 pm Autora: Laura San Vicente

En el resto de la zona de la avenida Adolf Horn — y en toda en la parte sur del AMG—, la tendencia en los últimos 18 años ha sido la construcción de fraccionamientos de interés social, tanto abiertos como cerrados (Cabral y Canosa (2001), así como de almacenes de cadenas nacionales (por ejemplo, Coppel, AutoZone, Oxxo).

Como ya se mencionó, en las avenidas principales de la colonia es común ver locales comerciales, flujo de peatones, de ciclistas y de vehículos (ver imagen 2.4). Asimismo, la plaza principal se ha convertido en el espacio público por excelencia, en donde diariamente conviven personas a la entrada y la salida de los turnos escolares o para pasear, descansar, ingerir bebidas alcohólicas, e instalar negocios ambulantes.



Imagen 2.4 Vista del cruce de la Avenida 1° de Mayo y la calle González Gallo, en Santa Cruz del Valle, Tlaxcala.
Fecha: 05/05/20 1:00 pm. Autora: Laura San Vicente

c. Organización espacial: En Santa Cruz del Valle se describe a partir de una de las principales vialidades: la Av. 1° de Mayo, que cruza de Poniente a Oriente. Del lado poniente, dicha avenida hace una intersección con la Av. Adolf B. Horn (justo en donde inicia la infraestructura ciclista correspondiente a Tlaxcala); mientras que en el Oriente se conecta con la Antigua Carretera a Chapala (cuya continuación es la Av. Juan De la Barrera en su cruce con Av. Lázaro Cárdenas en Guadalajara).

Ubicándose en el Poniente de la Av. 1° de Mayo en su cruce con la Av. Adolf B. Horn es posible observar un cruce que conecta diferentes vialidades que conduce a Santa Cruz del Valle y a otras localidades de Tlaxcala (por ejemplo hacia Cajititlán o Concepción del Valle, y hacia el Periférico Sur “Manuel Gómez Morín” ubicado en el municipio de TLQ). Asimismo, en este mismo cruce se ubica fácilmente el inicio de la ciclovía “Adolf B. Horn” (que forma parte del análisis de esta investigación), así como una gasolinera, un Centro nocturno, restaurante y un pequeño edificio que ofrece renta de departamentos temporales.

Si se continúa por la misma Av. 1° de Mayo, después del cruce descrito en líneas anteriores, es posible observar algunos metros de terreno dedicados al cultivo de maíz; sin embargo, son cada vez menores este tipo de espacios en la zona; pues debido al aumento demográfico y vehicular, así como la industrialización de la parte sur del AMG, estos terrenos pasaron de ser parcelas de cultivo a convertirse, por ejemplo, en pensiones para transporte pesado, empresas medianas de los ramos de la construcción o mensajería, campos de fútbol soccer o fraccionamientos de interés social a bajo costo. Un ejemplo de este tipo de fraccionamientos puede ser registrado visualmente durante 2019, en donde un fragmento de terreno que servía para el cultivo de maíz, se transformó en una pensión para transporte pesado.

Con la conurbación en la zona, la entrada Poniente se ha transformado y ahora es posible observar en toda la Av. 1° de Mayo algunas tiendas de conveniencia que se mezclan con viviendas particulares, locales comerciales que ofrecen servicios automotrices, locales de frutas, legumbres, carnes, pescados, lácteos, alimentos preparados, papelerías, venta de alimentos preparados (taquerías, cenadurías, heladerías, cafeterías, etc.), tiendas de abarrotes, de materias primas, carnicerías y de venta de alimentos, de ropa o servicios de salud privados.

Si bien fue en 1952 cuando se colocó el empedrado en esta avenida, fue hasta 2015 que el gobierno de TJZ finalizó la pavimentación de esta avenida con concreto hidráulico; en este mismo año, también se sustituyeron los servicios de agua potable, alcantarillado y se construyeron banquetas (ver imagen 2.5).



Imagen 2.5 Vista hacia el poniente de la Av. 1° de Mayo en TJZ; a la izquierda, se pueden apreciar detalles de la antigua Hacienda Santa Cruz. Fecha: 25/08/20 2:10 pm. Autora: Laura San Vicente.

En la plaza central, se ubica al fondo la Parroquia del Señor de La Santa Cruz, que es sede de la fiesta patronal de la localidad. Hacia el costado poniente se encuentra la sede de la Delegación Municipal, donde se ubica el Registro Civil y una recaudadora de impuestos. Hacia el lado oriente de la Parroquia está la escuela Primaria Pública “Redención Campesina” (turno matutino) y “15 de Mayo” (turno vespertino); igualmente, al oriente está un terreno baldío que funciona como campo de futbol. Al centro de la plaza está ubicado un kiosco rodeado de jardineras de concreto que sirven también como bancas. En la acera de enfrente, se ubica la Casa Ejidal de Santa Cruz del Valle.

Con la observación participante fue posible registrar que, entre las seis y las ocho de la noche, se reúnen grupos de jóvenes de entre 15 y 18 años que montan sus bicicletas (en su mayoría de tipo montaña) y realizan con ellas diferentes acrobacias sobre la plaza central. Por otro lado, también fue posible observar que en las bancas ubicadas alrededor de la explanada,

hay muchas parejas de personas que están sentadas platicando entre sí, pero son los hombres mayores de 50 años quienes tienen a su lado bicicletas, mientras platican o descansan en las bancas de la plaza.

Cabe resaltar que, a pesar de la gran cantidad de personas que transitan en bicicleta por este punto, no existen ciclopuertos o infraestructura que permite asegurarlas sobre el espacio público (ver imagen 2.6). Justo en este punto se puede observar un flujo importante de personas, sobre todo los domingos, los martes y los días festivos, que se suelen transportar en bicicletas, motocicletas o caminando.



Imagen 2.6 Kiosco donde se resguardan bicicletas en la plaza principal de Santa Cruz del Valle, Tlaxcala. Fecha: 24/04/20 8:30 pm. Autora: Laura San Vicente.

De acuerdo con los recorridos realizados en bicicleta y con las entrevistas a ciclistas que se realizaron en la zona, es posible ubicar diversos talleres de bicicleta, después de la

plaza central sobre la avenida 1° de Mayo. Estos talleres son importantes dentro de la colonia dado el constante flujo de ciclistas existentes y porque se convierten en los principales sitios para la venta de bicicletas nuevas, de refacciones y de diversos accesorios, sobre todo en el último trimestre de cada año. Incluso, antes del 24 de diciembre los talleres ubicados en la zona de estudio se dedican al armado y venta de bicicletas, dejando de lado las reparaciones básicas que la gente pudiese llegar a solicitar en dichos meses (ver imagen 2.7).



Imagen 2.7 Entrada del taller de bicicletas “Plasencia”, sobre la Av. 1° de Mayo casi en el cruce con la calle González Gallo. Fecha: 20/06/20 11:50 am. Autora: Laura San Vicente.

Al llegar al cruce de la Av 1° de Mayo y la Antigua Carretera a Chapala, la dinámica comercial y el flujo de personas, de vehículos y de ciclistas continúa, Sin embargo, como se verá a lo largo de esta tesis el paisaje de cada una de las avenidas principales y las dinámicas socioespaciales de la zona de estudio, tendrán particularidades importantes que ayudarán a comprender los procesos de apropiación del espacio público de las y los ciclistas.

2.4.2 Toluquilla (TLQ)

Para describir de manera más ordenada la dinámica de esta zona, es necesario identificar tres secciones: la primera corresponde a la colonia Toluquilla, en donde se ubican los campos de fútbol, las tierras de cultivo y algunas unidades administrativas, gubernamentales y religiosas; la segunda son los espacios industriales colindantes con la Av. Adolf Horn y el Periférico Sur; y la tercera es el fraccionamiento cerrado “Las Terrazas”, construido a las faldas del Cerro del Cuatro. Para fines de este estudio, solamente se analizarán las dos primeras secciones, mientras que la tercera no se incluirá debido a que no existe ningún testimonio ciclista u observación etnográfica, que ubique a ese fraccionamiento como parte importante de los trayectos cotidianos (ver Anexo 2).

a. Orientación geográfica en relación a la movilidad: Toluquilla actualmente está ubicada en el municipio de San Pedro Tlaquepaque (TLQ) y colinda al sur con el municipio de Tlajomulco de Zúñiga (TJZ) y al norte con el Cerro del Cuatro. Asimismo, el Anillo Periférico Sur Manuel Gómez Morín atraviesa dicha localidad. Si se parte del centro histórico de Guadalajara hacia la plaza principal de Toluquilla, esta última se ubica a aproximadamente 16 km hacia el sur. Si el recorrido se realiza en vehículo particular, el tiempo aproximado de viaje es de 30 minutos; si se toma el transporte público, el tiempo de viaje oscila entre 1 a 1.30 horas y se pueden tomar una o más de dos rutas diferentes de transporte público; si el desplazamiento se realiza en bicicleta, el tiempo estimado es de 1 hora, tomando, principalmente, vías rápidas que no cuentan con infraestructura ciclista, entre ellas el Anillo Periférico Manuel Gómez Morín.

Justamente, el Periférico Sur se ha convertido en una de las principales vialidades que conectan a esta colonia; otra calle importante es Juan Álvarez que une a la localidad con la Av. Adolf B. Horn y con la colonia López Cotilla. Otra calle que atraviesa de oriente a poniente la colonia es “González Gallo” que une el Periférico Sur con la Av. Jesús Michel González y que en su continuación hacia el norte une los municipios de TLQ con GDL. Por último, Hidalgo es la calle que une al Periférico con la plaza principal de Toluquilla; asimismo, en el cruce de Hidalgo con González Gallo, los días martes se instala un tianguis.

En este punto se ubica una de las principales redes ferroviarias en la zona, y que en la actualidad aún sigue en funcionamiento: la red que conecta Guadalajara con Manzanillo y que atraviesa gran parte del Valle de Toluquilla.¹⁴

b. Características sociodemográficas: Toluquilla conserva calles empedradas, fiestas religiosas y actividades comerciales que permiten observar cómo la urbanización del AMG ha ido avanzando en la zona sur. De acuerdo con los datos del DENUe y con las observaciones realizadas en la colonia, fue posible identificar el comercio al por menor como una de las fuentes principales de ingreso de las personas (con 131 establecimientos), seguido por aquellos que ofrecen preparación de alimentos y bebidas (60 establecimientos contabilizados) y, en tercer lugar, industrias manufactureras (con 43 establecimientos contabilizados). En los recorridos, fue posible ubicar un taller de bicicletas que ofrece reparación y venta, tanto de bicicletas como de accesorios, dicho local comercial se ubica en la calle Pino Suárez, casi esquina con Hidalgo, a un costado de la plaza principal.

El tipo de vivienda es unifamiliar y autoconstruida (esto, de acuerdo con los materiales utilizados y la heterogeneidad en la arquitectura). Entre los fraccionamientos se encuentran tres de tipo cerrado: uno que abarca una cuadra completa entre las calles Juan Álvarez, Benito Juárez, Prisciliano Sánchez y Manuel López Cotilla; otro llamado “Tres Pinos”, ubicado sobre la calle José María Morelos; y, el tercero llamado “Real Tulipanes”, ubicado sobre la calle Camino a la Secundaria.

En la misma zona el Valle de Toluquilla, existe “Las Terrazas”, un fraccionamiento cerrado ubicado en las faldas del Cerro del Cuatro muy cerca al Periférico Sur y alejado de la plaza principal de Toluquilla. Es importante señalar que estos fraccionamientos no están cercanos entre sí y comparten como característica central estar rodeados de terrenos sin habitar como campos de fútbol, baldíos o campo de cultivo y de ganado.

Las calles de Toluquilla que rodean a la Plaza principal, están pavimentadas (ver imagen 2.8), pero no así las secundarias que en su mayoría son empedradas o de terracería. Dadas las condiciones de los terrenos, que contemplan espacios para el cultivo, campos de

¹⁴ Hasta el cierre de la redacción de esta tesis, en el segundo semestre de 2022, el gobierno estatal planea que la Línea 4 del Tren Ligero corra por esta ferrocarril.

fútbol e industrias, es posible observar hacia el poniente de la plaza principal de Toluquilla, grandes espacios baldíos y algunos fraccionamientos de interés social de manera aislada.



Imagen 2.8 Vista de la calle Guadalupe Victoria que conduce a la Plaza Central de Toluquilla. Fecha: 17/11/20 7:40 pm. Autora: Laura San Vicente.

Los espacios públicos más relevantes son: la plaza principal, en donde se ubica la iglesia católica Nuestra Señora del Rosario, una biblioteca pública, la delegación municipal y un par de escuelas públicas de educación básica; por otro lado, los campos de fútbol que se han instalado a lo largo de la localidad sirven como un espacio de interacción importante y, a pesar de que como tal son espacios privados, no se necesita pagar alguna cuota para ingresar a dichos espacios. La edad de las personas que suelen usar estos espacios oscila entre los 18 y 40 años de edad; aunque en la plaza principal suelen verse más adultos de aproximadamente 60 años.

c. Organización espacial: Tomando como referencia la Av. Adolf Horn en su cruce con el Anillo Periférico Sur, es posible ubicar una parada de transporte público, una base de taxis no oficiales, una unidad de la Cruz Roja un puente peatonal y un puente vehicular que cruza todos los carriles del Periférico y que conecta a la Av. Adolf Horn con el cementerio municipal, el fraccionamiento “Las Terrazas” y con la zona de los parques industriales.

En dicho punto, es posible ubicar diferentes empresas, entre las que destacan: Paquete Express, Global Aceros Periférico, Volkswagen Euro Camiones, Flexpark, Fibras Ópticas de México, LALA y algunas otras relacionadas con el ámbito de la construcción. La zona de Toluquilla abarca la Av. Prolongación Gobernador Curiel, que conecta con el centro Histórico de GDL, y que ha sido ubicada como una de las principales rutas que usan las y los ciclistas para dirigirse a la zona industrial de Guadalajara. La Av. Prolongación Gobernador Curiel posee una elevación en el relieve que exige un mayor esfuerzo físico si se transita en bicicleta por esa zona; sin embargo, sigue siendo la ruta más directa para conectarse con el municipio de GDL.

En el cruce de la Av. Adolf B. Horn con la calle Juan Álvarez, puede ubicarse uno de los cruces más transitados de la zona y en donde se están indicadas varias paradas de transporte público, una gasolinera y dos plazas comerciales que albergan diversos negocios de comida, una casa de empeño, pastelerías, farmacias, una oficina del Instituto Nacional Electoral (INE), una oficina de Recurso Humanos, una paquetería y un banco (ver imagen 2.9). Siguiendo hacia el poniente por la misma calle Juan Álvarez que está empedrada, es posible observar diversas industrias dedicadas a la construcción y a la fabricación cable de fibra óptica. Hacia el final de la calle ya es posible ubicar viviendas particulares y comercios al por menor de diversos giros como calzado y alimentos.



Imagen 2.9 Vista de la zona comercial ubicada sobre la Av. Adolf B. Horn y el cruce de la calle Juan Álvarez en TLQ. Fecha: 21/11/20 2:00 pm. Autora: Laura San Vicente.

La dinámica socioespacial de la colonia Toluquilla se basa en el comercio al por menor y es por ello que sobre la calle Pedro Moreno (calle que conecta la Av. Adolf B. Horn con la plaza principal de la colonia) es posible observar negocios tanto formales como informales de alimentos y bebidas, estéticas, barberías, tiendas de abarrotes, neverías, papelerías o farmacias. Sin embargo, el flujo de personas coincide con la salida y la entrada a los centros escolares ubicados en la plaza principal y con los horarios matutinos y nocturnos de las misas católicas (8:00 am y 7:00 pm). De acuerdo con los datos del DENU y con las observaciones realizadas por la investigadora, el flujo solamente se da entre la plaza principal hacia la Av. Adolf B. Horn y por las calles paralelas al Periférico Sur que, coincidentemente, tienen adoquín. El resto de las calles posee poca iluminación, están empedradas, con terracería o rodeadas de espacios destinados para el cultivo.

Como se mencionó anteriormente, en la plaza pública se suelen reunir las personas por las tardes, sobre todo, a personas jóvenes. La plaza tiene al centro un kiosco y a su alrededor bancas y jardineras; también, tiene unos arcos que llevan a la principal iglesia

católica y que reúne cada año a la población en una gran fiesta. En la misma plaza es posible también observar una zona de juegos infantiles, una biblioteca pública y las instalaciones de la delegación municipal en donde se ofrecen diversos cursos de manualidades y deportivos. En este espacio es posible observar que las niñas y los niños suelen andar en bicicleta y la gente que se traslada en su bicicleta hacia la plaza suele tomarse un descanso en las bancas o se reúne con más personas, dejando su bicicleta siempre cerca. En esta plaza no existen ciclopuertos u otra infraestructura que permita dejar de forma segura las bicicletas.

Dadas las condiciones de las calles, resulta más sencillo circular por aquellas calles que tienen una superficie de rodamiento de adoquín o pavimento, que por aquellas empedradas o de terracería. Asimismo, es importante señalar que el inicio de la ciclovía ubicada sobre el camellón de Adolf B. Horn, coincide con los límites de Toluquilla y también con los límites municipales de TLQ y TJZ. Justo en el cruce de Dr. Juan Pedro Mirassou se puede observar que sobreviven algunos espacios destinados para el cultivo de vegetales y que colindan con otros espacios que se han transformado en estacionamientos para transporte de carga pesada (ver imagen 2.10).

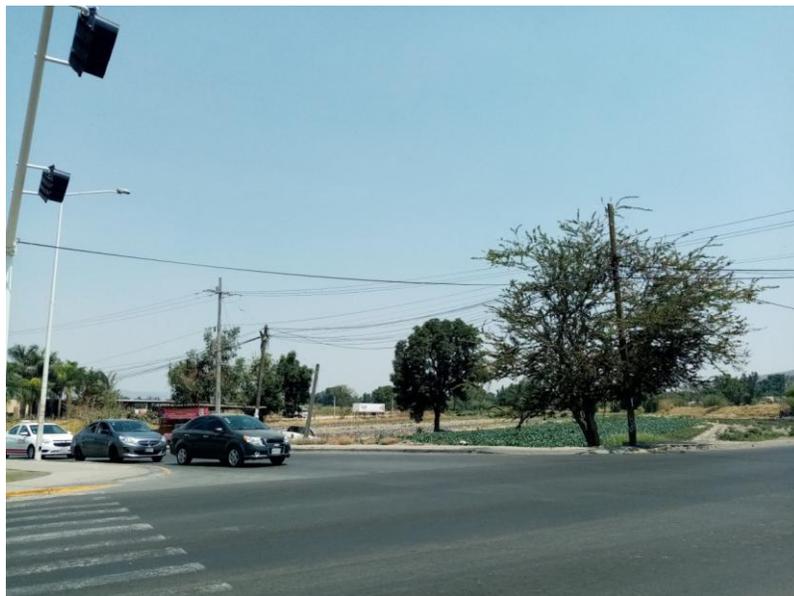


Imagen 2.10 Espacio destinado al cultivo de vegetales que sobrevive a los cambios en el uso del suelo debido al proceso de urbanización de la zona. Imagen capturada desde la ciclovía en el cruce de Adolf B. Horn y Dr. Juan Pedro Mirassou. Fecha: 17/11/20. Autora: Laura San Vicente.

2.4.3 Las Juntas (TLQ)

a. Orientación geográfica en relación a la movilidad: La colonia Las Juntas está ubicada en los límites municipales de TLQ y GDL, al poniente colinda con el Cerro del Cuatro. Esta es una de las colonias que forman parte del primer círculo de expansión demográfica de GDL hacia el sur y es, también, una de las colonias aledañas a la zona industrial y a las principales vías de acceso al centro histórico de GDL.

Las Juntas se ubica entre dos vialidades importantes que atraviesan de norte a sur el AMG: la Av. Gobernador Curiel y la Carretera a Chapala (que es la vía de acceso al Aeropuerto Internacional de Guadalajara “Miguel Hidalgo y Costilla”); de igual manera, la Av. Juan de la Barrera atraviesa Las Juntas y la conecta con la colonia Santa Cruz del Valle. Si se parte del centro histórico de Guadalajara hacia la plaza principal de Las Juntas (mejor conocida como “El Cuadro”), esta se ubica a aproximadamente 11 km hacia el sur. Si el recorrido se realiza en vehículo particular, el tiempo aproximado de viaje es de 20 minutos; si se toma el transporte público, el tiempo de traslado oscila entre 1 y 1.10 horas y se pueden tomar una o dos rutas diferentes; si el desplazamiento se realiza en bicicleta, el tiempo estimado es de 45 minutos, tomando, principalmente, vías rápidas que no cuentan con infraestructura ciclista exclusiva o interconectada de manera segura.

Los límites territoriales TLQ-GDL que atraviesa a esta colonia, han provocado obras inconclusas como la colocación de concreto hidráulico y la construcción de la ciclovía ubicadas en la Av. Juan de la Barrera; y es que la continuación de dichas obras en TLQ fue imposible debido a la ausencia de acuerdos entre municipios. Como ya se había mencionado, la Av. Juan de La Barrera al ser un gran corredor comercial e industrial abastece a la población de la zona pero, como consecuencia, complica el tráfico vehicular de la misma dada la constante circulación de transporte de carga.

Por otro lado, el servicio del *BRT* “Mi Macro Calzada” se ha convertido en una de las principales opciones de movilidad para las y los habitantes de esta colonia, pues aquí se ubica la última estación del Macrobus, que también es un derrotero con rutas de transporte a diferentes colonias periféricas, entre ellas Santa Cruz del Valle.

Para los desplazamientos hacia diferentes colonias de la periferia sur, aquella estación se convierte, durante los horarios de mayor flujo, en un gran centro de aglomeraciones que suelen tardar más de treinta minutos para abordar alguna unidad de transporte. Dadas las condiciones deficientes del transporte público, se observó y registró la presencia de otros medios de transporte que logran cubrir más rápidamente los trayectos diarios; entre los principales se encuentra la motocicleta y la bicicleta (ver imagen 2.11). De hecho, la bici aún conserva mucha popularidad, sobre todo, porque permite acceder económicamente a zonas céntricas de GLD y TLQ, así como a la zona industrial, que son espacios importantes para la oferta de todo tipo de empleos.

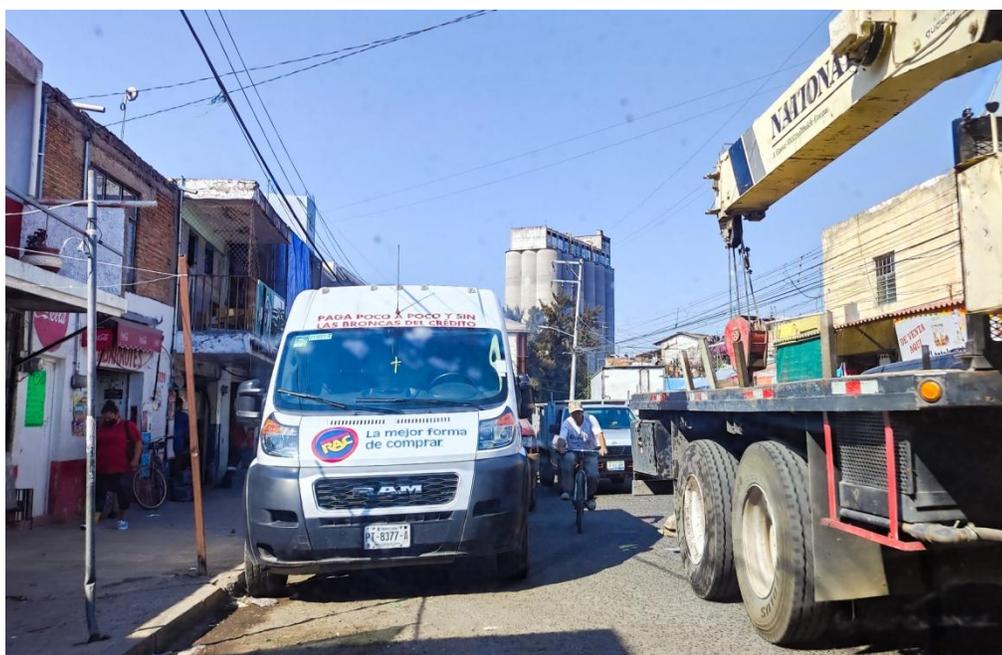


Imagen 2.11 Ciclista circulando sobre Av. Juan de La Barrera, en la zona comercial de la col. Las Juntas. Fecha: 4/01/20; 2:00 pm Autora: Laura San Vicente.

b. Características sociodemográficas: En Las Juntas es posible observar calles pavimentadas; sin embargo, dada su ubicación cercana al Cerro del Cuatro y el Cerro del Tapatío, la superficie de la colonia tiene elevaciones y pendientes que se incrementan conforme se avanza hacia el oriente de la colonia. De acuerdo con los datos del DENU y con

las observaciones realizadas en la colonia, es posible identificar el comercio al por menor como una de las fuentes principales de ingreso de las personas (con 327 establecimientos), seguido por aquellos que ofrecen servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas (109 establecimientos contabilizados) y, en tercer lugar, otros servicios (con 107 establecimientos).

Mención aparte merecen las industrias manufactureras que, de acuerdo con los testimonios y observaciones son una fuente importante de empleo (49 establecimientos contabilizados). En los recorridos, fue posible ubicar diversos talleres de bicicletas que ofrecen reparación y venta, tanto de bicicletas como de accesorios; la ubicación de estos establecimientos es sobre la Avenida Juan de la Barrera y a un costado de la plaza central.

El tipo de vivienda es unifamiliar y autoconstruida, esto de acuerdo con los materiales utilizados y la heterogeneidad en la arquitectura. Es muy común que algunas viviendas sean compartidas y se arrienden de manera colectiva formando vecindades; en algunas ocasiones solamente comparten zonas como patios, lavaderos y pasillos, y en otras comparten, además, baño o cocina. Las calles son pavimentadas (ver imagen 2.12) y de manera paralela a la avenida Juan de la Barrera y la vía a Manzanillo corren las vías del ferrocarril que aún sigue funcionando para transportar carga.

En esta colonia existe un fraccionamiento de tipo cerrado en los límites de la colonia con la Carretera a Chapala. Así que la característica que más sobresale, son las industrias que se encuentran alrededor de la colonia y que, de acuerdo con los testimonios de algunos habitantes tomaron fuerza desde la década de 1980. Como tal, en la zona de la ciclovía es posible ubicar una Planta eléctrica (CFE), una industria farmacéutica (PISA), y un par de empresas de servicio laminado (Eureka y Cuprum).



Imagen 2.12 Vista de la calle San Antonio que conduce a la Plaza central de la colonia Las Juntas. Autora: Laura San Vicente.

Los espacios públicos más relevantes son: “Las Carnicerías” (una zona en la que confluyen paradas de transporte público, locales comerciales de carne, frutas, verduras, entre otros, y en donde fue la antigua estación de ferrocarril) y “El Cuadro” (la plaza principal donde se ubica la delegación municipal, una oficina del Servicio Postal Mexicano, un kiosco, una zona de aparatos para hacer ejercicio, así como varios locales comerciales y puestos ambulantes). Esta plaza suele ser el punto de reunión cuando se realizan eventos como reparación de bicicletas y reuniones para dar paseos en bicicleta semanales organizados por un grupo llamado “Rodada Las Juntas”. Asimismo, suele ser un punto de reunión de jóvenes motociclistas y una de las paradas de transporte público más concurrida.

c. Organización espacial: De acuerdo con los recorridos realizados, fue posible identificar varios puntos importantes que organizan espacialmente a la colonia. El primero de estos se ubica en “Las carnicerías”, que como ya se mencionó es un punto en donde confluyen diferentes calles secundarias, rutas de transporte público, comercios de primera necesidad, el paso del ferrocarril y el tianguis dominical. El segundo punto es la vialidad de Juan de La

Barrera con su continuación hacia Antigua Carretera a Chapala, ya que esta es la vía principal de conexión con el Anillo Periférico y la Carretera a Chapala. Toda esta avenida es un corredor comercial importante para la zona.

El tercer punto tiene que ver en el cruce de la Av. Gobernador Curiel y Av. Juan de la Barrera (caracterizado por tener cerca una estación del ferrocarril y el derrotero final de la Línea 1 del Macrobus); es aquí donde se muestra con un letrero la delimitación entre TLQ y GDL (ver imagen 2.13a) y donde cada semana se instala el tianguis. Asimismo, este punto es un referente para la reunión de migrantes provenientes de la zona Sur del país que esperan seguir su camino hacia otros puntos de México (ver imagen 2.13b). El tercer punto importante es el cruce de la Av. Juan de La Barrera y la Av. Lázaro Cárdenas que conecta esta colonia con la zona industrial y en donde se ubica la ciclovía que forma parte de esta investigación (ver imagen 2.14).



Imagen 2.13a Vista del cruce de la Av. Gobernador Curiel y la Av. Juan de la Barrera en los límites de GDL y TLQ. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 2.143b Vista del cruce de la Av. Gobernador Curiel y la Av. Juan de la Barrera en los límites de GDL y TLQ. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 2.14. Vista de la ciclovía sobre la Av. Juan de la Barrera a su cruce con la Av. Lázaro Cárdenas en GDL. Autora: Laura San Vicente.

Las vías de comunicación que se encuentran en Las Juntas son bastante accesibles para llegar al centro de Guadalajara y son de las más importantes de la zona metropolitana, entre ellas se encuentran: las avenidas Gobernador Curiel, Juan de La Barrera; las vías rápidas Periférico y Lázaro Cárdenas, y la carretera que va hacia el municipio de Chapala. Sin embargo, de acuerdo con la información obtenida en el muestreo, la movilidad en bicicleta ha ido tomando relevancia desde que se pavimentó la Av. Juan de la Barrera; de igual manera, el uso por parte de las y los ciclistas del carril exclusivo del Macrobus, es evidente en horarios de mayor movilidad (7:00 a 9:00 am y 5:00 a 7:00 pm).

Como se mencionó, una de las avenidas principales de la colonia es Juan de la Barrera que conecta la colonia hacia el sur con otras colonias como La Micaelita, El Vergel, La Campesino y con el Periférico Sur. También es una de las vialidades por donde circulan diversas rutas transporte público que cruzan la Zona Industrial o que tienen por destino final la estación Fray Angélico del Macrobus. Sobre esta misma avenida se encuentran la mayoría de talleres de bicicletas y, con base en los testimonios ciclistas, es la principal ruta que usan para llegar a la zona de la colonia Las Pintas, Santa Cruz del Valle o a la Carretera a Chapala.

Por otro lado, cada domingo sobre Av. Juan de La Barrera se instala un tianguis (de poco más de 2 km) que inicia en el cruce con la calle Cardenal y finaliza metros antes del cruce con Av. Lázaro Cárdenas, este tianguis además, coloca puestos sobre la calle Rivera (que es otra calle que atraviesa de oriente a poniente la colonia) y sobre Av. Arquitectura (que es una calle que conecta la Av. Gobernador Curiel con la estación de Macrobus Fray Angélico).

La instalación de este tianguis es relevante para la movilidad ciclista de la zona pues cada domingo resulta imposible circular sobre la zona dada la colocación de los puestos ambulantes que suelen invadir la ciclovia; es por ello, que diversos testimonios de usuarias(os) de la bicicleta, hablan sobre un cambio de ruta por vías paralelas si se tiene que usar los días domingo. Otras vías que conectan a la colonia con la zona industrial y los Centros Históricos de GDL y TLQ, son Av. Gobernador Curiel y la Carretera GDL-Chapala. Generalmente la primera es más usada por las(os) ciclistas dado el carril exclusivo con el que cuenta; mientras que la segunda suele evitarse y se usan calles paralelas y aledañas.

2.4.4 Zona Industrial de Guadalajara

a. Orientación geográfica en relación a la movilidad: Como se había mencionado anteriormente, para esta investigación no se considerará a toda la zona Industrial de GDL, lo que merecería una investigación aparte sobre las formas de movilidad ciclista así como los puntos de origen y destino de los viajes. Para fines de este análisis, solamente se considerará aquella zona cercana a la colonia Las Juntas, y que incluye puntos específicos que se recopilaron durante el muestreo. Ante esto, los espacios que interesan para este análisis son: Av. Lázaro Cárdenas en su cruce con Av. Juan de la Barrera y en su cruce con Av. 18 de Marzo; así como la Avenida Gobernador Curiel hasta su cruce con la Av. Lázaro Cárdenas.

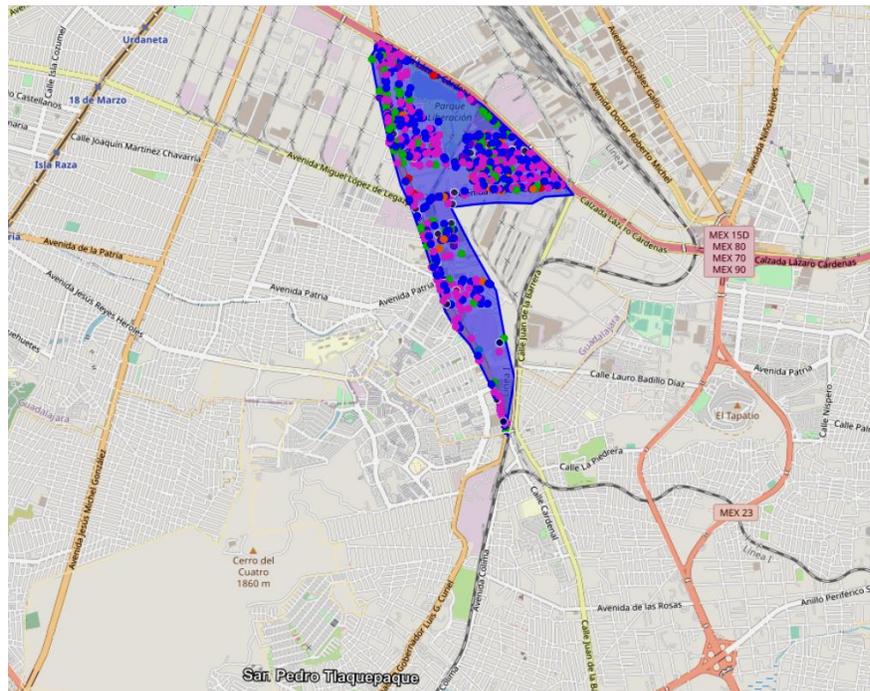
Es importante resaltar que la observación de esta zona, a diferencia de las otras colonias descritas anteriormente, no se centró en explorar las dinámicas de las colonias ubicadas en los alrededores sino que solamente se consideran las dinámicas socioespaciales registradas a lo largo de las vialidades antes mencionadas (Gobernador Curiel, 18 de Marzo y Lázaro Cárdenas), pues estos son los espacios más relevantes mencionados en las rutas ciclistas.

En este sentido, las principales opciones de desplazamiento que tiene la población que tiene como destino esta sección de la zona industrial, son el Macrobus (*BRT*), algunas rutas de transporte público y la bicicleta sin infraestructura ciclista registrada en las avenidas mencionadas anteriormente. Generalmente, los horarios de mayor flujo vehicular y peatonal coinciden con los horarios de entrada y de salida de las empresas ubicadas en la zona (6 a 9 am y 5 a 9 pm).

Por toda la Av. Gobernador Curiel, corre el Macrobus que conecta el AMG de Sur a Norte, esta vialidad como se describió en apartados anteriores se convierte en la Calzada Independencia, una de las más importantes para la metrópoli y que conecta con las líneas del Tren Ligero y con otras rutas de transporte público. Asimismo, en el carril confinado de este transporte masivo, suelen verse ciclistas que recurren a circular por dicho carril.

b. Características sociodemográficas: Dentro del polígono de estudio anteriormente delimitado, los datos que arroja el DENU (ver mapa 2.4), colocan al comercio al por menor

como la principal actividad económica (con 258 establecimientos registrados), mientras que el comercio al por mayor, otros servicios y de preparación de alimentos (se contabilizan alrededor de 123 establecimientos registrados), por último, se contabiliza un aproximado de 99 industrias manufactureras. Es importante señalar que durante los recorridos por estas empresas fue posible apreciar que algunas empresas destinan espacios para el resguardo de las bicicletas, aunque siguen siendo más visibles desde el exterior los estacionamientos para motocicletas y automóviles.



Mapa 2.4 Muestra la ubicación de los establecimientos registrados a los alrededores de las vías delimitadas en la zona industrial. Fuente: DENU, INEGI.

b. Organización espacial: El punto de referencia para la descripción de esta zona será la Av. Gobernador Curiel, pues aquí confluyen vehículos privados, transporte de carga, motocicletas, los autobuses articulados del Macrobus, las bicicletas y los peatones. Es importante resaltar que por dicha avenida no circulan rutas de transporte público ya que estas van por las avenidas paralelas u otras vialidades como Av. 18 de Marzo y Lázaro Cárdenas.

Dada la cercanía entre las estaciones del sistema Macrobus, es posible caminar hacia las diferentes empresas ubicadas en esta zona. Sin embargo, de acuerdo con las observaciones realizadas y con los testimonios recabados, el carril de uso exclusivo para el Macrobus y los vehículos de emergencia es también usado por ciclistas (ver imágenes 2.15 y 2.16) que buscan una ruta más directa al Centro de GDL o a otros puntos dentro de la misma zona industrial. Este será un dato muy relevante porque, como se verá más adelante, brinda cierta sensación de seguridad vial a las(os) ciclistas.



Imagen 2.15 Ciclista circulando por el carril exclusivo del Macrobus, frente a la estación Lázaro Cárdenas.
Fecha: 19/02/21; 11:30 am. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 2.16 Vista del cruce de la Av.Lázaro Cárdenas y la Av. Gobernador Curiel en GDL (sentido Norte-Sur).
Fecha: 19/02/21; 11:35am. Autora: Laura San Vicente.

Quienes no usan la Av. Gobernador Curiel y se trasladan por la Av. Juan de la Barrera, suelen usar las banquetas al finalizar la ciclovía, esto les permite conectar con la Avenida. 18 de Marzo, en donde también se ubican diversas empresas e industrias (ver imagen 2.17). Otra característica que vale la pena resaltar es la cercanía con las vías del tren, las cuales son un referente para cruzar entre las vialidades de esta zona. Otro dato de la zona es que el flujo vehicular de los cruces aquí suele ser mayor y hay mayor presencia de transporte de carga.



Imagen 2.17 Vista del cruce de la Av.Lázaro Cárdenas y la Av. 18 de Marzo en GDL (sentido Norte-Sur). Fecha: 19/01/20; 6:05 pm. Autora: Laura San Vicente.

Las características y las dinámicas socioespaciales que se han descrito a lo largo de este capítulo, permiten dibujar un panorama más cercano a las condiciones que tienen las principales colonias de origen-destino de los trayectos ciclistas registrados a lo largo del muestreo. Asimismo, y considerando la base de datos del *Perfil Ciclista en cinco ciudades* publicado por el GIZ/ITDP (2019a), se realizó un pronóstico en la demanda de viajes durante 2018, en tres zonas de TLQ cercanas al polígono de estudio (ver Anexo 3). Con este ejercicio, es posible observar que la Zona industrial ubicada en los límites municipales de TLQ y GDL, es un punto de atracción de viajes ciclistas.

CAPÍTULO III. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

La investigación social se construye a través de un proceso minucioso y detallado que conlleva reflexiones, análisis y observaciones ordenadas sobre las diversas realidades sociales en las que se encuentra inmerso el fenómeno de interés. Si bien, generalmente en la investigación se sigue un plan previamente diseñado, este no tiene que ser forzosamente rígido en el ámbito de las ciencias sociales y humanas; y, al contrario, existe la oportunidad de que sea flexible para poder innovar, re-pensar y re-considerar nuestro papel como investigadoras e investigadores sociales.

Para Ragin & Amoroso, la investigación social busca construir representaciones de la vida en sociedad, busca hablar sobre la sociedad: “es el producto de los esfuerzos de un individuo (o grupo de individuos) que aborda fenómenos socialmente significativos y que se relaciona directa o indirectamente con ideas o teoría social, incorporando grandes cantidades de evidencia apropiada que se ha recopilado a propósito y que muestra resultados del análisis sistemático de dicha evidencia” (Ragin & Amoroso, 2011: 8). La teorización juega un papel primordial y es una de las grandes diferencias respecto de las simples opiniones generadas sobre un tema de relevancia social pues, permite analizar los fenómenos en relación con la(s) teoría(s) desde las que se ha elegido abordar cada fenómeno. En este sentido, teorizar se convierte en un trabajo progresivo y no en una solución definitiva para comprender lo que sucede a nuestro alrededor.¹⁵

Así, en la investigación social resulta necesario formar un vínculo entre teoría y metodología, así como entre teoría y práctica, para que sea verdaderamente significativa una aportación a las diferentes realidades en las que vivimos. Esta es la finalidad del presente capítulo: brindar un panorama sobre cómo el marco teórico elegido y la metodología diseñada, guiaron la investigación en campo para entender a profundidad las formas de apropiación del espacio público que tienen las y los ciclistas en la periferia sur del AMG.

¹⁵ Para entender la teorización Swedberg (2017) proporciona tres ideas centrales: 1. Teorizar proviene de una naturaleza práctica. 2. Se teoriza a través de herramientas mentales (abstracción, deducción y generalización) y es importante mantener en la discusión del fenómeno al lenguaje, al significado y a la representación. 3. El área de la teoría es mucho amplia de lo que realmente se cree que es.

3.1 Diseño del estudio

Las ideas se construyen a través de marcos analíticos (Ragin & Amoroso, 2011); un marco analítico se puede concebir como: “un esbozo o un esquema detallado de la idea que se tienen sobre algunos fenómenos. Los marcos constituyen formas de ver las cosas que se elaboran” (Ragin & Amoroso, 2011: 60). Dentro de la investigación social, los marcos analíticos que la guían son precisos y facilitan la caracterización de los fenómenos que pretenden estudiar; por lo que, se hace indispensable que dichos marcos establezcan diversas observaciones dentro de un proceso causal y de determinadas relaciones.

Existen múltiples formas de abordar un fenómeno social y cada investigadora o investigador necesita decidir cuáles son sus materiales estratégicos dentro de su estudio; así, se puede optar por un diseño cualitativo, cuantitativo o mixto que esté sustentado en datos estadísticos, fuentes documentales, fuentes orales, y/o análisis históricos, etc. En este sentido, la presente investigación, se basa en un enfoque *orientado a estudios de caso con un diseño cualitativo* que permitió conocer qué elementos participaron en la apropiación del espacio público de las personas que utilizan la bicicleta como principal medio de transporte en la periferia sur del AMG, durante el periodo que comprende los años 2020 y 2021.

Partiendo del hecho de que un caso es una unidad temporal y espacialmente delimitada que tiene interés o significado teórico; para este trabajo, dicha unidad fue de carácter intensivo y en profundidad (Mahoney, 2010). Esto, permitió detallar más las condiciones de los traslados ciclistas y las sensaciones que van dejando huella en el espacio. En términos de Yin (2003), se propone un estudio de caso Tipo 3 en donde se tomen en cuenta múltiples casos, considerando a cada uno de ellos holísticamente. A continuación, se esquematiza el proceso de construcción, análisis y recolección de los datos necesarios que se utilizaron para esta investigación y que también guiaron el contenido del presente capítulo (ver figura 3.1).



Figura 3.1 Flujo de trabajo de la presente investigación. Fuente: Elaboración propia, adaptado de Yin (2003: 50).

3.1.2 Implicación personal en la investigación social

Dado el corte cualitativo y etnográfico de este trabajo, resulta importante reconocer la implicación personal de quien recolecta la información pues, de ello, se desprendieron habilidades y rasgos de la personalidad que ayudarán a generar lazos de empatía con las personas que comparten sus experiencias de movilidad. Lejos de iniciar un autoanálisis sobre los motivos para elegir al ciclismo como tema de interés, es importante reconocer la historia particular de la investigadora, el contexto sociocultural y la personalidad, con la finalidad de identificar cómo incidieron en el desarrollo del trabajo de investigación.

Y es que, “el tipo de personalidad del antropólogo suele ser causa de su predilección por ciertas tribus. [...] Así pues, aun cuando uno pueda elegir la tribu que estudiará, su tipo de personalidad sigue operando en función de su propia selectividad específica” (Devereux, 2012: 268 y 271), influyendo directamente en toda la construcción y diseño de cada estudio científico. Si bien, la discusión académica no suele centrarse en las implicaciones personales de cada investigadora o investigador —y se ha profundizado poco en la influencia que tienen la ideología, la condición étnico-cultural o de clase (Devereux, 2012)—, resulta imprescindible que como sujetos espaciales, culturales y de lenguaje, se deje de reflexionar los impactos de los sentimientos y emociones generados al momento de la recolección de información.

En el caso del uso de la bicicleta, es importante rescatar la situación subjetiva de quien investiga, pues su propio cuerpo estará involucrado a la hora de realizar seguimientos a los desplazamientos de otras personas ciclistas. Para el presente trabajo, la experiencia personal de la investigadora con el uso de la bicicleta, se remonta a la infancia en un contexto de periferia urbana; sin embargo, convertir a la bicicleta en el principal medio de transporte desde hace más de seis años, fue el detonante para iniciar este trabajo, pues se pudo reconocer, desde lo individual, las problemáticas de movilidad urbana que se enfrentan colectivamente en espacios periféricos.

En este sentido, experimentar corporalmente los recorridos en distintas latitudes, está directamente relacionado con las técnicas y herramientas elegidas para la recolección de información (ver figura 3.1), y con ello lograr identificar las condiciones del terreno y un acercamiento más empático con las y los ciclistas. Esto contribuyó, a su vez, a plasmar en el diario de campo, también, escritos más personales (como cartas, correos electrónicos, conversaciones de WhatsApp, blogs), que hacen referencias a sensaciones y emociones sobre el esfuerzo físico al pedalar, las restricciones viales o el peligro que implica transitar por ciertas zonas de la metrópoli tapatía. Al reconocerse dentro del trabajo, la historia de la investigadora se entrecruzó colectivamente y le permitió identificar diferentes sentidos otorgados al espacio.

Posicionarse y reconocerse en la investigación, también permitió compartir ciertos códigos con las personas entrevistadas y permitió que durante el periodo de trabajo de campo, brotaran situaciones dramáticas, aburridas, chistosas o difíciles de manejar (Payá, 2009). Como lo sucedido hacia el final de una entrevista en la ciclovía de la Av. “Juan de La Barrera”, cuando un ciclista de 60 años tomó una postura intimidatoria durante el muestreo por conveniencia realizado en dicho punto:

[...] pues yo, por si las dudas, traigo una pistola ahí en mi bolsita, por si alguien como usted se me acerca para preguntarme cosas, quererme asaltar o tomarme fotos... [Fue justo en ese momento cuando el señor se dirigió a una bolsita ubicada en el cuadro de su bicicleta para sacar algo; en ese momento imaginé que me mostraría el arma, sentí temor porque no sabía qué esperar. Pero solo me mostró la cámara digital y una credencial del ejército]. *Fragmento de diario de campo personal, jueves 8 de octubre 2020.*

A pesar de lo riesgoso de las situaciones que suelen presentarse durante el trabajo en campo, es importante reflexionar sobre el contexto de inseguridad que actualmente se vive en el Área Metropolitana de Guadalajara —acentuado más en las zonas periféricas del presente estudio—, pues esta situación delineó, por ejemplo: los horarios y puntos de recolección de datos, tomando en consideración el flujo de gente, la iluminación o el tipo de equipo audiovisual utilizado. Este tipo de experiencias personales, además de ser relevantes para comprender la percepción de seguridad de las y los ciclistas de la zona, posibilita la obtención de “algún provecho teórico de los efectos provocados por la intervención del investigador” (Payá, 2009: 522); lo que ayudará a construir un panorama más amplio sobre los contextos que se enfrentan a nivel socioespacial.

3.2 Delimitación de casos de estudio

Siguiendo con la figura 3.1, la implicación personal de la investigadora delineó detalladamente el planteamiento del problema, la selección de casos, el desarrollo del marco teórico y la ruta metodológica; todo esto, enmarcado en un contexto periférico urbano. A partir de este proceso, los siguientes pasos de la investigación mantienen un constante diálogo

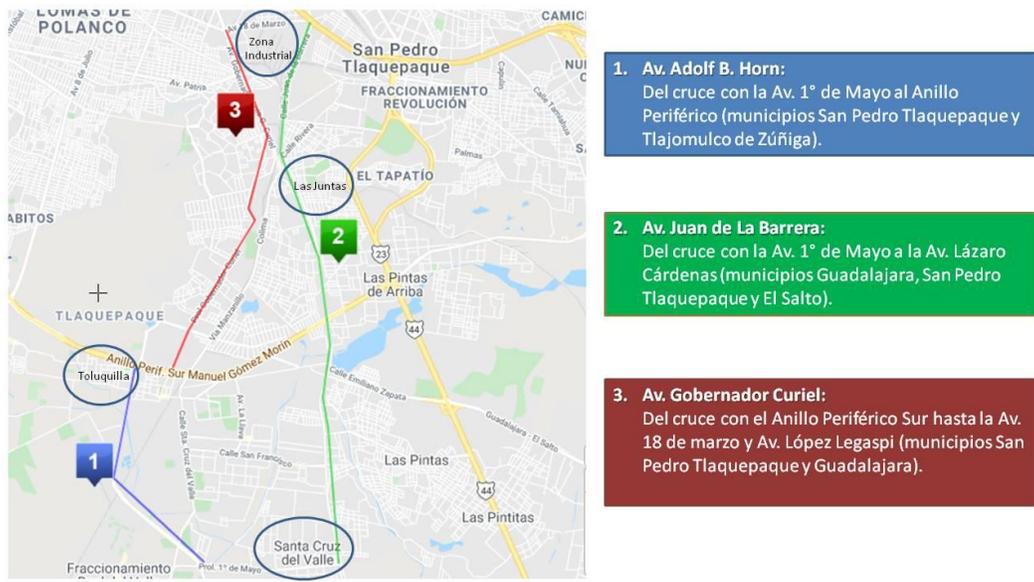
con las siguientes fases, pues las dinámicas socioespaciales, culturales, políticas y sanitarias¹⁶ van transformándose constantemente. Ante ello, fue necesario no hacer una investigación lineal, sino tener la flexibilidad de regresar a la teoría, los objetivos, la metodología e, incluso, dejar abierta la posibilidad de regresar al trabajo de campo para ajustar o profundizar en algún tipo de información faltante o confusa, sin que esto restara rigurosidad científica.

En el caso de este proyecto, el planteamiento del problema se construyó a partir del análisis de las dificultades de movilidad enfrentadas cotidianamente en una de las metrópolis más pobladas de México, sobre todo en aquellas zonas urbanas que han sido excluidas sistemáticamente del centro de Guadalajara. Ahora bien, a pesar de tener delimitados espacialmente los casos desde el protocolo de investigación, una vez iniciada la recolección de datos en campo, fue posible identificar y delinear espacialmente tres casos que permitieran un análisis ordenado de la información recolectada.

Gracias a los primeros recorridos ciclistas de la investigadora, charlas informales con habitantes de la periferia sur y observaciones a las zona de estudio, fue posible delimitar los primeros espacios de esta investigación: tres avenidas principales que las y los ciclistas eligen en sus rutas diarias: 1. Av. Adolf B. Horn, que atraviesa los municipios de San Pedro Tlaquepaque y Tlajomulco de Zúñiga; 2. Av. Juan de La Barrera y su continuación llamada Antigua Carretera a Chapala, que atraviesa los municipios de San Pedro Tlaquepaque, El Salto y Guadalajara; y, 3. Av. Gobernador Curiel, que atraviesa los municipios de San Pedro Tlaquepaque y Guadalajara.

Posterior a la identificación de las vialidades principales en los recorridos ciclistas, se identificó a través de las observaciones, las charlas y las bases de datos de aforos ciclistas, las principales colonias de origen y destino en los trayectos de la zona, y se conformó un polígono que incluyó tres colonias concentradoras de viajes (ver mapa 3.1). Con esta información, se procedió a caracterizar espacial y etnográficamente a las colonias que son puntos de origen (Santa Cruz del Valle en TJZ, Toluquilla en TLQ y Las Juntas en GDL) y, también, puntos de destino (Las Juntas y la zona industrial en GDL, y Toluquilla en TLQ).

¹⁶ El periodo de trabajo de campo (2020-2021) se realizó durante el tiempo que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaraba una pandemia provocada por el SARS-CoV-2. Los ajustes metodológicos se iban dando en función de las medidas y recomendaciones que dictó la Secretaría de Salud del Estado de Jalisco.



1. Av. Adolf B. Horn:
Del cruce con la Av. 1° de Mayo al Anillo Periférico (municipios San Pedro Tlaquepaque y Tlajomulco de Zúñiga).

2. Av. Juan de La Barrera:
Del cruce con la Av. 1° de Mayo a la Av. Lázaro Cárdenas (municipios Guadalajara, San Pedro Tlaquepaque y El Salto).

3. Av. Gobernador Curiel:
Del cruce con el Anillo Periférico Sur hasta la Av. 18 de marzo y Av. López Legaspi (municipios San Pedro Tlaquepaque y Guadalajara).

Mapa 3.1 Muestra la ubicación de las avenidas y las colonias seleccionadas para esta investigación. Fuente: Elaboración propia.

En dos de estas colonias (Santa Cruz del Valle y Las Juntas), dado su alto flujo comercial, fue posible observar diversos viajes internos realizados principalmente por mujeres —y aunque esta investigación deja de lado un análisis con enfoque de género, se reconoce como prioritaria la necesidad de visibilizar, en futuras investigaciones, las dinámicas socioespaciales y formas de apropiación del espacio público exclusivamente de las mujeres.

Otro punto relevante para el desarrollo de la teoría tiene que ver con la elección y el desarrollo del marco teórico, en donde se ha buscado poner en el centro de la investigación la voz de las personas ciclistas y la caracterización socio-espacial *in situ*. Por ello, el marco teórico elegido, coloca en el centro una perspectiva fenomenológica, de la geografía humana y un abordaje de la movilidad como enfoque que permita analizar cómo esta se da en relación a la ciudad y a la sociedad.

Dadas las características de un diseño de investigación, en el análisis comparado de los casos, importa la especificidad de las situaciones dada la elección de un enfoque etnográfico. Así, de manera general, esta investigación (con *n*) contiene casos que son considerados como

unidades temporales y espacialmente delimitadas, que tienen interés o significado teórico; por lo que en el análisis de los datos, se tiene como objetivo: comparar los casos delimitados, además de generar conocimiento acerca de una población de casos más amplia. Para este estudio, es necesario tener mayor claridad tanto en la operacionalización de los conceptos, como en la presentación de los resultados por caso y por categorías de análisis; por ello, los resultados y la discusión se presentarán bajo categorías y, al final, se realizará un cruce de información para delinear las conclusiones finales.

3.2.1 Operacionalización de los conceptos

De acuerdo con Gerring & Christenson (2017), los conceptos juegan un papel clave en la formulación de teorías, pues ayudan a definir los límites de la misma; de esta manera, un buen concepto resalta la importancia de las distinciones sobre la conducta del objeto estudiado, al tiempo que se pueden identificar las propiedades de cada concepto para seleccionar indicadores que se puedan poner en funcionamiento y que se puedan medir. Un concepto va más allá de brindar una simple definición, pues se busca decidir qué es importante sobre una entidad; así, “los argumentos sobre por qué el atributo ‘X’ es importante, forman parte de la teoría ontológica del objeto” (Goertz, 2006: 27). En este sentido, los conceptos son teorías acerca de los elementos fundamentales que constituyen un fenómeno, también son multidimensionales y son multinivel, lo cual resulta especialmente relevante dentro de las investigaciones cualitativas.

Para la presente investigación el concepto central es la *Apropiación del Espacio Público* que tomó como base el esquema de Pol y Vidal (2005), añadiendo algunos componentes que permitieron entenderlo como: **un proceso dialéctico** en el que se vinculan las **personas** (a nivel corporal) y **los espacios** (en diferentes escalas: ciudad, barrio, hogar), a través de la **movilidad en bicicleta**; todo ello, dentro de una **dimensión temporal** que va cambiando constantemente y que estará vinculada a contextos socioespaciales particulares, desde los niveles individual, grupal y comunitario (ver figura 3.2).

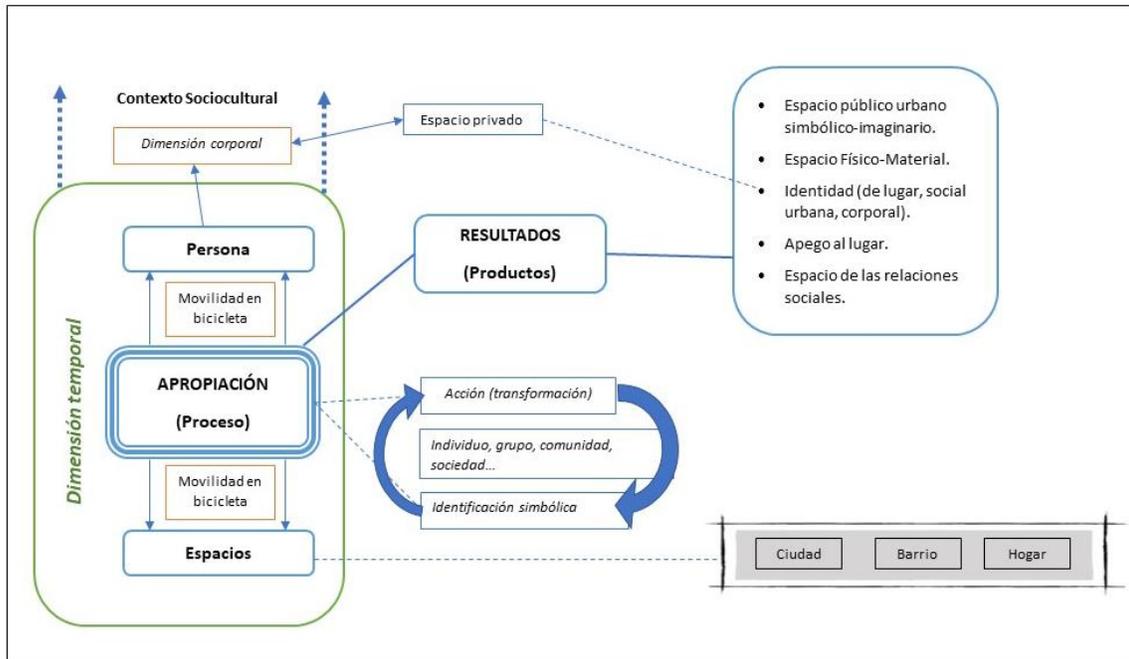


Figura 3.2 Operacionalización del concepto de Apropiación del Espacio Público. Fuente: Elaboración propia (adaptado de Pol y Vidal, 2005).

La *apropiación del espacio público* como “proceso, se desarrolla a través de dos vías complementarias: la **acción-transformación** y la **identificación simbólica**” (Pol y Vidal, 2005). Para comprender mejor la primera vía, hay que mencionar que la acción se encuentra sujeta a una dimensión temporal pues, “ocurre como una duración, un fluir continuo de conducta [...]” (Giddens, 2006: 41); asimismo, a través de la acción “la persona incorpora el entorno en sus procesos cognitivos y afectivos de manera activa y actualizada. Las acciones dotan al espacio de significado individual y social, a través de los procesos de interacción (Pol, 1996, 2002a)” (Cit. en Pol y Vidal, 2005: 283). Con esto los espacios no solo se dotan de características físicas, sino también de características temporales, sociales, culturales e históricas.

La identificación simbólica, como la segunda vía complementaria al proceso de apropiación, posibilita que cada persona y el grupo se reconozcan en el entorno y vayan

incorporando cualidades del mismo (Pol y Vidal, 2005). O, en palabras de Gilberto Giménez (1999: 34): “los sujetos (individuales o colectivos) interiorizan el espacio integrándolo a su propio sistema cultural. [...] Se puede abandonar físicamente un territorio, sin perder la referencia simbólica y subjetiva al mismo a través de la comunicación a distancia, la memoria, el recuerdo y la nostalgia”. De esta forma, cuando nos mudamos de barrio, estado o país, siempre nos llevaremos un *fragmento* de ese territorio que ya nos pertenece.

De este proceso de apropiación, se derivan ciertos resultados, entre los que se encuentran: el significado atribuido al espacio público urbano (simbólico-imaginario, la identidad, el apego al lugar, un impacto en el espacio físico-material y la configuración de un espacio de relaciones. Siendo estos resultados, los que se abordarán para la construcción del concepto principal de la presente investigación. A continuación, se describen brevemente.

a. Significado atribuido al espacio público urbano (simbólico-imaginario): Además de conocer el origen y el destino de los desplazamientos ciclistas, hay que profundizar en las relaciones existentes entre “las experiencias cotidianas y las nociones de lugar que construyen las personas, enfatizándose las acciones que se desarrollan en el lugar y las emociones, pautas y nociones que de éstas se derivan de forma conjunta y complementaria” (Pol y Vidal, 2005: 282). Es por ello que este eje ayudará a conocer cómo las prácticas, las sensaciones y las percepciones, se conjugan con las condiciones físicas del espacio y las relaciones que se dan durante los trayectos.

b. Identidad: Este eje permitirá entender cómo las y los habitantes de un territorio (tanto a nivel individual como colectivo) interiorizan el espacio y van integrándolo a su propio sistema cultural (Giménez, 1999). En este sentido, cuando a nivel colectivo se comparte un código, es posible entender la inclusión de las personas en dicha colectividad y las relaciones del territorio y los procesos de identificación. Así, las y los ciclistas comparten prácticas, imágenes, percepciones y emociones, con sus pares y generan un código con sus cuerpos, barrios, colonias y/o grupos ciclistas que los hacen diferenciarse de otros espacios dentro de la metrópoli tapatía.

c. Apego al lugar: Este resultado del proceso de apropiación del espacio, nos remitirá no solo a un punto geográficamente ubicable, sino puntos que se construyen a partir de las

formas en las que experimentamos el mundo (Cresswell, 2015) y en el que se van impregnando emociones o sensaciones que le otorgan historias personales y colectivas al espacio donde se gestan las experiencias ciclistas.

d. Impacto en el espacio físico-material: El proceso de apropiación, es visible en el espacio físico pues son las mismas personas ciclistas quienes intervienen el espacio en función de sus necesidades. En este sentido, por ejemplo, fue posible ver que las personas que transitaban por una Ciclovía con coladeras abiertas, señalaron estas fallas físicas con lo que tenían a la mano (varas, cintas, cartones, etc.); con ello, se generó un código de precaución que prevenía a otras personas usuarias de la infraestructura.

e. Configuración de un espacio de relaciones: En la apropiación, se vuelve indispensable compartir e interactuar en los espacios físicos con otros actores urbanos (peatones, conductores, ciclistas, comerciantes, ambulantes); así, por ejemplo, fue necesario identificar en cuáles espacios físicos existió mayor interacción, ya sea de las y los ciclistas con otros actores o entre ciclistas.

Toda esta identificación de resultados en el proceso de apropiación, llevó a operacionalizar el concepto, delimitando los atributos e indicadores que permitieron aterrizar observables del concepto para llevar a cabo el trabajo de campo (ver tabla 3.1).

[P]
[SEP]

Concepto	Dimensiones	Componentes	Observables
<i>Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta como medio de transporte</i>	Físico-material	Conectividad	Redes de conexión motorizada y no motorizada (origen, ruta y destino).
		Infraestructura ciclista	Mobiliario, longitud, traza urbana, superficie de rodamiento, alumbrado, señalizaciones, condiciones de las calles y cruces.
	Socio-espacial (acción)	Accesibilidad	Acciones cotidianas relacionadas con la movilidad (motivos de viajes, usos de la bicicleta, necesidades y opciones de desplazamiento en la zona; tipos de bicicleta)
		Seguridad Vial	Interacciones socio-espaciales y prácticas ciclistas.
	Identificación	Espacial	Ventajas y/o desventajas relacionadas con la movilidad en las rutas origen-destino; pertenencia a rodadas o grupos ciclistas en el barrio.
		Corporal	Motivos para elección de bicicleta, salud, sensaciones.
	Simbólica-imaginaria	Apego al lugar	Vínculos con espacios en ruta origen-destino; vínculo con las colonias de origen.
		Símbolos ciclistas	Símbolos en la persona, en la bicicleta y en el espacio.

Tabla 3.1 Dimensiones (atributos), componentes (indicadores) y observables del concepto de *apropiación del espacio público*. Fuente: Elaboración propia.

3.3 Recolección de datos

Dado que en México, la pandemia por SARS-CoV-2 se declaró durante la segunda quincena de marzo de 2020 —y el periodo de contagios exponenciales de la enfermedad COVID-19 se alargó—, las técnicas de recolección se ajustaron a las condiciones locales. Por ello, y siguiendo la operacionalización propuesta en la tabla 3.1, se eligió como método de investigación a la etnografía multisituada. Este método como un ejercicio de mapear terrenos (Marcus, 2001), implicó a un objeto de estudio móvil, múltiplemente situado y que fue abordado desde diferentes técnicas.

A través de la etnografía multisituada se buscó dar seguimiento a las conexiones, a las asociaciones y a las relaciones que construyen las y los ciclistas en diferentes escenarios públicos; todo ello, con la finalidad de indagar en su proceso de apropiación del espacio público de una manera más detallada, ordenada y colectiva. Bajo esta lógica multisituada, y debido a que durante 2020 y 2021 existió incertidumbre sobre cuándo se podrán retomar las reuniones sociales, se decidió echar mano de un muestreo por conveniencia y de los medios digitales para el intercambio de información relacionada con los trayectos ciclistas (WhatsApp®, Facebook®, Twitter®, correo electrónico).

Las técnicas de recolección de información se fundamentaron en procedimientos de tipo cualitativo y de corte etnográfico que incluyen: la observación participante, un muestreo por conveniencia, entrevistas semi-estructuradas y un mapeo digital colaborativo; asimismo, se ha llevado durante 2020 y 2021 un levantamiento audiovisual urbano (Collier & Collier, 1986) que registró prácticas ciclistas y espacios urbanos, con la finalidad de retratar a detalle los lugares, las relaciones socioespaciales y los trayectos ciclistas de la zona de estudio, en concordancia con las medidas sanitarias que se iban modificando constantemente.

Es importante señalar que ante la contingencia sanitaria por COVID-19, fue necesario replantear la metodología planteada al inicio de este proyecto de investigación y sustituir aquellas técnicas que no cumplían con la sana distancia. Por tanto, fue un vaivén entre las técnicas utilizadas, aunque estas se agruparon en dos grandes momentos: uno digital y otro de manera presencial en las calles. En el primero se delineó a conservar distancia con las personas, así que se comenzó un registro audiovisual que fue plasmado en una cartografía digital: posteriormente, se realizaron entrevistas semiestructuradas y virtuales a funcionarios clave, a activistas y se contactó a grupos ciclistas. Para el momento presencial, se realizó la observación participante y el muestreo por conveniencia. Para detallar dichas técnicas, a continuación se describe la ruta seguida durante el periodo de febrero a noviembre de 2020 y de febrero a noviembre de 2021.

3.3.1 Fuentes de información y técnicas de recolección

Entre las principales fuentes de información bibliográfica, histórica y cartográfica que se consideraron para este trabajo estuvieron presentes: los mapas de las localidades elegidas; documentos históricos digitales que delinearon las transformaciones en el uso de suelo de la zona sur del AMG. En este sentido, se consultó la mapoteca digital “Manuel Orozco y Berra”, así como la mapoteca del Acervo Histórico de la Biblioteca Pública del Estado de Jalisco “Juan José Arreola”. Asimismo, entre las fuentes bibliográficas se ubicaron documentos históricos y bibliográficos de las colonias contempladas para cada caso.

Para el tema de movilidad urbana, las fuentes bibliográficas contemplaron diversos informes institucionales: como eje central, se tomó en cuenta el Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada de la ZMG; para las bases de datos con información de aforos ciclistas, se echó mano de las diferentes ediciones del Ranking Ciclociudades del ITDP; para otros datos sobre seguridad vial, se tomaron en cuenta los informes sobre accidentabilidad y movilidad urbana del estado de Jalisco, fuentes hemerográficas digitales y los datos de organismos encargados de la movilidad intermunicipal (TLQ, TJZ y GDL).

La fuente principal de información fueron aquellas personas que utilizaban la bicicleta como principal medio de transporte y que tuvieron como lugar de origen y/o destino las localidades señaladas en apartados anteriores. Además de las personas que usan la bicicleta, otra fuente de información fueron los colectivos ciclistas que organizaban rodadas o acciones en pro de la movilidad en la periferia tapatía, así como funcionarios públicos que enfocan su trabajo en el fomento de la movilidad no motorizada. Asimismo, se charló informalmente y se concretaron entrevistas semiestructuradas con habitantes dentro de las colonias Santa Cruz del Valle (TJZ), Toluquilla (TLQ) y Las Juntas (TLQ, GDL).

Para resguardar los datos personales de cada participante en esta investigación y respetar la confidencialidad en el uso de la información obtenida; a cada persona que participó en este proyecto se le explicó a través de una carta de presentación institucional (anexo 4), en qué consistía, de manera general el proyecto, y se les informó verbalmente que los datos serían de uso exclusivamente académico. Para el caso de las entrevistas semiestructuradas, el

consentimiento incluyó la grabación de la entrevista con previa autorización verbal; para el caso de las fotografías capturadas durante el muestreo por conveniencia (personas posando con su bicicleta), el consentimiento fue otorgado verbalmente, respetando siempre la negativa de quienes decidieron no compartir su imagen. Por último, en el caso de las personas que cedieron material audiovisual a través del sitio web, se les habilitó una casilla para aceptar el uso y edición de los materiales bajo la licencia Creative Commons©; mientras que para usar las fotografías enviadas por WhatsApp©, se dio el consentimiento escrito por la misma vía.

Ahora bien, para mantener resguardados los datos se crearon códigos de identificación para las personas ciclistas y para las y los habitantes que se entrevistaron, por ejemplo: **C-JS** (Ciclista + iniciales del nombre y apellido) y **HJ-SZ** (Habitante + Letra inicial del nombre de la colonia + iniciales nombre y apellido). Mientras que para miembros de colectivos ciclistas y funcionarios se coloca el nombre real, previo consentimiento verbal.

Todas las técnicas de recolección aplicadas, fueron delimitadas en concordancia con los objetivos particulares de la investigación (ver figura 3.3); con esto, será posible en los siguientes párrafos, detallar cada técnica. Las voces que se conforman esta investigación abonaron a la comprensión de las transformaciones socioespaciales, la importancia del ciclismo como medio de transporte en la zona y las formas que se tienen de apropiarse de los espacios las y los ciclistas con las condiciones presentadas entre 2020 y 2021.



Figura 3.3 Relación entre objetivos específicos y las técnicas de recolección de datos utilizadas.

a. *Observación participante*: Resulta fundamental para esta investigación la inserción en campo para observar y poder detallar los espacios, las relaciones que se dan en él, y en general, hacer una descripción sobre cómo se viven los trayectos cotidianos arriba de una bicicleta. En este sentido, hay que partir de lo subjetivo para después triangular la información con las y los ciclistas que circulan a diario por los puntos de origen-destino delimitados. Así, “la metodología etnográfica (monografías de barrio, observación participante y análisis de historias de vida) propuesta para estudiar las interacciones sociales está en la base de una microsociología que parte de las manifestaciones subjetivas del actor” (Mattelart & Mattelart, 1997: 27). Así, fue durante el segundo semestre de 2020 que se realizaron dichos recorridos bajo una “guía de observación etnográfica” (Ferro, 2010) que incluyó los siguientes ejes:

- Orientación geográfica en relación a la movilidad: Se identificó con un esquema centro-periferia (tomando como referencia la zona centro de Guadalajara) dónde se ubica la colonia, cómo y bajo qué condiciones se desplazan los habitantes.
- Organización espacial: Descripción de la organización de la colonia a partir de las unidades administrativas, educativas, eclesiásticas y en función de la ciclovía.
- Características socio-demográficas: Incluyó la descripción de los ingresos económicos de los habitantes; las características de la colonia (fraccionamiento, cerrado-abierto); los tipos de vivienda; quiénes utilizan los espacios públicos.

Otro eje que se consideró en las observaciones realizadas fue la accesibilidad con la que contaba la zona de estudio. Así, se consideró la observación de los tipos de transporte, los tiempos de actividad de las colonias, las características de las calles, las vías de comunicación que llevan a otras colonias, las características de las banquetas, los espacios ocupados por bicicletas. Este eje atravesó gran parte de las observaciones porque, justamente, la accesibilidad “se encuentra relacionada con las condiciones personales que los individuos o grupos sociales poseen para poder moverse, siendo las características físicas del espacio y la red de transportes parte importante de los factores que limitan la accesibilidad, pero no los únicos a considerar al momento de ampliar una discusión sobre exclusión y movilidad.” (Jirón y Mancilla, 2013: 60).

La técnica de observación participante bajo recorridos en bicicleta, también ha sido aplicada para la caracterización y la categorización de la infraestructura ciclista ubicada en la Av. Adolf B. Horn y la Av. Juan de la Barrera. Esto, permitió conocer las características físicas de las vías, las dinámicas del tránsito local y la accesibilidad de la misma infraestructura. Así entre los observables se consideraron elementos como: la longitud, mobiliario, número de intersecciones, condición de la vía, semáforos, tipos de señalizaciones, arbolado, rampas, ciclopuertos, conexiones con otras vías, tipos de bicicletas, características de los ciclistas, tipos de vivienda o comercios cercanos.

Entre los productos finales que se obtuvieron gracias a esta técnica se encuentran: levantamiento audiovisual de las condiciones físicas y de movilidad en el polígono de estudio;

la identificación de las principales colonias de origen-destino en las rutas ciclistas; la descripción de las actividades y relaciones socioespaciales que entablan las y los ciclistas con otros actores durante sus trayectos; y, la caracterización de las personas que circulan en bicicleta por la zona, tomando en consideración elementos como la vestimenta, el género, las prácticas ciclistas sobre el espacio, los accesorios y el tipo de bicicleta bicicletas.

Cada uno de los productos finales, se plasmaron en el diario de campo, en audios, fotografías, videos y narrativas que, posteriormente se triangularon con las experiencias ciclistas que se obtuvieron durante el muestreo y en las entrevistas posteriores.

b. Muestreo por conveniencia: Dadas las condiciones sanitarias que en México iniciaron durante los meses de marzo de 2020, se replantearon las condiciones en las que se recopilarían los testimonios de las(os) ciclistas. Así, surgió la opción de realizar un muestreo no probabilístico que contempló a la población que transitaba en el momento del levantamiento; si bien, esta estrategia ayudó a mantener las medidas de sana distancia durante la contingencia, tuvo una desventaja: la poca participación de las mujeres, pues solamente una ciclista se detuvo para la entrevista —dato que se contempló como una línea futura de investigación, pero que también se analiza a partir de las desigualdades de género.

El periodo para el levantamiento del muestreo, contempló entre 24 de agosto y el 9 de octubre de 2020, se decidió levantar información los días, lunes, miércoles y viernes en un horario vespertino de 4.30 pm a 7:00 pm, que es el horario con mayor flujo. La dinámica para el levantamiento fue: colocación de una manta que tenía la leyenda “Respeto al ciclista, 1.5m”, y una cartulina que invitaba a las(os) ciclistas a participar; si detenían, se les ofrecía una botella de agua; y si aceptaban, se charlaba bajo un guión previamente elaborado (ver anexo 5). Los puntos elegidos para este levantamiento fueron los siguientes, en este orden:

1. Av. Adolf B. Horn: sobre la Ciclovía ubicada en el camellón central de la avenida, a un costado de las vías del tren, en el cruce con la calle San Nicolás y en donde existe una señalización que indica los límites entre el municipio de San Pedro Tlaquepaque y Tlajomulco de Zúñiga. Dadas las condiciones de infraestructura, fue posible levantar un toldo para visibilizar más el punto de recolección de información (ver imagen 3.1).



Imagen 3.1 Toldo colocado en la Ciclovía ubicada al centro de la Av. Adolf B. Horn, el día 24 de agosto de 2020. Foto: Archivo Personal.

2. Av. Antigua Carretera a Chapala (continuación de la av. Juan de la Barrera en los límites de TJZ, TLQ y EL Salto) con el cruce de la calle San Francisco (cruce que es peligroso, según lo dicho por ciclistas, y en donde se reportó un atropellamiento a una ciclista en agosto de 2020): Para este punto, se estacionó un automóvil y se colocó sobre él, la manta y la cartulina de invitación a participar. Dado que era una vía principal con mucho flujo de transporte público, de carga, motociclistas y vehículos particulares, fue complicado colocar el toldo; sin embargo, dado que había un tope, las(os) ciclistas podían reducir la velocidad y compartir sus experiencias (ver imagen 3.2).



Imagen 3.2 Punto de entrevistas en la Av. Antigua Carretera a Chapala, el día 2 de septiembre de 2020. Foto: Archivo Personal.

3. Av. Juan de la Barrera en su cruce con la calle Alambiques (GDL): en este punto, la Ciclovía está ubicada a un costado de la avenida y de las vías del tren, por lo que existe un gran baldío en donde se pudo colocar la manta y una mesa, en una de las intersecciones de la ciclovía. Dado que los ciclistas se incorporaban a la vía, fue posible invitarlos a que participaran, cuando estos reducían la velocidad (ver imagen 3.3).



Imagen 3.3 Punto de entrevistas en la Av. Juan de la Barrera, el día 9 de octubre de 2020. Foto: Archivo Personal.

Los productos finales de este muestreo fueron: 42 testimonios ciclistas, de los cuales 41 fueron hombres y 1 fue mujer. A quienes dieron su consentimiento, se les tomó fotografías y se les invitó a enviar mediante un grupo de WhatsApp© las fotografías, los videos o las narrativas de sus trayectos cotidianos en bicicleta. De esta invitación, se obtuvieron ocho registros los cuales abonaron material para organizar una cartografía digital. Finalmente, para cubrir el sesgo de la poca participación de las mujeres se buscaron entrevistas semiestructuradas sin embargo, solo se obtuvieron dos testimonios de mujeres ciclistas y dadas las condiciones sanitarias presentadas durante 2021, resultó imposible contactar a más.

c. Entrevistas semiestructuradas: Otra de las técnicas que se modificó sustanciales, fueron las entrevistas, cuyo propósito central fue tener “descripciones más o menos concretas de procesos sociales y sus contextos. La finalidad es captar los procesos sociales en su integridad, resaltando sus diversas características y propiedades, siempre en función de cierto sentido común sobre lo que es relevante para los problemas planteados en la investigación”

(Hammersley y Atkinson, 1994: 162). Para el caso de las entrevistas semiestructuradas, éstas se realizaron bajo una metodología de carácter abierto, en donde se privilegió el propio discurso del entrevistado.

El enfoque de las entrevistas realizadas para este proyecto, privilegió el discurso del sujeto entrevistado que ofreció la pauta y la organización de la entrevista, mientras que el guión utilizado durante el muestreo y las entrevistas a ciclistas (ver anexo 5), estuvo marcado por las categorías de análisis de la tabla 3.1, el discurso de la persona entrevistada, también generó interrogantes surgidas de la escucha analítica que enriquecieron la información obtenida.

Dentro de este punto, es importante considerar a la fuente oral como una manera de transmisión e introducción al mundo de la cultura, pues brinda la posibilidad de poner atención a los simbolismos y a los detalles que los individuos relatan; y es que, “la subjetividad es asunto de la historia tanto como los ‘hechos’ más visibles. Lo que el informante cree, es verdaderamente un hecho histórico (el hecho que él o ella cree) tanto como lo que realmente sucedió” (Portelli, 1988: 38). Y es que, más que analizar la situación particular del entrevistado, se analiza el discurso que elabora, colocando sobre la mesa su situación personal como producto del entramado social y cultural en la que está inmerso. Para ello, las charlas informales se convirtieron en fuentes orales imprescindibles para comprender las relaciones socioespaciales y las formas de apropiación.

Se elaboró un guión de entrevistas para cada persona entrevistada de acuerdo al tipo de actor urbano (ciclista, funcionario, miembro de colectivo ciclista); sin embargo, todos compartieron flexibilidad y un formato a distancia: por llamada telefónica o virtual, a través de plataformas como Zoom©, Webex© o Jitsi©, siempre considerando la sana distancia que debía conservarse dadas las condiciones sanitarias (ver imagen 3.4).



Imagen 3.4 Captura de pantalla de la entrevista realizada al titular de la AMIM, el 27 de mayo de 2020, vía Webex©. Foto: Archivo personal.

Las entrevistas fueron realizadas a ciclistas que no participaron en el muestreo, a habitantes de las colonias previamente delimitadas, a funcionarios, a grupos ciclistas y a activistas dentro del AMG (ver tabla 3.2); todas ellas con un guión específico (para el caso de los habitantes de colonias, se siguieron los ejes de la guía de observación etnográfica adaptada de Ferro, 2010; mientras que para los otros actores, ver anexo 6). Las solicitudes se hicieron vía telefónica, correo electrónico y/o redes sociales. En estas entrevistas, se recibió respuesta negativa de la colectiva “FemiBici”, mientras que con otros grupos ciclistas (Mapaches del Valle y Bici-Búho) no se pudo concretar una fecha dentro del periodo de trabajo de campo; sin embargo, se buscó información sobre estos grupos para tener una idea de las actividades que realizan en materia de movilidad ciclista.

Nombre	Ocupación	Fecha	Material obtenido	Fuente
Adrian López	Titular de la AMIM	27/05/20	Videograbación	Funcionario
Yeriel Salcedo	Colectivo ciclista	03/06/20	Videograbación	Activista
Rodada “Las Juntas”	Grupo ciclista	10/08/20	Videograbación	Colectivo
C-MM	Empleado	27/08/20	Audio	Hombre ciclista en Las Juntas
C-JS	Empleado	27/09/20	Audio	Hombre ciclista en Las Juntas
C-JCH	Empleado	22/08/20	Audio	Hombre ciclista en Toluquilla.
C-DM	Psicóloga	28/09/20	Videograbación	Mujer ciclista principiante
C-VF	Empleado	04/10/20	Audio	Hombre ciclista en Toluquilla
HJ-SZ	Ama de casa	13/12/20	Audio	Mujer Habitante de la col. Las Juntas
HSC-TB	Comerciante de bicicletas	11/08/20	Audio	Hombre habitante de Santa Cruz del Valle (TJZ)
C-DC	Comerciante	20/01/21	Audio	Mujer ciclista en Santa Cruz del Valle (TJZ)

Tabla 3.2 Lista de entrevistas semiestructuradas que se realizaron a lo largo del proyecto de investigación.
Fuente: Elaboración propia.

d. Cartografía digital: Esta última técnica fue un recurso digital de mapeo, que permitió condensar el material audiovisual de las zonas de estudio elegidas, tanto de la investigadora como de los ciclistas que decidieron aportar sus fotografías. A través de la creación de un mapa en la plataforma GoogleMaps© y difundido en un sitio web que se nombró “La Periferia en Bici”, se clasificó el material audiovisual recopilado en función del esquema de operacionalización. Así, en el mapa se crearon diferentes capas de acuerdo a las categorías de análisis más recurrentes: cruces peligrosos, Cenotafios, prácticas en el espacio público, condiciones de la infraestructura ciclista, trayectos ciclistas, condiciones de las vialidades durante las rutas, mobiliario ciclista, señalizaciones viales en trayectos ciclistas, así como el origen-destino de las rutas del muestreo y las entrevistas.

Este tipo de cartografía digital permitió espacializar las interacciones ciclistas y mostrar parte de las experiencias las emociones y las sensaciones que viven a diario las personas durante sus recorridos. De esta forma, se fueron entrecruzando los datos recolectados y se generó un análisis más amplio de los elementos que implica la *apropiación del espacio público*.

Cada una de las técnicas de recolección de información, se ajustó a las condiciones sanitarias de cada periodo de tiempo, siempre obligando a la investigadora a mantener una sana distancia con las personas, las aglomeraciones y los lugares cerrados. Debido a esto, la técnica del muestreo por conveniencia se levantó solamente en un punto de cada avenida previamente elegida; compartiendo como criterio principal, la gran afluencia de ciclistas en cada vía durante el horario vespertino. De igual manera, entre los criterios para la elección de las y los ciclistas tanto en el muestreo como en las entrevistas, se encuentran: el tipo de actividad que realiza con la bicicleta, los kilómetros que recorre en bicicleta, los días de la semana que viaja en bicicleta, la edad de cada ciclista, el número de años que tiene usando la bicicleta como medio de transporte y la localidad de origen en los viajes. Dichos criterios serán descritos a detalle en el apartado siguiente.

3.3.2 Caracterización de las y los ciclistas

Como se mencionó en párrafos anteriores, del muestreo por conveniencia se lograron entrevistar a 42 ciclistas, de los cuales 41 eran hombres y 1 era mujer; por otro lado, de las entrevistas se recogieron los testimonios de 6 ciclistas más, de los cuales 4 fueron hombres y 2 mujeres. Con esta muestra, la tabla 3.3 condensa las principales características del total de las y los ciclistas entrevistados:

Características	Descripción
a. Sexo	El total de la muestra se conformó por 45 hombres y 3 mujeres.
b. Rango de edad	El rango de edades de los hombres va de los 18 a los 71 años, siendo la mayoría hombres que van de los 30 a los 45 años. Las mujeres entrevistadas tenían 40 y 36 años.
c. Ocupación	Los perfiles laborales más presentes en la muestra fueron los empleados de las empresas ubicadas en la zona industrial previamente descrita; después están los perfiles que tienen que ver con algún tipo de oficio, entre ellos: albañiles, fontaneros, choferes y herreros; también hubo dos entrevistados que se dedicaban al comercio y que utilizaban la bicicleta para cargar su mercancía; también hubo dos profesionistas trabajaban en empresas del giro de la construcción. Los empleos de las dos mujeres fueron afanadora y psicóloga. 36 ciclistas usaban la bicicleta como medio de transporte para acudir a su centro laboral y solamente una de las dos mujeres, la usaba para trayectos cortos (menos de 2 kms) que tenían que ver desplazamientos de cuidados (compras de comida, paseos con su hijo).
d. Distancia recorrida por trayecto (origen-destino)	El promedio de kilómetros realizados de lunes a viernes en viajes del hogar al centro de trabajo, osciló entre los 15 kms (ida y vuelta); siendo, la distancia más corta de 5 kms (ida y vuelta) y la más larga de 23 kms (ida y vuelta). Las principales colonias de origen fueron Santa Cruz del Valle y Las Juntas, aunque también se reportaron colonias como la Huizachera, Fraccionamiento Real del Valle, Fraccionamiento Los Robles y Fraccionamiento Real del Sol. El principal punto de destino fue la zona industrial y Toluquilla aunque también se reportó a Santa Cruz del Valle como punto de destino. ¹⁷
e. Motivos del viaje	Los (y la) ciclistas entrevistados(a) que viajaban en bicicleta para desplazarse a su centro de trabajo, la usaban los 5 días de la semana, salvo algunas excepciones que era usada en sábado. Además de utilizarla como medio de transporte, hubo 3 testimonios que referían usarla solamente para hacer ejercicio una o dos veces por semana.
f. Horarios de los viajes	Los viajes se realizaban por la mañana entre las 6:00 y las 8:00 am.; mientras que el horario vespertino oscilaba entre las 5:00 a las 7:00 pm.
g. Tipos de bicicletas	El tipo de bicicletas que se pudo apreciar durante el muestreo son de tipo montaña e híbridas, cuya característica principal es un rodado 26" que por lo regular adapta bien las llantas que permiten circular cómodamente en la ciudad. Este tipo de

¹⁷ Para ver a detalle las rutas de los ciclistas, se puede visitar el mapa digital en <https://laperiferiaenbici.wordpress.com/mapa-ciclista/>

	<p>bicicletas permite realizar cambios de velocidad para aligerar las pendientes que pudiesen presentarse en el camino. Otra característica notable, es que la mayoría de las personas entrevistadas usaba bicicletas de marcas mexicanas como Bimex, Veloci o Mercurio y, también, bicis de segundo uso con piezas que se fueron reemplazando a lo largo del tiempo. Alrededor de la mitad de las bicicletas contaba con una parrilla de acero trasera.</p>
h. Accesorios ciclistas	<p>De los principales accesorios observados, se encontraron las mochilas en las que cargaban su “lonche” [regionalismo que hace referencia a un refrigerio que se suele consumir en los horarios de comida], botellas de agua y artículos personales como celulares, dinero o credenciales. Solamente cuatro de los entrevistados, llevaban herramienta básica para parchar una llanta o para arreglar la bicicleta en caso de desperfectos menores; de ahí en fuera, si la bicicleta requería alguna reparación, se iban caminando hasta encontrar un taller que les pudiera reparar la bicicleta. De igual manera, solo tres de los entrevistados llevaban casco y cinco reportaban cargar luces delanteras y traseras ya que, por lo general, las rutas se realizan cuando aún hay luz solar. En época de lluvias, solo siete de los(as) entrevistaos(as) dijeron cargar con algún tipo de impermeable o botas que los protegieran.</p> <p>Finalmente, el tipo de vestimenta que usaban los ciclistas era de acuerdo al tipo de empleo que tenían, así, los más comunes fueron botas de casquillo, pantalones de mezclilla, gorras, playeras tipo polo o de cuello redondo, chamarras, tenis deportivos y uno que otro chaleco reflejante (ver imágenes 3.5 a la 3.10).</p>
i. Accidentes	<p>Dentro de los testimonios recabados, solamente hubo dos referencias de accidentes que tuvieron hospitalización por fracturas de algún hueso. Dentro de los accidentes más comunes eran las discusiones verbales con automovilistas, el acercamiento excesivo del transporte público mientras se circulaba por vialidades sin Ciclovía, choques leves con otros ciclistas y discusiones verbales con motociclistas y automovilistas que no respetaban el alto total en los cruces, tanto de las avenidas/calles como de las ciclovías. También se registraron caídas provocadas por el mal estado de las calles, las avenidas o las ciclovías.</p>
j. Razones para usar la bicicleta	<p>Las personas entrevistadas refirieron que una de las principales razones para usarla era el ahorro en el transporte público y la posibilidad de hacer ejercicio mientras se desplazaban. De igual manera, hubo muchas referencias sobre la sensación de libertad y de felicidad que provocaba el hecho de pedalear.</p>

Tabla 3.3 Concentrado de las características principales de la y los ciclistas entrevistados. Elaboración propia.



Imagen 3.5 Chofer, 47 años; Ciclovía Juan de La Barrera. Fuente: Archivo personal.



Imagen 3.6 Empleado, 60 años; Ciclovía Juan de La Barrera. Código: Fuente: Archivo personal.



Imagen 3.7 Afanadora, 40 años; Av. Juan de la Barrera. Fuente: Archivo personal.



Imagen 3.8 Herrero, 71 años; Av. Juan de la Barrera. Fuente: Archivo personal.



Imagen 3.9 Empleado, 55 años; Av. Adolf B. Horn.
Fuente: Archivo personal.



Imagen 3.10 Seguridad privada, 46 años; Av. Adolf B.
Horn. Fuente: Archivo personal.

3.3.3 Grupos ciclistas en las zonas de estudio

Una parte visible en el AMG son los grupos ciclistas que organizan rodadas en diferentes puntos de la metrópoli. Si bien existen muchos paseos dentro de la ciudad, esta investigación se ha centrado en entrevistar a aquellos grupos que han realizado rodadas en las colonias previamente seleccionadas. De esta forma, se llevó a cabo un rastreo en redes sociales (Facebook e Instagram) para ubicar a algunos grupos y se obtuvieron los siguientes nombres: Rodada Las Juntas; Mapaches del Valle, Bici-Búho y un grupo que realiza rodadas de la zona de Las Juntas hacia el pueblo de Cajititlán (ubicado en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga). De esta lista con Bici-Búho y con Mapaches del Valle no se concretaron las reuniones. Mientras que, sí se realizó una entrevista con los fundadores de Rodada Las Juntas, el 10 de agosto de 2020. A continuación se describen brevemente algunos datos de este grupo y su papel dentro de la colonia.

Ubicado entre los límites de los municipios de Guadalajara y San Pedro Tlaquepaque, “Rodada Las Juntas” es un grupo que organiza paseos nocturnos en bicicleta dentro de la

colonia Las Juntas y sus alrededores. La historia del grupo se remonta hace casi 5 años, cuando decidieron unir a las y los habitantes de su colonia a través del ciclismo. En voz de algunos de los organizadores, con estos paseos “más que salir a rodar se busca conocer a la comunidad [...] Es una rodada en la que van surgiendo amistades, hermandad, a pesar de la falta de infraestructura, señalética...” (César, miembro fundador). Semanalmente, el grupo traza diferentes rutas en las que han participado más de cincuenta vecinas y vecinos de todas las edades. Además de Las Juntas, algunas de las colonias por las que han transitado son: Miravalle, El Álamo o El Vergel, todas ubicadas en TLQ y GDL. También han organizado rutas más largas a sitios como Cajititlán en TJZ o al municipio de Chapala (ver imagen 3.11).



Imagen 3.11 Rodada semanal realizada durante 2019. Fuente: Cortesía Rodada Las Juntas.

De acuerdo con los fundadores del grupo, los paseos que organizan le apuestan a la inclusión, pues se acepta todo tipo de bicicletas e, incluso, han comprado cascos y luces para prestarlas: “aquí lo importante es que nadie se quede [...] a veces llegan a la rodada y los compañeros ayudan a lubricar cadenas, ajustar frenos, nosotros tratamos de que todos nos la pasemos bien y que todos disfrutemos...” [César, miembro fundador]. De este grupo, se rescata la participación de la niñez y de las mujeres, pues son sectores que difícilmente se ven en avenidas principales y en recorridos de más de 3 km fuera de la colonia.

De la información recopilada a través de redes sociales y notas periodísticas digitales, otros grupos ciclistas, organizaban rodadas semanales que, algunas veces, incluían reuniones o actividades artísticas o culturales. Por lo general, los grupos ciclistas que ruedan en las periferias tapatías suelen ser reconocidos solamente a nivel local por las colonias donde regularmente pedalean, en el caso del presente estudio, se ubicaron rodadas fueron: Las Juntas (TLQ-GDL), Real del Valle (TJZ) y Santa Cruz de Las Flores (TLQ).

Sin embargo, en GDL y zonas céntricas de Zapopan, existe otro sector que realiza actividades en favor de la movilidad no motorizada y que se diferencian de estos grupos: los denominados “colectivos ciclistas”. El principal objetivo de los colectivos, radica en la organización formal y/o legal, así como la activa participación política sobre temas de movilidad urbana. Estos colectivos suelen ser los portavoces de la comunidad ciclista y, también, suelen estar presentes en la gestión y toma de decisiones en materia de seguridad vial, de construcción de infraestructura ciclista y de resolución de las problemáticas con los servicios de transporte público.

Desde 2007, se tienen registros de la conformación de grupos ciclistas en la ZMG y algunos datos refieren que en la ciudad existen poco más de 31 colectivos organizados en distintos puntos de la ciudad (Salcedo, 2016); sin embargo, el tipo de acciones ejercidas por estos grupos prevalece en las zonas céntricas de la metrópoli, dejando de lado alianzas con los grupos organizados en las periferias. Entre los principales colectivos que han impulsado iniciativas ante diferentes instancias, están: GDL en Bici, Bicicleta Blanca, FemiBici y Metropolitano en Bici.

3.4 Herramientas de análisis de la información

Uno de los grandes retos de toda investigación es la sistematización de los datos y la selección de las herramientas que posibiliten su análisis. En este sentido, para el presente proyecto se ha elegido usar el software NVivo© —un software de análisis de datos cualitativos producido por QSR International©—, para analizar las entrevistas semiestructuradas y las notas de campo que contenían la información del muestreo por conveniencia.

La elección de este software responde meramente a las posibilidades de acceso a una prueba gratuita dadas las condiciones de sana distancia que fueron impuestas en las instituciones educativas que contaban con otro tipo de licencias.

Los pasos para el análisis cualitativo se pueden dividir en tres momentos: el primero constó de la transcripción de las entrevistas que fueron grabadas, la transcripción de notas de campo que fueron resultado del diario de la investigadora, el ordenamiento del levantamiento audiovisual; el segundo momento, fue la creación de una lista preliminar de códigos a partir de la operacionalización del concepto de apropiación del espacio público; mientras que el tercer momento, fue reestructurar esa lista con la información recabada en campo, ingresarla en el software y dar paso a la *triangulación* entre lo dicho por las personas entrevistadas (durante el muestreo y fuera de él), el diario de campo, el levantamiento audiovisual y los documentos bibliohemerográficos revisados (incluyendo bases de datos). Es importante señalar, que con la triangulación del método y las técnicas utilizadas, se pretende:

analizar un mismo fenómeno a través de diversos acercamientos. [...] El arte de este tipo de triangulación consiste en dilucidar las diferentes partes complementarias de la totalidad del fenómeno y analizar por qué los distintos métodos arrojan diferentes resultados. [...] Esta triangulación consiste en la verificación y comparación de la información obtenida en diferentes momentos mediante los diferentes métodos. (Okuda y Gómez, 2005: 119, 120 y 121).

Cruzar los discursos de las y los ciclistas, de la visión institucional, de los grupos ciclistas, de la investigadora y de la mirada a través de lo visual, permitió un análisis a lo largo de todo el periodo de trabajo de campo, permitiendo conocer cómo se desarrolló el proceso de apropiación del espacio público y las diferencias de quienes se mueven, de quien investiga y de quien ejecuta políticas en materia de movilidad en bicicleta.

Ahora bien, para la lista final de códigos (ver anexo 7) se abreviaron los nombres de los observables para identificar qué tan constantes fueron los discursos en cada una de las categorías de análisis, generando un diagrama de proceso en donde se ve la frecuencia de cada categoría, de acuerdo con los discursos codificados (ver figura 3.4).



Figura 3.4 Diagrama de proceso que muestra la frecuencia que se encontró en los discursos. Fuente: Elaboración propia a través del software NVivo©

La figura 3.4 muestra, en cada columna, los códigos (observables) que aparecieron con mayor frecuencia dentro del análisis (ver Anexo 8); en este sentido, de derecha a izquierda se muestran de mayor a menor frecuencia. En cuanto a los colores, se fueron encontrando conexiones entre los observables de cada categoría; es decir que aunque coincidan en color, no necesariamente se encuentran dentro del mismo indicador, componente o dimensión. Con esto, se infiere la interrelación entre cada una de las dimensiones del concepto central, es decir, el análisis cualitativo fue, primero, por dimensión y cada participante de la investigación (investigadora, ciclistas, funcionarios, habitantes de las colonias, fuentes bibliohemerográficas y registro audiovisual); para, posteriormente, definir la interrelación de las mismas. A continuación, se presenta el análisis completo.

CAPÍTULO IV. LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE Y LA APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA PERIFERIA SUR DEL AMG

La principal línea de este trabajo de investigación implica conocer cómo y bajo qué condiciones se desplazan las personas que usan la bicicleta como medio de transporte por diferentes zonas de la Periferia Sur del Área Metropolitana de Guadalajara. Bajo esta línea, el presente capítulo expone, de manera organizada, la información recabada durante el periodo de trabajo de campo (2020-2021), basando el análisis de los datos en dos objetivos específicos planteados en el diseño del presente estudio:

- a. Caracterizar y clasificar los lugares que los ciclistas identifican durante sus trayectos cotidianos desde su lugar de origen, hasta su lugar de destino.
- b. Analizar los elementos espaciales, corporales y/o simbólicos que existen dentro de la relación persona-bicicleta durante sus trayectos diarios.

Como se detalló en el apartado metodológico de esta tesis, la información analizada en el presente capítulo es resultado de la observación participante, el muestreo por conveniencia y las entrevistas semiestructuradas. Los resultados se expondrán con base en la tabla 3.1 y de acuerdo con el cruce de información obtenido de los puntos de origen y destino de los viajes ciclistas, que fueron identificados en la primera etapa del trabajo de campo. Es necesario mencionar que para el análisis de la información, las dimensiones están íntimamente relacionadas, es decir, no se pueden comprender de manera aislada los cuerpos ciclistas, las relaciones socioespaciales que entablan y los lugares, del espacio físico material por donde se desplazan cotidianamente (ver figura 4.1).

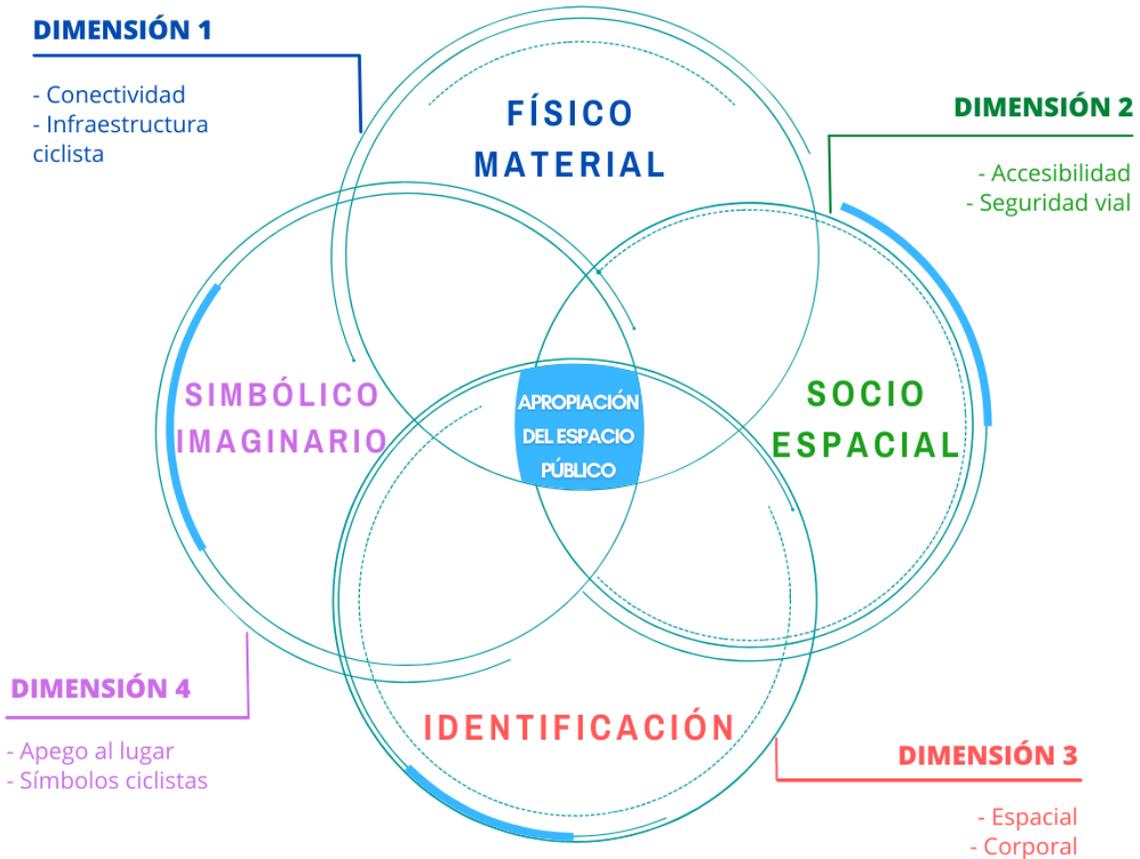


Figura 4.1 Muestra la relación entre las cuatro dimensiones que se utilizarán para el análisis de los casos de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la figura 4.1, para comprender holísticamente al concepto central (*apropiación del espacio público*), se delimitaron cuatro dimensiones, de las que se desprenden ciertos componentes que permitieron observar en campo (indicadores) cómo se da la movilidad ciclista de la zona de estudio. Dichas dimensiones serán las que guíen el análisis de la información que a continuación se presenta.

4.1 Dimensión Físico-Material

A partir de las observaciones etnográficas, el registro audiovisual y el levantamiento del muestreo por conveniencia, fue posible establecer en esta primera dimensión dos

componentes principales: la conectividad y la infraestructura ciclista existentes en la zona de estudio. El principal indicador en el componente de conectividad, corresponde a las redes de conexión motorizada y no motorizada que existieron entre el periodo de 2019 a 2021, y que contemplaron el origen, el destino y el trayecto entre ambos puntos de los viajes ciclistas registrados por la investigadora. En cuanto al componente de infraestructura ciclista, los indicadores se observaron tanto en el espacio en general, como en la infraestructura ciclista existente en la zona de estudio; dichos indicadores fueron: el tipo de mobiliario, la traza urbana, las condiciones de las calles, los cruces y las ciclovías; entre otros.

4.1.1 Conectividad

A través de la observación participante, el levantamiento audiovisual de la investigadora y los datos recolectados durante el muestreo por conveniencia, fue posible identificar los principales puntos de origen y destino en los viajes ciclistas de la zona de estudio. Entre las principales colonias que se identificaron como punto de origen en la zona de estudio, están: Santa Fe (TJZ), Santa Cruz del Valle (TLQ), Toluquilla (TLQ), Las Juntas (TLQ)—estas últimas dos colonias comparten como característica principal, la cercanía con diferentes zonas industriales y avenidas principales como el Periférico Sur “Manuel Gómez Morín” (que conecta gran parte del AMG) o la Av. Gobernador Curiel (que atraviesa de norte a sur el AMG).

En tanto, el principal punto de destino es la zona industrial¹⁸ que, para fines de este estudio, solamente considerará algunas de las avenidas y colonias que se encuentran en el polígono de estudio y que colindan con el Periférico Sur Manuel Gómez Morín (TLQ), hasta su continuación con los límites municipales entre TLQ y GDL. Algunas de las colonias intermedias son: Las Pintas (El Salto), El Campesino (TLQ), La Guadalupana (TLQ), Las Juntas (TLQ), Miravalle (TLQ), Artesanos (TLQ), Toluquilla (TLQ), Ferrocarril (GDL) y El Álamo (GDL), El Manantial (GDL).

¹⁸ Para conocer una descripción más detallada de este punto de destino en los viajes ciclistas, ver el capítulo 2 de esta tesis. Para ampliar más la perspectiva histórica del desarrollo industrial en Jalisco, consultar: Arias, P. (1983). *Fuentes para el estudio de la industrialización en Jalisco. Siglo XX*. México: Cuadernos de la Casa Chata; y, De la Torre, F. (2007). *El patrimonio industrial jalisciense del siglo XIX: entre fábricas de textiles, de papel y de fierro*. Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco.

A través del levantamiento fotográfico y la observación participante, se constató que la topografía de la mayor parte del municipio de TLQ presenta terrenos planos, algunas colinas y muy pocos cerros, entre ellos el Cerro del Cuatro que está ubicado en medio de las colonias ya mencionadas y que a su alrededor contiene diversas empresas de giro industrial, como Cementos Mexicanos —que desde 1976 opera en la zona. Estas elevaciones alrededor del Cerro del Cuatro impactan en las rutas ciclistas que van de las colonias Toluquilla y Santa Cruz del Valle hacia Las Juntas o la Zona industrial, pues implican un mayor esfuerzo físico y, en época de lluvias, un riesgo dadas las constantes inundaciones de la zona.

Gran parte de las colonias que rodean a la zona industrial de la zona sur de GDL, se conformaron gracias a la migración que se vivió a partir de los años cincuenta; en este sentido, fue una época en la que, de acuerdo con Arias (1980: 14-15), se consolidaron “pequeños capitales industriales, urbanos de diferentes ciudades del centro y del occidente del país (Colima, Tepic, Mazatlán, Zacatecas) que perciben en esta ciudad la existencia de un mercado local más amplio para la producción y que muy pronto descubren la posibilidad de utilizar las buenas comunicaciones de Guadalajara para alcanzar mercados más amplios. [...] En este sentido la mano de obra constituye desde el principio una de los recursos abundantes y accesibles en la ciudad lo que va a garantizar la posibilidad de desarrollar diferentes actividades productivas que utilicen mucha fuerza de trabajo”.

La expansión urbana que experimentó Guadalajara tras la migración de la población a las zonas industriales como la del Álamo, consolidada en los años cincuenta (García y Núñez, 2017), impulsó la conformación de colonias populares a los alrededores de las principales fuentes de empleo. Actualmente, fue posible observar, durante los recorridos ciclistas realizados por la investigadora, alrededor de cuatro parques industriales con diversas empresas dedicadas a distintos ramos como: logística, siderúrgica, reciclaje y distribución de diversos productos. En la zona de estudio, fuera de dichos parques industriales, la investigadora pudo registrar el establecimiento de diversas empresas, tanto pequeñas como grandes; entre las que destacan: Paquete Express, Frialsa, TLW, Transportes CAFESA, Cementos Guadalajara, Cementos Moctezuma, Farmacéutica PISA, Purina, Aceitera La Junta, Ferromex, Aluminios de México, Centro de distribución Soriana, DHL, LALA, Bimbo, Sabritas, Sello Rojo, MASECA (ver imagen 4.1), entre otras.



Imagen 4.1 Vista de la cerca perimetral de la empresa MASECA; imagen tomada desde la ciclovía ubicada en el camellón central de la Av. Adolf Horn, límites municipales de TJZ y TLQ. Fecha: 21/11/20; 1:56 pm. Autora: Laura San Vicente.

Con la observación participante, se constató que el resto de las actividades comerciales y de servicio ubicadas en las colonias de origen y de destino, tienen que ver con giros diversos de carácter vecinal (ferreterías, lavanderías, tlapalerías, papelerías, tecnología, abarroteras, carnicerías, cremerías, puestos de frutas y legumbres, cenadurías y pequeños restaurantes, bares, pizzerías, neverías, panaderías, bazares, puestos con venta de alimentos y otros artículos), tiendas de conveniencia,¹⁹ minisúper, supermercados.

El comercio informal es otra de las fuentes importantes de ingresos; esta zona se caracteriza por tener puestos ambulantes entre las calles o en las plazas públicas, que ofertan comida o venta de artículos diversos, tanto nuevos como de segundo uso. También, estas colonias poseen mercados públicos y mercados sobre ruedas que se instalan particularmente

¹⁹ Este tipo de establecimientos comerciales se caracterizan por abrir las veinticuatro horas del día y por contar con productos de primera necesidad, así como con productos que son más fáciles de adquirir que en las tiendas comunes. La mayoría de los ingresos que obtienen este tipo de tiendas son por los clientes “de paso”, pues casi siempre estas tiendas están ubicadas en lugares con mucho tránsito de gente.

los días martes, miércoles, viernes o domingo, y que generalmente ocasionan colapsos viales, así como invasiones a banquetas o ciclovías.

De acuerdo con los resultados de la *Encuesta Origen-Destino COVID-19 2021*, publicados en la *Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara* (EMME), el reparto modal registrado en el AMG, coloca al autobús como la primera opción de gran parte de la población para desplazarse cotidianamente; en segundo lugar, se encuentran los viajes a pie inferiores a veinte minutos; mientras que la tercera opción es el automóvil; y, muy por debajo de estas opciones, se encuentra la bicicleta.

En este sentido, se pudo constatar a través de la observación participante y el levantamiento fotográfico, que la población de Toluquilla, Las Juntas, la zona industrial y de las colonias ubicadas en GDL o las más cercanas al Periférico Sur, tiene más posibilidades para trasladarse en transporte público debido al gran número de rutas que circulan en la zona. Mientras que las rutas de transporte público para las personas de la colonia Santa Cruz del Valle (y zonas aledañas como Concepción, Los Cántaros, Santa Fe y Chulavista), son limitadas y se ven obligadas a tomar más de dos rutas para llegar a sus destinos, pues la conexión con vialidades principales (como el Periférico o Carretera a Chapala) y con transportes masivos²⁰ resulta deficiente para desplazarse a otras zonas del AMG. Esta condición de lejanía, suele incrementar los costos y los tiempos de traslado hacia las actividades laborales, escolares, de compras o de ocio de la población.

De acuerdo con los registros etnográficos, las rutas de camiones urbanos en la zona de estudio conectan principalmente cuatro municipios: San Pedro Tlaquepaque (TLQ), Tlajomulco de Zúñiga (TJZ), El Salto y Guadalajara (GDL). En la zona, se cuentan con unidades tipo camiones urbanos (ver imagen 4.2) con un costo por viaje de \$9.50 y con capacidad para 50 personas aproximadamente. Los horarios regulares de circulación de los contemplan un horario de 4:30 am a 10:00 pm. Algunas unidades cuentan con cámara de video-vigilancia y máquinas recolectoras de pasaje; sin embargo, todos los camiones urbanos

²⁰ Cabe señalar que el trabajo de campo de esta tesis se realizó en el periodo que comprende de 2019 a los primeros meses de 2021; por lo que no se incluye en el análisis, el impacto y las transformaciones generadas por el inicio de operaciones del BRT “Mi Macro Periférico”, inaugurado en enero de 2022, y que sustituyó gran parte de las rutas de transporte público que circulaban por todo el Periférico.

tienen prohibido circular con las puertas abiertas mientras están en movimiento (según lo estipulado en el Reglamento de la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del estado de Jalisco).



Imagen 4.2 Tipo de camiones urbanos que circulan en el AMG; imagen de Av. Juan de La Barrera (TLQ). Fecha y hora de captura: 7/10/20; 5:20 pm. Autora: Laura San Vicente.

A través de la observación participante, se registró que los horarios de mayor flujo de personas son de las 6:00 a 9:00 am; y de las 5:00 a 9:00 pm; y, a partir de las 9:00 pm las rutas de camiones urbanos circulan con un lapso mayor de tiempo entre ellas, generando aglomeraciones en los derroteros que se dirigen a los puntos más alejados del Periférico (por ejemplo, Santa Cruz del Valle, Santa Fe, Chulavista, Lomas del Mirador y Cántaros). Hasta el mes de enero de 2022, las rutas de transporte público que circulaban por el polígono de estudio conectaban con diferentes transportes masivos y diferentes zonas del AMG (ver tabla 4.1).

COLONIA	NOMBRE DE LA LÍNEA
Santa Cruz del Valle (TJZ)	C67 – Roja / c67 - Verde
	C102 / C03
	C50 (645)–Aqua / C50 (645)-Lomas del Mirador
Toluquilla (TLQ)	Arvento - Tren
	E-2 (conexión médica)
	A19 / A21 / A18
	C41–Amarilla / C77 / C103
	C111-Chulavista / C111-Robles / C113-Aqua C113- Valle Dorado
	T19-C07-Roja Vía 2 / T19-C07-Roja Vía 1
	C115 / C115 - arboledas
	T19-c06-azul / T19-c07-blanca / T19 (380) / T19-a01(380-A)
	A09 / A06 / A08
Las Juntas (TLQ)	C03
	C15-Campo Bello / C15–CECYTEJ / C15-Reyes Heróles
	C49–Arboledas / C50-Lomas del Mirador
	C118
	C50 - Aqua Fase 6
	C47-Vergel
	T03 (66)
	C51-Conchitas / C51-Prepa 13
	Estaciones Macrobus (Fray Angélico y Esculturas).
	T01-Plaza del Sol
Zona Industrial Sur de GDL	C03-Santa Cruz del Valle
	C15-Reyes Heróles-Dos Templos
	C108-Zalate-Tetlán
	T14-b/c02 (52-b) - colonia loma linda
	C15-campo bello cima serena
	C15-CECYTEJ-Dos Templos
	L1 Tren Ligero-Patria sur
	C46 - Altamira-Urbi
	T14-b-c02(54)-Glorieta de Tránsito
	C49-Arboledas-Plaza del Sol
	C49-Topacio-Miravalle
	A13–Echeverría
	Estaciones Macrobus (Artes Plásticas, López de Legazpi, Clemente Orozco, Zona Industrial, El Dean).
	Estaciones Tren Ligero (18 de marzo, Urdaneta).

Tabla 4.1 Nombres y destinos de las rutas de transporte público que circulaban por la zona de estudio hasta el 2021. Fuente: Elaboración propia.

Otra de las opciones que tiene la población de la zona sur del AMG para desplazarse cotidianamente, son los sistemas de transporte colectivo masivo: el Sistema de Autobuses de

Tránsito Rápido (*Bus Rapid Transit*), “Macrobus”; y, el Tren Ligero de Guadalajara, “MiTren”.²¹ Estos sistemas masivos tienen servicio en un horario de 5:00 am a 11:00 pm. Los registros etnográficos permitieron identificar que los horarios de mayor flujo de personas en estos sistemas, oscilan entre las 7:00 am y las 9:00 am, y después de las 6pm. Durante dichos periodos, es posible observar grandes filas de personas en las últimas estaciones, tanto del Macrobus (Fray Angélico y Esculturas) como de la Línea 1 del Tren Eléctrico (Periférico, Mártires de Cristo Rey); y es que, para llegar a diversas colonias de la zona sur como Santa Cruz del Valle, Miravalle, El Vergel, El Campesino, Las Pintas, entre muchas otras, se debe tomar algún camión urbano que conecte con su destino.

Es importante resaltar que, dada la cercanía con el Anillo Periférico Sur Manuel Gómez Morín, las rutas de transporte público son más amplias para la población que vive cerca de esta vialidad (Toluquilla, Las Pintas, Las Juntas); sin embargo, para aquellas localidades más lejanas (Santa Cruz del Valle y sus alrededores), es necesario tomar más de una ruta. Además, cabe resaltar que el derrotero de la estación “Fray Angélico”, del servicio del Macrobus (*BRT*), ubicado en los límites municipales de GDL y TLQ se ha convertido en un punto importante de interconexión de la movilidad hacia la zona centro de GDL y hacia las zonas más periféricas del sur del AMG.

Otro tipo de transporte que se registró para que las y los habitantes se desplacen a sus centros de trabajo, fueron las rutas privadas de transporte de personal que, principalmente están conformadas por autobuses tipo viajero. Estas rutas contaban, hasta el 2021, con paradas en lugares determinados dentro de algunas colonias de TJZ, TLQ y El Salto (Chulavista, Villa Fontana Aqua, Cántaros, Paseos del Valle, Las Villas, Las Pintas, El Vergel, Miravalle), y, con regularidad, coincidían con el resto de las paradas del transporte público. Los horarios que se registraron en la circulación de este tipo de transporte son a partir de las 6am; mientras que los destinos principales son los parques industriales que se encuentran en diversos puntos de la Carretera a Chapala y en la zona industrial de GDL.

²¹ Ambos pertenecen al Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). El Tren Eléctrico cuenta en total con tres Líneas en servicio que interconectan GDL, Zapopan, y algunas partes de TQL y Tonalá. El Macrobus cuenta con dos líneas, a partir del 2022, se dio la entrada en circulación del *BRT* “Mi MacroPeriférico”, que como ya se mencionó, reconfiguró el espacio, el transporte y la movilidad del AMG.

De acuerdo con diversas fuentes periodísticas (Mural, 2019; Reporte Índigo, 2018; Reporte Índigo, 2016; El Informador, 2015) en la zona sur del AMG, durante los últimos 20 años, se han reportado problemas de movilidad y vialidades altamente saturadas de automóviles privados y transporte de carga (ver imagen 4.3). El Padrón de Vehículos de Motor Registrados en Circulación en el estado de Jalisco, registra en 2018 un total de 3,910,903; de los cuales, 162,542 (4.2%) se ubican en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga, mientras que en San Pedro Tlaquepaque hay 256,376 (6.5%) vehículos registrados (Fuente: INEGI, 2018); es decir, aproximadamente uno de cada diez vehículos registrados en el estado se ubica en los dos municipios mencionados.

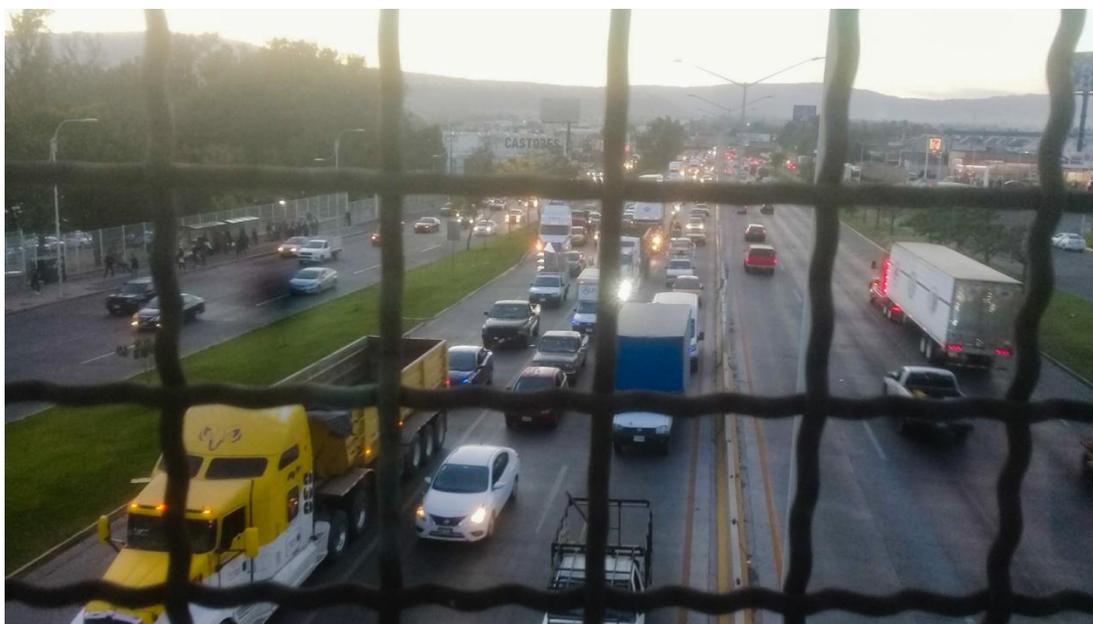


Imagen 4.3 Vista del tráfico vehicular sobre el Anillo Periférico “Manuel Gómez Morín” a la altura del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), en sentido de Norte a Sur. Fecha: 20/02/20 6:56 pm. Autora: Laura San Vicente.

Ahora bien, la expansión urbana desordenada de la metrópoli, una red de transporte público insuficiente y pocas políticas públicas destinadas a la promoción del uso de la bicicleta, han impactado en la incentivación de medios motorizados. Moverse en auto (y cada vez más en motocicleta) se ha convertido en una opción muy frecuentada por aquellas

personas que tienen a posibilidad de adquirir un vehículo. Lo anterior es completamente visible en el incremento de autos particulares registrados en circulación que tiene el estado de Jalisco entre 1950 y 2019 (ver tabla 4.2).

Año	Número de automóviles particulares registrados	Población total en Jalisco	Número de autos por cada 100,000 habitantes
1950	10 000	1.7 millones	588
1970	82 000	3.3 millones	2 485
2000	754 000	6.3 millones	11 968
2007	1 426 027	7.1 millones	20 085
2019 (estimación)	2 198 845	8.3 millones	26 492

Tabla 4.2 Padrón de vehículos de motor registrados en circulación. Fuente: INEGI

Este incremento en el parque vehicular ha traído consigo condiciones muy particulares en la movilidad de la metrópoli tapatía y que son reconocidas en el Programa Sectorial de Movilidad Sustentable, que el Gobierno de Jalisco contempla en su Plan Estatal de Desarrollo 2013-2033; entre las que destacan: la saturación de vialidades a cualquier hora del día, el incremento en los tiempos de traslado, una mayor contaminación ambiental y el exceso de velocidad²² que alcanzan los vehículos motorizados dentro de la ciudad. Así,

para el 33 por ciento de la población en la ZMG la realidad es motorizada. De acuerdo con datos del 2018 de la Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas, el número de vehículos en la metrópoli ha incrementado a un millón 570 mil. Ante la proliferación de taxis, mototaxis, vehículos particulares y motocicletas en la demarcación, se estima que existen 315 vehículos por cada mil habitantes, una elevada tasa que posiciona a la perla tapatía como una de las ciudades más congestionadas, en términos vehiculares, de Latinoamérica (Ávila, 2019).

²² De acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud (2017: 2,3) “los usuarios más vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los conductores de motocicletas, tienen un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales cuando los automóviles chocan contra ellos. La probabilidad de que un peatón muera si es atropellado por un automóvil también aumenta drásticamente con la velocidad. [...] Las investigaciones han demostrado que una gran parte de los peatones sobreviven si son atropellados por un automóvil que se desplaza a 30 km/h, pero la mayoría mueren si la velocidad es de 50 km/h o más”.

Esta condición altamente motorizada es visible en las vialidades de la zona sur, bastaron algunas horas de recorrido en bicicleta, así como platicar con las y los ciclistas, para percibir dicha condición y los impactos que se generan en la movilidad de peatones y ciclistas:

[...] Una vez que se llega a la calle Vía Manzanillo, el cruce más peligroso es el de Periférico Sur. A pesar de que en este cruce hay semáforos en ambos sentidos, y un puente vehicular que beneficia a la mayoría de los automóviles que circulan sobre el Periférico, las vueltas continuas, la mala sincronización de los semáforos y la falta de cultura vial (muchos motociclistas y automotores no respetan los altos marcados), provocan que las personas que van a pie o en bicicleta por esta zona se pongan en riesgo y extremen más precauciones de las que se deberían. Yo, por ejemplo, para cruzar por este punto, espero unos minutos más después del alto para asegurarme que los autos se detengan y que ninguno pretenda pasárselo; también hago contacto visual con los conductores para asegurarme el camino que seguirán y no me tome por sorpresa alguna vuelta que den improvisadamente y sin señalización. *Fragmento del diario de campo de la investigadora durante un recorrido en bicicleta realizado en enero de 2020, de la Av. Adolf Horn hacia la Av. Juan de La Barrera.*

Entrevistadora: ¿Qué cambios nota en la zona durante el tiempo que lleva andando en bicicleta?

CMT: Sí hay más tráfico, porque desde que pavimentaron esta zona [refiriéndose a la av. Juan de La Barrera en el tramo correspondiente a GDL], como que los autos se desvían cuando hay mucho tráfico en la Carretera [a Chapala] y los carros salen por aquí [av. Juan de la Barrera] para ir al Peri [Periférico]... *Testimonio de CMT, ciclista de 56 años, durante el muestreo del jueves 2 de octubre de 2020 en la ciclo vía de Av. Juan de La Barrera.*

En esta zona sur del AMG, la motocicleta y el vehículo privado, son medios recurrentes. Y, por ejemplo, el uso de los mototaxis, se ha convertido en otra opción motorizada que tienen las personas para completar sus viajes, pues, aunque varias rutas de transporte urbano circulan al interior de algunas colonias, generalmente, no suelen abarcar los puntos alejados dentro de ellas. Ante este hecho, el uso de la bicicleta para transportarse, como se verá más adelante, es seccionado y, en algunas ocasiones se realizan viajes de más de 10 kilómetros de manera intermunicipal.

Bajo este escenario, los viajes en automóvil particular y en motocicleta se han convertido en una opción rápida y hasta económica para que las y los habitantes de ambas colonias se desplacen. Sin embargo, aunque en menor proporción, la bicicleta también ha logrado sustituir los viajes en transporte público, dadas las condiciones motorizadas que se han adueñado del AMG; así lo mencionaron diversos testimonios recopilados durante el muestreo:

CCG: Tengo usando la bicicleta como 9 meses... antes de eso me transportaba en camión.

Entrevistadora: ¿Por qué decidió cambiar del transporte público a la bicicleta?

CCG: Es más rápido, más aparte [sic] sirve como ejercicio y te mueves más rápido porque hay muchos vehículos; te mueves más rápido y es más rápido llegar a tu destino. *Testimonio de CCG, ciclista de 28 años, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Entrevistadora: ¿Por qué decidió usar a bicicleta como medio de transporte?

CCE: Porque es más fácil y más rápido. Porque muchas veces me quedaba esperando el camión y no pasaba; ahí me tardaba hasta una hora y en la bicicleta hago como diez minutos para llegar al trabajo. *Testimonio de CCE, ciclista de 38 años, durante el muestreo del jueves 2 de octubre de 2020 en la ciclovía de Av. Juan de La Barrera.*

Un dato importante que revelan los datos de *Encuesta Origen-Destino COVID-19 2021*, es que el uso de modos no motorizados en los desplazamientos cotidianos en el AMG, se da predominante en centralidades ubicadas al exterior del anillo Periférico que incluye parte de la zona del presente estudio. De acuerdo con las observaciones realizadas en ambas colonias, existe un número importante de viajes ciclistas internos; sin embargo, sigue siendo la zona de Santa Cruz del Valle y la Antigua Carretera a Chapala, en donde se registró más presencia de ciclistas en las calles. Esta información, se vincula con los datos registrados en el DENUE, que indican una mayor presencia de giros comerciales vinculados a los talleres de reparación y venta de bicicletas.²³

No existen registros públicos de aforos ciclistas que se hayan realizado dentro del polígono de estudio; solamente se pudo constatar una base de datos en puntos ubicados en TLQ que, brinda información sobre una encuesta ciclista realizada para la edición de 2018 del Ranking de Ciclociudades en el AMG. Este sentido, y cruzando los datos de cuatro puntos de dicha base de datos, así como los registros audiovisuales levantados en la zona y los conteos rápidos de ciclistas realizados durante el levantamiento del muestreo (que arrojaron un promedio de 40 ciclistas circulando entre 5:00 pm y 7:00 pm) fue posible identificar tres zonas que tienen mayor atracción de viajes, si se parte del Anillo Periférico en su cruce con Gobernador Curiel: La zona ubicada en Av. Gobernador Curiel y calle Arquitectura en la colonia Miravalle; La Av. Juan de La Barrera en su cruce con Av. Las Rosas, en la colonia El Vergel y El cruce de Av. Lázaro Cárdenas y Carretera a Chapala en la colonia El Álamo.

²³ Estos datos están expuestos en el último apartado del Capítulo II de esta tesis.

Los hallazgos en cuanto conectividad, apuntan que las opciones de movilidad que tiene la población de estas zonas son limitadas. La observación participante y el levantamiento fotográfico muestran, a su vez, que las personas suelen completar el último tramo de su viaje bajo diversas modalidades motorizadas (dos o más transbordos de camiones urbanos, taxi, moto-taxi), mientras que otras lo hacen caminando, en bici taxis (ver imagen 4.4) o en las bicicletas que algunas personas dejan amarradas a la entrada de los fraccionamientos de la zona. Asimismo, en la zona fue posible observar una gran cantidad de motocicletas en circulación, y estacionadas adentro de las empresas. Esto nos indica que la bicicleta tiene un alto grado de posibilidad de convertirse en una alternativa de transporte eficiente, siempre y cuando se garantice la seguridad vial.



Imagen 4.4 Bicitaxi que circula al interior de una colonia en el polígono de estudio en TLQ. Fecha: 22/04/20; 1:45 pm. Autora: Laura San Vicente.

Los datos obtenidos del muestreo y la observación participante, revelan que existe una relación entre las características comerciales e industriales de la zona y los motivos de los viajes; en este sentido, las y los ciclistas de la zona no suelen usar la bicicleta para ejercitarse, sino que lo hacen con fines de empleo, de compras y comerciales. Esto resulta importante para

la planeación de la infraestructura ciclista de esta zona pues se orientaría a las necesidades reales de desplazamiento y brindaría un acceso más justo a diversos sectores de la población.

4.1.2 Infraestructura ciclista

Con base en la cartografía local y la observación participante, se estima que la periferia sur del AMG cuenta con aproximadamente 34.6 kilómetros de infraestructura ciclista exclusiva, que está exenta de interconexiones seguras con la infraestructura del primer cuadro de Guadalajara; de los cuales, 29.7 kms son ciclovías segregadas y 7.7 kms son ciclobandas.²⁴

En la zona delimitada para este estudio, se ubican dos ciclovías en los puntos de origen, de destino y de ruta de los viajes ciclistas registrados durante el muestreo por conveniencia (ver tablas 4.3 y 4.4). Dicha infraestructura ciclista, ubicada sobre las avenidas Adolf B. Horn y Juan de La Barrera, en conjunto, suma un total de 4.7 kilómetros de ciclovías segregadas y habilitada a lo largo del camellón central y en el carril de extrema derecha, respectivamente. Una de las principales características que comparten ambas ciclovías es la inter municipalidad: en el caso de Adolf Horn, existen señalizaciones verticales a lo largo de la vía que indican los límites entre TJZ y TLQ; mientras que, en Juan de la Barrera, el límite entre GDL y TLQ es visible solamente cuando se corta abruptamente la segregación física de la ciclovía.

²⁴ Para realizar este cálculo, se consideraron los siguientes criterios: kilómetros de infraestructura que se ubicaban en municipios de la zona sur del AMG (TLQ, El Salto y TJZ); Kilómetros cercanos a la zona del presente estudio; y, kilómetros que estuvieran lejanos a los centros históricos de GDL, TLQ y Tonalá. Así, se reporta el total de la suma de kilómetros, hasta el 2021, que se indican en el mapa del Transporte No Motorizado y en la capa de infraestructura ciclista, del portal del Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro) que integra información de los nueve municipios del AMG y del Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN).

Longitud en Kilómetros	Superficie de rodamiento	Ciclovías segregadas (con división mediante barrera física)	Ubicación (municipios)
1	Asfalto	Av. Camino al ITESO	TLQ
1.7	Asfalto. Bidireccional	Av. Juan de La Barrera	Límite de GDL con TLQ
2.2	Asfalto. Bidireccional	Camellón central de la Av. 8 de Julio	TLQ
2.3	Concreto. Bidireccional	Camellón central de la Av. Jesús Michel González	TLQ
3	Asfalto. Bidireccional	Camellón central de la Av. Adolf B. Horn	Atraviesa TJZ y TLQ
5.7	Concreto y asfalto	Av. Antiguo Camino Real de Colima	Atraviesa TJZ y TLQ
13.8	Asfalto	Sobre el Circuito Metropolitano Sur	TJZ

Tabla 4.3 Elaboración propia con base en el Manual de Lineamientos y Estándares Para Vías Peatonales y Ciclovías del Plan de Movilidad Urbana No Motorizada de Jalisco; en el Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas; y, en la información contenida, hasta 2020, en el Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro).

Longitud en Kilómetros	Superficie de rodamiento	Ciclo-bandas (división mediante franja en la superficie de rodamiento)	Ubicación (municipios)
2.7	Asfalto	Sobre la Av. Jesús Michel González	Límites de TLQ y TJZ
5	Adoquín	Ubicados en diversas calles del centro histórico del municipio que tienen adoquín como superficie de rodamiento.	TJZ

Tabla 4.4 Elaboración propia con base en el Manual de Lineamientos y Estándares Para Vías Peatonales y Ciclovías del Plan de Movilidad Urbana No Motorizada de Jalisco; en el Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas; y, en la información contenida, hasta 2020, en el Sistema de Información y Gestión Metropolitana (SIGmetro).

A pesar de que la infraestructura ciclista en la zona de estudio posee barreras físicas para que los vehículos motorizados no puedan ingresar al carril ciclista, de acuerdo con las observaciones hechas en la zona, se registraron 55 invasiones de motocicletas tipo Scooter y deportivo en las ciclovías y en las banquetas (ver imagen 4.5); sobre todo, en los horarios de mayor flujo vehicular: 6:00 a 9:00 am y 5:00 a 8:00 pm.



Imagen 4.5 Motociclista invadiendo la cicloavía segregada en Av. Adolf B. Horn, TJZ. Fecha: 28/02/2020; 6:45 pm. Autora: Laura San Vicente.

A pesar de que el artículo 60 del Reglamento de la Ley de Movilidad en Jalisco, menciona que las personas que se transportan en motocicleta tienen derecho a: “Desplazarse y transitar en todas las vías públicas en donde no exista una restricción o señalamientos que le impida la circulación por su seguridad”; esto, no sucede con regularidad y se pone en riesgo la seguridad vial de peatones, ciclistas, pues las motos alcanzan mayores velocidades que el resto de los transportes.

Los testimonios de las y los ciclistas señalan que las motocicletas son un modo de transporte que se beneficia de cierta flexibilidad en las reglas viales. Además, si se considera que es un transporte de bajo costo, con cierta facilidad de movimiento y con la posibilidad de evadir las restricciones; entonces, se convierte en una opción económica y flexible para maniobrar en zonas periféricas de alto tráfico en el AMG. Sin embargo, esta hipótesis deberá discutirse a profundidad en otro estudio.

Ahora bien, con la observación participante fue posible registrar, fotográficamente y en el diario de campo, las condiciones del mobiliario urbano dentro de las cicloavía de la zona de estudio (ver tabla 4.5):

CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA	REGISTRO FOTOGRÁFICO
<p>Señalizaciones horizontales: En la Av. Adolf B. Horn, presentan desgaste en la pintura de las seis intersecciones de la ciclovía y de los pasos peatonales; en el caso de la ciclovía de Av. Juan de la Barrera, se observó que la única señalización desgastada se ubica sobre la barrera física que segrega la ciclovía de la avenida.</p>	 <p>Imagen 4.6 Detalle de las señalizaciones en la ciclovía Adolf B. Horn. Fecha: 02/03/2020; 5:40 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>  <p>Imagen 4.7 Barrera física que separa la ciclovía de la Av. Juan de la Barrera. Fecha: 26/04/2021; 1:20 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>
<p>Señalizaciones verticales: en la ciclovía de Juan de La Barrera a su cruce con Av. Lázaro Cárdenas, existe una de cruce peatonal y otra de botón de emergencia. En Adolf Horn, hay más número de señalizaciones verticales existen los límites municipales de TJZ y TLQ, los carriles exclusivos para peatones y bicicletas, la prohibición de circulación de motos, los botones de emergencia, la regulación de velocidad (60 kms máx.) y otras que contienen datos informativos de las esculturas de animales dentro de la vía.</p>	 <p>Imagen 4.8 Señalizaciones en la ciclovía de Adolf B. Horn. Fecha: 02/03/2020; 6:20 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>

Alumbrado público: en ambas ciclovías es insuficiente, sobre todo, en las madrugadas y en las noches cuando el flujo de ciclistas coincide con los horarios para desplazarse hacia/desde sus centros de trabajo. También, se registró que el alumbrado es insuficiente en las calles o avenidas que conducen a las ciclovías.



Imagen 4.9 Alumbrado en la ciclovía de Adolf Horn. Fecha: 10/03/2021; 9:42 pm. Autora: Laura San Vicente.

Superficie de rodamiento: Ambas ciclovías reportan asfalto como superficie de rodamiento; las condiciones que se pudieron constatar en ambas, van de regulares a malas. Es importante señalar que durante el periodo de lluvias (aprox. de mayo a septiembre) ambas vialidades se inundan considerablemente, lo que afecta directamente a la infraestructura, que suele contener grandes encharcamientos que imposibilitan la circulación ciclista.



Imagen 4.10 Boquete en medio de la Av. Adolf Horn en los límites municipales de TLQ y TJZ. Fecha: 27/08/2020; 9:42 pm. Autora: Laura San Vicente.

En la ciclovía de Adolf Horn se registró la aparición de dos boquetes. El primero de ellos, y el más grande (aprox. tres metros de diámetro), está ubicado en medio de la ciclovía en los límites de TJZ-TLQ y a un costado de las vías del tren que atraviesan perpendicularmente toda la avenida. Durante el muestreo, este boquete tuvo más de 5 referencias como uno de los elementos físicos de la infraestructura que pudiese provocar accidentes a ciclistas y que ya ha provocado accidentes con los automóviles que invaden el camellón por la zona de las vías del tren.



Imagen 4.11 Incidente en la Ciclovía de la Av. Adolf Horn. Incidente ocurrido en 2020. Fuente: TráficoZMG.

A partir de las lluvias registradas durante el segundo semestre de 2021, se abrió un segundo boquete

(aprox. un metro de diámetro) en medio de la ciclovía, en dirección al Anillo Periférico.

En la ciclovía de Av. Juan de La Barrera se registró una serie de coladeras sin tapa que ponen en riesgo a las personas que circulan por la vía. Asimismo, la hierba alta y la basura que se acumula en una de las orillas, dificulta la circulación. De igual manera, cada domingo, el tianguis que se instala a lo largo de la Av. Juan de La Barrera, impide una correcta circulación por la ciclovía, ya que es constantemente invadida por los puestos ambulantes.



Imagen 4.12 Boquete en medio de la ciclovía Adolf Horn en TJZ. Fecha: 22/09/2021; 6:13 pm. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 4.13 Coladera en la ciclovía Juan de la Barrera en GDL. Fecha: 02/10/2020; 4:30 pm. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 4.14 Hierba y basura en la ciclovía Juan de la Barrera en GDL. Fecha: 07/11/2021; 3:04 pm. Autora: Laura San Vicente.

	 <p>Imagen 4.15 Tianguis en la ciclovia Juan de la Barrera, GDL. Fecha: 28/11/2021; 3:00 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>
<p>Mobiliario urbano: Solamente en la ciclovia de Adolf Horn hay un ciclo-puerto al extremo de la ciclovia; en el resto de la zona de estudio —Prolongación Gobernador Curiel, Antigua Carretera a Chapala y su continuación Juan de la Barrera, así como en las colonias de origen, de ruta y de destino de las(os) ciclistas— las bicicletas son aseguradas a los postes de luz, los árboles, señalizaciones verticales, y otro tipo de mobiliario diferente a los ciclo-puertos. De acuerdo con los testimonios del muestreo, algunos centros de trabajo instalan ciclopuertos. En Av. Juan de La Barrera no se registró este mobiliario.</p> <p>Otros elementos encontrados en la ciclovia de Adolf Horn fueron: bancas de concreto; jardineras, un colector pluvial; y, lo más evidente, esculturas de animales y dinosaurios de gran tamaño que fueron colocadas sobre el camellón central. En la ciclovia de Juan de la Barrera no se registró algún elemento.</p>	 <p>Imagen 4.16 Ciclopuerto en centro de trabajo. Fecha: 28/08/20, 8:00 am. Autor: CCG, ciclista participante.</p>  <p>Imagen 4.17 Mobiliario urbano en ciclovia Adolf B. Horn, TJZ. Fecha: 17/07/2020; 1:20 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>

Tabla 4.5 Muestra las condiciones de la infraestructura ciclista registradas en la zona de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Las características de la infraestructura que se observaron en la zona de estudio, difieren de las recomendaciones contenidas en el Manual de Lineamientos y Estándares para vías Peatonales y Ciclistas del Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada de la ZMG (2009) y en el Tomo IV del Manual integral de Movilidad Ciclista para Ciudades Mexicanas (ITDP, 2011), que busca otorgar seguridad vial durante los desplazamientos. Entre estas destacan: la falta de mantenimiento a las señalizaciones; el exceso de cruces en las ciclovías bidireccionales; las construcciones hechas sobre el camellón y la banquetta; que cierto mobiliario urbano se convierte en obstáculos durante los trayectos; las invasiones de vehículos motorizados; las intersecciones con las vías del tren; y, la ruptura de la traza cuando las vías se ubican entre dos municipios.

A estas características en la infraestructura, se suman las condiciones de las vialidades y las calles ubicadas en las colonias de origen, ruta y destino de los viajes —esto, como se verá más adelante, estará relacionado con la accesibilidad y la seguridad vial que enfrentan las personas que se movilizan en bicicleta. Durante los recorridos se constató que las avenidas y calles poseen coladeras (imagen 4.18), baches (imagen 4.19) u otros obstáculos que dificultan la movilidad ciclista en la zona. Esta situación se agrava durante la época de lluvias (ver imágenes 4.20 y 4.21), pues algunas calles, que conectan con la infraestructura ciclista, no están pavimentadas o sufren graves inundaciones, provocando que se modifique la ruta trazada previamente.



Imagen 4.18 Tramo de la Av. Concepción que conecta con el fraccionamiento Santa Fe en TJZ. Fecha: 30/11/20. Autor CVR, ciclista participante.



Imagen 4.19 Tramo de la Av. Adolf Horn que conecta el Periférico con el inicio de la ciclovía en la calle Dr. Pedro Juan Mirassou. Fecha: 25/08/20. Autor: CJV, ciclista participante.



Imagen 4.20 Calle Camino a Sta. Cruz que desemboca en la Av. Adolf Horn, TJZ. Fecha: 03/09/2021; 6:00 pm. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 4.21 “Calle, gigantera hacia Adolf [sic], ruta diaria hacia mi trabajo”. Descripción tomada de WhatsApp. Fecha: 27/08/20. Autor CCG, ciclista participante.

Las banquetas también son un elemento característico de la zona de estudio; y es que, durante los recorridos realizados por la investigadora, se observaron intentos de señalizaciones

de carriles ciclistas. Y, aunque la mayoría pasan desapercibidas, es importante señalar que están colocadas en avenidas que conectan con la infraestructura ciclista existente (ver imágenes 4.22 y 4.23).



Imagen 4.22 Detalle de señalizaciones horizontales en una banqueta de la Av. Adolf Horn, a la altura de la col. Toluquilla, dirección Periférico, en TLQ. Fecha: 01/10/20; 5:14 pm. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 4.23 Detalle de señalizaciones horizontales en una banqueta de la Av. 1° de Mayo, a la altura de la antigua Hacienda Santa Cruz, TJZ. Fecha: 25/08/20; 2:40 pm. Autora: Laura San Vicente.

Las características de la infraestructura dentro del espacio urbano, tienen un papel crucial en el proceso de apropiación, puesto que podrán facilitar u obstaculizar los desplazamientos ciclistas. En este sentido, una de las grandes deudas en materia de infraestructura, es la ausencia de interconexiones seguras que permitan incrementar y consolidar a la bicicleta como una opción de transporte en la zona. En los siguientes apartados, se analizarán los impactos que tienen las condiciones de infraestructura en la accesibilidad y en la seguridad vial.

4.2 Dimensión Socio-espacial

Tomando en consideración que el espacio es *un espacio de las relaciones*, esta sección estará dedicada a la descripción de dos indicadores fundamentales para comprender con mayor profundidad lo que sucede durante los viajes ciclistas de la zona: la accesibilidad y la seguridad vial.

4.2.1 Accesibilidad

Retomando lo citado por Jirón y Mancilla (2013: 60), la accesibilidad tiene que ver con las condiciones personales que individual y colectivamente poseen las personas para poder moverse en el espacio; en este sentido, las relaciones socioespaciales de la periferia sur del AMG, están enmarcadas en un contexto económico, cultural, social y espacial, muy particular, que caracterizará el uso de la bicicleta en la zona.

De acuerdo con el muestreo por conveniencia y las observaciones etnográficas se constató que el principal motivo para desplazarse en bicicleta, fue el traslado a sus centros de trabajo para ahorrarse dinero en el transporte público; a la vez, señalaron como resultado extra, la posibilidad de ejercitarse mientras se llegan a su destino. Así lo expresa CFL —ciclista de 37 años cuya ruta, de lunes a sábado, tiene como punto de origen Santa Cruz del Valle (TLQ) y como punto de destino Av. Las Rosas, en su cruce con la carretera a Chapala (TLQ):

Uso la bici, una, por ahorrarme los camiones y, dos, por hacer ejercicio. Uno, por economía y, otra, por el ejercicio; más bien, una cosa te lleva a la otra: la economía te lleva a usar la bicicleta a huevo [forzosamente] y esta, te lleva a hacer ejercicio. *Testimonio de CFL, durante el muestreo del jueves 3 de septiembre de 2020 en la Antigua Carretera a Chapala.*

Dadas las condiciones socioespaciales y económicas registradas en las colonias de origen, de ruta y de destino, la bicicleta se ha convertido, también en una opción de transporte para las personas que trabajan en las industrias, construcciones o comercios de los alrededores. En este sentido, se tuvo registro de personas que utilizan su bicicleta para transportar mercancías que compran durante sus viajes o que la usan para concretar algún fin comercial (ver imágenes 4.24 y 4.25).



Imagen 4.24 Bicicleta estacionada sobre la Av. 1° de Mayo, en Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 12:30 pm. Autora: Laura San Vicente



Imagen 4.25 Ciclista circulando sobre la Antigua Carretera a Chapala, en los límites de TLQ y El Salto. Fecha: 21/12/20, 12:50 pm. Autora: Laura San Vicente.

Bajo dichas condiciones espaciales, económicas y sociales, en la zona de estudio predominan ciertos tipos de bicicleta que permiten cubrir las necesidades de viajes de las personas. A través de la observación participante y el registro audiovisual, las bicicletas más vistas fueron: de Montaña, híbridas (tipo ciudad), de turismo y algunos triciclos (ver tabla 4.6).

Tipo de bicicleta	Registro visual
<p>Montaña: Su característica principal es un rodado 26" (pulgadas); también, tienen diferentes cambios de velocidad que permiten aligerar las pendientes que pudiesen presentarse en el camino. Se registraron marcas mexicanas para este tipo de bicicletas (Mercurios y Bimex fueron las más constantes) aunque también se registraron bicicletas armadas con partes de segundo uso.</p>	 <p>Imagen 4.26 Bicicleta de Montaña utilizada para trayectos laborales. Fecha: 07/10/20, 6:30 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>

<p>Híbridas: Estas bicicletas están diseñadas, principalmente, para un uso urbano, ya que combinan características de las bicicletas de montaña y de las de ruta. Por lo general, son de fácil adquisición y modificación de partes (por ejemplo, es relativamente sencillo cambiar el rodado de las llantas, sin tener que cambiar el cuadro completo).</p>	 <p>Imagen 4.27 Bicicleta híbrida utilizada para trayectos recreativos. Fecha: 04/10/20, 7:10 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>
<p>De Turismo: Entre las principales características de esta bicicleta es el manubrio colocado a la altura del sillín, por lo que la postura para pedalear es inclinada hacia el frente. Algunos modelos suelen tener velocidades, pero generalmente no cuentan con tantos cambios como las de montaña. Visualmente, son más delgadas en su estructura general (cuadro); el grosor de las llantas suele variar, aunque generalmente tienen un rodado 28" (pulgadas).</p>	 <p>Imagen 4.28 Bicicleta tipo turismo utilizada para trayectos laborales. Fecha: 02/10/20, 5:15 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>
<p>Triciclos: A diferencia de los triciclos tradicionales de carga que suelen verse en calles de las ciudades mexicanas; en la zona de estudio, es común ver, un modelo que se asemeja a los triciclos infantiles pero para adultos. Generalmente, este tipo de triciclos son adaptados para la carga de mercancías que se van repartiendo en diferentes puntos de las colonias. De acuerdo con los registros etnográficos, este tipo de triciclos son manejados, en su mayoría, por mujeres y suelen ser comercializados en los talleres de bicicletas locales, lo que apunta a que son armados y distribuidos localmente.</p>	 <p>Imagen 4.29 Triciclo utilizado por C-DC para vender sus gelatinas en Santa Cruz de Valle. Fecha: 13/04/21; 2:10 pm. Autora: Laura San Vicente.</p>

Tabla 4.6 Muestra los tipos de bicicleta más comunes registrados en la zona de estudio.

Aunque las diferencias en los tipos de bicicleta son visibles en el rodado, la forma, el peso y los materiales, existe una característica que todas comparten: se van adaptando a las actividades cotidianas de las personas. En este sentido, las bicicletas de montaña e híbridas, suelen ser más adecuadas para el tipo de superficie de rodamiento que hay en la zona pues, de acuerdo con los recorridos realizados por la investigadora, un rodado más ancho en las llantas proporciona mayor agarre al suelo y evita constantes ponchaduras. Por otro lado, las bicicletas híbridas adaptadas con canastas en el manubrio, los triciclos, y las bicicletas con parrillas o sillas, permiten transportar mercancías de todo tipo y a las infancias de diferentes edades.

A lo largo de los últimos veinte años, en las periferias de la metrópoli tapatía han proliferado los fraccionamientos de interés social y se han registrado cambios importantes en la infraestructura urbana de la periferia sur del AMG (Cabrales y Canosa, 2001; García y Núñez, 2017); sobre todo, en los municipios de TJZ y El Salto. Entre los cambios más significativos de la Av. Adolf Horn, que atraviesa los municipios de TLQ y TJZ, se encuentran: la construcción de un autódromo en 1993; la rehabilitación del camellón central, que culminó en el año 2015 con la habilitación de un parque lineal, la ciclovía y la construcción de banquetas en cada extremo; y, la ampliación de dos a cuatro carriles en 1.5 Km de dicha avenida, que fueron inaugurados en 2018.

Todas estas modificaciones espaciales, de acuerdo con testimonios de ciclistas y las observaciones realizadas en la zona, han impactado directamente en las rutas de desplazamiento. Así lo refiere CVL, ciclista de 45 años, cuya ruta diaria tiene como punto de origen el fraccionamiento Lomas del Mirador (TJZ) y, como punto de destino, la avenida Prolongación Gobernador Curiel, en su cruce con el Periférico Sur (TLQ):

[...] Sí, transité cuando todavía no estaban los machuelos [de las banquetas], entonces forzosamente tenía que venir por la orillita de la avenida [Adolf Horn] pero ya cuando vimos que se ampliaron las banquetas a un buen, casi desde donde viene esa raya, hasta donde está usted [aproximadamente lo ancho de un carril de autos], pues ya vimos que se podía andar trotando, caminando o en bicicleta para nosotros. Aunque hay muchos motociclistas que lo toman porque no quieren ir formados y ahí también se pone un poquito peligroso para todos. *Testimonio de CVL, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Esta ampliación de carriles con concreto hidráulico de acuerdo con los testimonios y las observaciones realizadas por la investigadora, incentiva velocidades por encima de los límites permitidos (60 y 50 kms/hr) que, aunado a la ausencia de topes, de semáforos, de reductores de velocidad y del cumplimiento de las normas viales, provocan que los pasos peatonales y ciclistas a lo largo de la avenida Adolf B. Horn (que en su último atraviesa el Periférico Sur) sean altamente inseguros y frecuentes puntos de accidentes.

Con la observación participante y los testimonios ciclistas, también fue posible registrar que las banquetas no solamente contienen a las personas que caminan, sino que también son usadas en las rutas de las y los ciclistas; sobre todo, cuando perciben riesgos en las ciclovías o en las avenidas. El registro audiovisual y el muestreo, permitió evidenciar que en diversas banquetas, vialidades y ciclovías de la zona sur, existen riesgos para caminar y pedalear, sobre todo, en épocas de lluvia (de mayo a septiembre).

De manera sintética, entre los principales riesgos registrados al momento de desplazarse en bicicleta, se encuentran: levantamientos del concreto, postes de luz eléctrica ubicados en medio de la banqueta, baches, ausencia de rampas, bocas de tormenta, coladeras sin tapas, espacios baldíos con hierba alta, escombros, basura. Estas dificultades para desplazarse y las prácticas que realiza para poder circular, las expone CEE, ciclista de 33 años:

Cuando llueve no se puede circular aquí [ciclovía en Av. Juan de la Barrera], porque de las vías para allá ya [dirección Periférico Sur], cuando se inunda mejor me voy por la banqueta [ubicada en la acera de frente]. Es que no se puede circular porque, cuando se inunda, parece canal. *Testimonio de CEE durante el muestreo del jueves 2 de octubre de 2020, en la ciclovía de Av. Juan de La Barrera.*

En las observaciones registradas en la Antigua Carretera a Chapala y su continuación con Av. Juan de La Barrera —que en conjunto conectan cuatro municipios: TLQ, TJZ, GDL y El Salto—, fue posible ver cuatro carriles para el arroyo vehicular, con una mezcla de concreto hidráulico y asfalto. Asimismo, el levantamiento fotográfico realizado en la zona, mostró que en estas avenidas se concentra la mayor parte de talleres de bicicletas de la zona; en total, se contabilizaron quince establecimientos. Por otro lado, con el registro visual, fue posible ubicar bocas de tormenta que atraviesan de extremo a extremo la Antigua Carretera a Chapala y que hacen peligroso el cruce de bicicletas, pues las llantas suelen atorarse en las rendijas.

Particularmente, en la Antigua Carretera a Chapala y su continuación en Av. Juan de la Barrera, se registró que hasta el año 2022, no existía un carril exclusivo o con prioridad ciclista. A lo largo de estas avenidas circulan todo tipo de medios para desplazarse: transporte público, transporte de carga pesada, vehículos particulares, motocicletas, caballos, bicicletas, peatones. Este hecho, de acuerdo con los testimonios recopilados, suele complicar la circulación en la zona; así lo relata CCR, ciclista de 60 años que circula diariamente por la Antigua Carretera a Chapala:

Considero que no lo respetan a uno los automovilistas, ni los camioneros. Los camioneros menos, a veces, andan como neuróticos porque todo el día andan por la misma zona. [...] Una vez, venía así [hace un ademán de manejar la bici] y me tuve que subir a la banqueta, me descontrolé y pegué en el árbol, caí al suelo. Tuve que brincar el machuelo; no acciona uno y pegué con el árbol. Quedé raspado pero el camionero se fue. Toda la avenida es insegura. Siempre el transporte público se pega bien mucho [regionalismo para referirse a exceso] y uno ni modo de agarrar el carril de aquel lado [el sentido contrario]. *Testimonio de CCR, durante el muestreo del jueves 3 de septiembre de 2020, en la Antigua Carretera a Chapala.*

Como se puede leer, han existido diversas transformaciones físicas del espacio que fueron registradas a lo largo de este estudio; las tres principales eran campos de cultivo que se transformaron en: un Verificentro ubicado sobre la Av. Adolf Horn, en el cruce con calle Camino a Sta. Cruz; un parque industrial sobre la calle Camino a Sta. Cruz; y una pensión para transporte de carga en la Av. 1° de Mayo. Estas transformaciones físicas del espacio, están relacionadas con los cambios que llegan a tener las rutas de los(a) ciclistas entrevistados; pues, se incrementa el tráfico vehicular, se comienza a compartir la vía y las banquetas con peatones, automotores, transporte pesado y más lugares comerciales con un constante flujo de carga y descarga de mercancías.

Además de las transformaciones del uso de suelo, estas rutas ciclistas estarán transformándose en función de las condiciones climáticas, teniendo como época clave, las lluvias (ver imagen 4.30). Por otro lado, al no existir rutas de transporte más directas entre las viviendas y los centros de trabajo o compras, la bicicleta se convierte en una alternativa de transporte para ahorrar dinero; pues, si se viajara en camiones urbanos, el costo se elevaría al tomar más de dos rutas para llegar a los destinos.

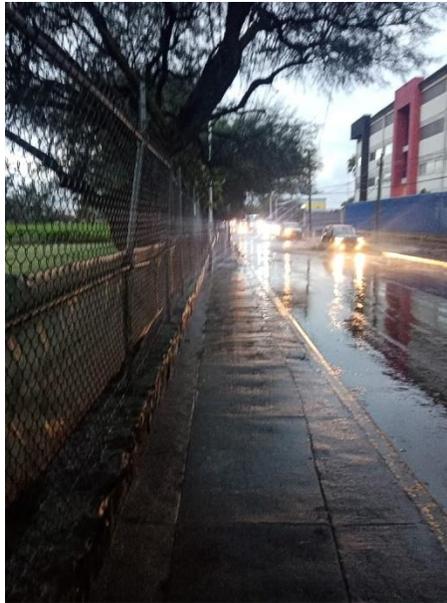


Imagen 4.30 “Av. Concepción del Valle, a lado de la universidad [sic] un enorme charco de agua”. Descripción tomada de WhatsApp. Fecha: 27/08/20. Autor CCG, ciclista participante.

Aunado al espacio físico, las actividades comerciales, los motivos de viaje y las características sociales de la población; las bicicletas observadas son de bajo costo con accesorios (parrillas y canastas) que posibilitan transportar fácilmente cargas pesadas y voluminosas, o con accesorios como: mochilas en las que cargaban su “lonche” [regionalismo que hace referencia a un refrigerio que se suele consumir en los horarios de comida]; botellas de agua; y, artículos personales como celulares, dinero o credenciales. Solamente cuatro de los entrevistados, llevaban herramienta básica para parchar una llanta o para arreglar la bicicleta en caso de desperfectos menores; en el resto de los testimonios, si la bicicleta requería alguna reparación, se iban caminando hasta encontrar un taller que les pudiera reparar la bicicleta.

4.2.2 Seguridad vial

Hablando de seguridad vial, las políticas, las estrategias y las acciones implementadas por gobiernos locales, estatales y federal, en México, tendrían como principal objetivo disminuir al máximo el riesgo de accidentes, lesiones y muertes causadas por hechos de tránsito. Sin embargo, con el impulso que se le ha dado a la movilidad en automóvil en el AMG, en la zona

de estudio se rastrearon prácticas socioespaciales y elementos físicos que impactan en la seguridad vial de las y los ciclistas, poniéndoles en situaciones de riesgo. Entre estas, se registraron: ciclovías en camellones con vialidades que permiten velocidades de más de 60 km/hr; cruces viales de más de tres carriles y sin señalizaciones o semaforización visibles; invasiones a las ciclovías por parte de vehículos motorizados; la ausencia de conexiones seguras con otros espacios destinados para la circulación de bicicletas; y, el deterioro en el mobiliario urbano, en las señalizaciones y en la superficie de rodamiento, tanto dentro como fuera de las ciclovías de la zona.

Como resultado de la codificación de los testimonios, las observaciones y el registro audiovisual, se identificaron trece cruces peligrosos para las personas que circulan en bicicleta dentro del polígono de estudio.²⁵ Dos de ellos (en Av. Adolf B. Horn con calle San Javier; y, en Av. Gobernador Curiel con Av. Patria), están ubicados en la intersección de vialidades con vías del ferrocarril. Por ejemplo, el cruce en la Av. Adolf B. Horn, agrupa diversas prácticas e infraestructuras que le suma peligrosidad: Inexistencia de señalizaciones adecuadas que indiquen cruce de tren; un socavón en medio de la ciclovía; y, las invasiones de motociclistas y automovilistas, al dar vuelta prohibida sobre las vías del tren (ver imagen 4.31).²⁶

²⁵ Para ver la ubicación exacta de los cruces peligrosos y las muertes ciclistas del polígono de estudio, visitar el mapeo realizado para esta tesis: <https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1Vf8KzrbSqKXGRfCT7v8IcNgZfKdJ9eiT&usp=sharing>

²⁶ Vale la pena resaltar que durante enero de 2022, las vías del tren ubicadas en este cruce, fueron intervenidas por Ferrocarriles Mexicanos (FERROMEX), lo que provocó que se formara un surco (de aproximadamente 10 cm de profundidad), entre las vías y el paso de la ciclovía. Esto, orilla a que las personas que circulan en bicicleta, detengan su paso y opten por dos opciones para seguir su trayecto: una, es que carguen su bicicleta para cruzar el surco; y, la segunda, que salgan de la ciclovía hacia el carril de alta velocidad de la Av. Adolf Horn, para reincorporarse una vez que se cruza la cuneta.



Imagen 4.31 Camioneta dando vuelta prohibida sobre las vías del tren ubicadas en la Av. Adolf B. Horn. Fecha: 24/08/20; 6:24 pm. Autora: Laura San Vicente.

En algunos otros cruces registrados como peligrosos (por ejemplo: Av. Gobernador Curiel con Av. Lázaro Cárdenas en GDL; Av. Juan de La Barrera con Periférico Sur en TLQ; y, Av. Adolf B. Horn con calle Hidalgo en los límites de TJZ y TLQ), han registrado hechos de tránsito donde, lamentablemente, se documentaron muertes ciclistas.²⁷ Todos estos elementos, comprometen la seguridad vial en dicho punto; así lo relata CCT durante el levantamiento del muestreo:

Entrevistadora: ¿De toda la Ciclovía qué es lo que le parece más peligroso?

CCT: Pues todo; todos los cruceros, pero este, está más peligroso por el tren [refiriéndose al punto del socavón]. Y muy independiente del tren, todas las mañanas agarran la pinche vuelta aquí [los autos y las motos] y les vale madre [no les importa], no sé si haya oído de accidentes [...]. *Testimonio de CCT, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

A través de testimonios, el registro audiovisual y las entrevistas, se identificó que uno de los principales espacios físicos donde ocurren conflictos viales entre las y los ciclistas con los vehículos motorizados son las intersecciones que cortan la circulación en las ciclovías y los

²⁷ Para ver detalles de las muertes ciclistas contabilizadas desde 2009 por el colectivo Bicicleta Blanca GDL, visitar: <https://bicicleta blanca.org/>

cruceros en las avenidas principales de la zona de estudio: Av. Adolf B. Horn, Antigua Carretera a Chapala, Av. Juan de La Barrera, Av. 1° de Mayo, Periférico Sur, Av. Gobernador Curiel, Lázaro Cárdenas.

Entre las intersecciones más peligrosas se ubicaron aquellas que coinciden con la entrada a diferentes vialidades (por ejemplo, la Av. Adolf Horn y Av 1° de Mayo; Av. Adolf Horn y Juan Pedro Mirassou; Antigua Carretera a Chapala y Calle San Isidro; Av. Juan de La Barrera y Periférico Sur; Av. Gobernador Curiel y Av. Lázaro Cárdenas) y con los cruces de la red ferroviaria —que, desde 1908, conectó a Guadalajara con Manzanillo y que cruza por el valle de Toluquilla, por terrenos de la Hacienda del Cuatro (García y Núñez, 2017), por la zona industrial de Guadalajara y por la zona centro del municipio de TJZ—.

De acuerdo con los testimonios y las observaciones realizadas en la zona de estudio, a fin de evitar conflictos viales y lograr sensaciones que brinden seguridad vial, las personas que se desplazan en bicicleta, enlistaron algunas prácticas dependiendo de la zona por la que circulen. Las más mencionadas fueron: la circulación por las banquetas cuando se transita por vías rápidas o con flujo de transporte público y de carga; la circulación en sentido contrario tanto por el arroyo vehicular como por las banquetas; y, el uso del carril exclusivo del Macrobús cuando se circula por Gobernador Curiel.

Yo recorro más o menos 11 kilómetros de mi casa hasta la empresa donde trabajo. Cuando se termina la ciclovía [Sobre el camellón central de la Av. Jesús Michel González en TJZ] cruzo hacia el Aurrerá [supermercado] y me voy en sentido contrario por la banqueta hasta el Periférico y la avenida 8 de Julio. Yo sé que por reglamento no puedo ir en sentido contrario ni por la banqueta, pero circular por esa zona me es difícil y me pone en peligro porque no hay otra manera para cruzar y tomar el sentido correcto. Cuando llego al Peri, me voy por la orilla en sentido contrario hasta un túnel peatonal que cruza por debajo del periférico y que da a la empresa donde trabajo. *Testimonio de CJO, ciclista de 30 años, durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020, en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Estas prácticas, convierten a las banquetas, los puentes peatonales y el carril exclusivo del Macrobús, en espacios de interacción entre ciclistas y otros actores urbanos (peatones, automovilistas, transportistas y otras personas ciclistas), que ofrecen cierta *sensación* de seguridad vial a pesar de que rompen con las reglas viales diseñadas para quienes se mueven en bicicleta:

Para salirme de allá [de Lomas del Mirador], salgo por la principal [Blvd. Sao Paulo en Chulavista, TJZ], cruzo 4 Estaciones [Fraccionamiento en TJZ], Valle Dorado [Fraccionamiento en TJZ] y me vengo por la ruta del 623 (transporte público) para salir a Adolf Horn y ya... esta la agarro directito... Donde está la Tijera [Av. Prolongación 1 de Mayo] le sigo por la banqueta porque está bien peligroso por abajo... después tomo toda la Ciclovía. *Testimonio de CCT, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Salgo de mi casa y tomo Camino Unión del Cuatro, después sigo hacia Avenida Concepción y tomo Adolf Horn hacia el Periférico, en este tramo [donde termina la ciclovía] circulo por la orilla de la banqueta hasta llegar al periférico a la altura de LALA, en donde cruzo por el puente peatonal que da hacia Gobernador Curiel y de ahí tomo todo Gobernador Curiel hasta más o menos, la calle 5 [en Av. Gobernador Curiel y Av. Lázaro Cárdenas]. En Gobernador Curiel, utilizo el carril del “Macro” porque es más segura que otras... pues por la lateral no hay luz o cuando llueve y hay inundación no se ven los obstáculos. *Testimonio de CEG, durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Los testimonios ciclistas recopilados durante las entrevistas y el muestreo, indican que las condiciones espaciales y las prácticas realizadas en el espacio público compartido, en muchas ocasiones finalizan en incidentes de diferente tipo de gravedad. Por ejemplo, CJV, ciclista de 46 años y cuya ruta diaria tiene como punto de origen la colonia Santa Cruz del Valle y como punto de destino una empresa ubicada en el cruce de Av. Adolf Horn casi esquina con el Periférico Sur, relata un incidente que tuvo con el transporte público:

A mí me estresan los camiones. Cuando trabajaba en el Oxxo de Los Cántaros [tienda de conveniencia ubicada en un fraccionamiento en TJZ] un chofer de un camión me aventó, allá por El Zapote [TLJZ]. Ya ve que no hay banqueta y nomás [sic] está un pedazo de terracería [a un costado de la avenida Adolf Horn]. Pues me tuve que salir del camino y ladear [inclinarse] porque el camión me pasó cerca y me hizo perder el equilibrio. Yo no creo que sea accidente porque nunca hablé con el chofer, nomás se fue y ya; pero sí me dijeron que por la caída tenía un esguince en la muñeca derecha. *Testimonio de CJV, durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020, en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Durante los primeros días de agosto de 2021, en el mismo punto descrito por CJV, un ciclista murió atropellado por un automóvil;²⁸ ante este lamentable hecho no se registraron movilizaciones por parte de ningún colectivo y, tampoco, se han diseñado e implementado estrategias para evitar accidentes en la zona cercana a la infraestructura ciclista.

²⁸ Ver: <https://www.milenio.com/policia/tlajomulco-muere-hombre-atropellado-avenida-adolf-horn>

Es importante señalar que ninguna de las ciclovías ubicadas en el polígono de estudio, conectan de manera segura las unidades habitacionales desde donde la gente suele partir hacia sus centros de trabajo, lugares compras o centros escolares.

A través de la codificación realizada con el programa NVivo©, dentro de los testimonios ciclistas se contabilizaron 26 referencias a algún incidente que se tuvo durante los trayectos cotidianos. Asimismo, se identificó que los actores con los que las y los ciclistas tienen más roces son: en primer lugar, el transporte público; en segundo, los automóviles; en tercero, los motociclistas y, en cuarto, el transporte de carga. Lo anterior, también se relaciona con las referencias que los y la ciclistas hacían sobre los peligros que implica circular por la zona, pues consideran que tanto las condiciones físicas de las vialidades, como la “falta de cultura vial” (respeto a las señalizaciones, los límites de velocidad y el reglamento de tránsito), provocan que no se tenga la suficiente precaución al circular. En síntesis, las personas entrevistadas identifican la zona como peligrosa para circular, pero aún con ello, prefieren usar la bicicleta sobre el transporte público.

Los datos recolectados indican que los cruces viales son espacios de conflicto (verbal y corporal) entre ciclistas y automotores de todo tipo. Si se toma en consideración que varios kilómetros de infraestructura ciclista en la zona es bidireccional y que va por camellones o banquetas, es más visible reconocer que la seguridad vial está comprometida, pues a las y a los ciclistas se les orilla a circular en contra del sentido del tráfico en vialidades con velocidades mayores a los 50 kms/hr, lo que incrementa 3.6 veces el riesgo de que sufran una colisión (Wachtel & Lewiston, 1994). Por ello resulta importante, por un lado, reforzar la sensibilización sobre la circulación ciclista en sentido del flujo vehicular, sobre todo en zonas que no cuentan con infraestructura ciclista exclusiva o compartida; y por otro lado, evaluar a profundidad la planeación y construcción de las ciclovías.

4.3 Dimensión Identificación

Como se mencionó en el capítulo metodológico, la identificación dentro del proceso de apropiación del espacio público, permite que las personas se reconozcan individual y colectivamente en dos niveles: espacial y corporal. A continuación se analizan dichos niveles.

4.3.1 Identificación espacial

Para comprender esta dimensión fue necesario rastrear las ventajas y desventajas relacionadas con la movilidad ciclista en las rutas origen-destino; así como la presencia de rodadas o grupos ciclistas en los barrios de origen. Y es que, reconocerse en el espacio a nivel individual y colectivo, es fundamental para delimitar los perfiles ciclistas de la zona.

Tomando en consideración a información recopilada en las dimensiones anteriormente descritas en el polígono de estudio, y en general de la periferia sur del AMG, las ventajas de circular en bicicleta por la zona están concentradas en la rapidez que este medio otorga para los desplazamientos de no más de 15 km; también, ven como un ventaja la presencia de ciclovías que, aunque no otorgan completamente seguridad vial en toda la ruta, sí lo hacen en algunas partes de sus trayectos diarios.

Yo cuando empecé a circular por aquí [Av. Juan de La Barrera] había piedras y estaba bien feo, hace como 3 años que hicieron esta ciclovía [...]. Antes era más difícil porque había hoyos, desde aquí para adelante había hoyos y ni los carros podían pasar, yo así me venía porque en bicicleta era más fácil. *Testimonio de CEE, durante el muestreo del viernes 2 de octubre de 2020, en la ciclovía de Av. Juan de La Barrera.*

Entrevistadora: ¿Qué hace falta para circular en bicicleta de forma segura?

CRM: Pues hacen faltan más ciclovías, y es que la calle es para todos”. *Testimonio de CRM, durante el muestreo del lunes 5 de octubre de 2020, en la ciclovía de Av. Juan de La Barrera.*

Entrevistadora: En Lomas del Mirador no se tiene registrada infraestructura ciclista, ¿es complicado circular en aquella zona?

CVL: Sí, para allá es tierra de nadie. Pero uno trata de esquivar todo eso porque le interesa a uno andar bien. *Testimonio de CVL, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020, en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Los discursos recopilados de las y los ciclistas, se apoyan en la idea de que hace quince años aproximadamente, era más sencillo circular en bicicleta por algunas zonas del AMG debido a la baja afluencia vehicular. En este sentido, se reconoce que el tráfico vehicular complica los espacios, sobre todo en aquella zona; sin embargo, también durante los testimonios se reconoce que, a pesar de las condiciones físicas y la ausencia de conexiones seguras de las ciclovías, esta infraestructura otorga cierta sensación de seguridad vial durante los tramos existentes.

Ahora bien, respecto a la pertenencia a grupos ciclistas o participación en rodadas comunitarias en la zona, en los testimonios no se tuvo registro de personas que participaran activamente. Solamente hubo dos ciclistas que sabían de un grupo que rodaba “en pelotón” sobre Av. Juan de La Barrera y su continuación por la Antigua Carretera a Chapala; sin embargo, ninguna de estas personas participaba en dicha actividad.

Asimismo, en la colonia Las Juntas, durante el muestreo, se encontró a una persona que había participado en alguna actividad dirigida por un grupo llamado “Rodada Las Juntas”, que, como ya se mencionó, organiza desde hace cinco años, paseos nocturnos en bicicleta dentro de la colonia Las Juntas y sus alrededores (ver imagen 4.32). A pesar de que en palabras de César, miembro fundador de Rodada Las Juntas, esta “es una rodada en la que van surgiendo amistades, hermandad, a pesar de la falta de infraestructura o señalética [sic]” (entrevista realizada el 10/08/2020); el testimonio ciclista, mencionó que no asistía a rodadas comunitarias porque prefería descansar al salir de trabajar.



Imagen 4.32 Rodada semanal realizada durante 2019. Fuente: Página de Facebook Roda Las Juntas.

No se encontraron más referencias dentro del levantamiento a participaciones directas en rodadas o actividades relacionadas con grupos ciclistas; si bien en las entrevistas semi-

estructuradas, hay referencias a conocer los paseos del grupo “Rodada Las Juntas”, la asistencia no es constante dado el perfil ocupacional de los ciclistas entrevistados y los horarios laborales que se manejan.

Además de este grupo, como ya se mencionó, para la realización de este trabajo se rastreó la presencia de dos grupos más que organizaban paseos muy locales, aunque con ninguno se pudo concretar alguna entrevista: el primero fue “Mapaches del Valle”, que organizaba recorridos en el Fraccionamiento Real del Valle en TJZ; y, el segundo fue “Bici-Búho” que organizaba diferentes actividades en la comunidad de San Martín de Las Flores en TLQ. Después de enero de 2022, ninguno de estos tres grupos registró recorridos dentro de las comunidades.

De manera puntual, las y los ciclistas que se desplazan por el polígono de estudio, expresaron desconocimiento de rodadas grupales o asociaciones civiles que fomentaran actividades para el impulso del uso de la bicicleta. Más bien, los discursos apuntaron a la organización de rodadas recreativas con parejas, familiares o amistades, cuyo destino se ubicaba principalmente en la zona del poblado de Cajititlán (en TJZ) y del municipio de Chapala. Las observaciones y el análisis de los testimonios en la zona, apuntaron a una participación mayoritariamente de hombres; las mujeres muy pocas veces participaban en rodadas organizadas fuera de las colonias, lo que deja abierta una línea de investigación más profunda sobre la participación de las mujeres en rutas que implican mayores distancias.

4.3.2 Identificación corporal

Como se ha mencionando a lo largo de diversos apartados de esta investigación, la bicicleta guarda una relación íntima con el cuerpo, no puede existir la una sin el otro; por lo que al preguntarle a los y las ciclistas los motivos por los que pedalean y lo que les provoca esta forma de movimiento, los testimonios codificados señalaron sensaciones corporales que, sobre todo, dan como resultado una mejora de su salud. Por otro lado, a través de los accesorios que portan al desplazarse, se va construyendo una imagen más precisa de quiénes circulan por la periferia sur de AMG.



Figura 4.3 Nube de palabras resultantes de la codificación hecha con el programa NVivo©. Fuente: Elaboración propia.

Si bien, los discursos reconocen a la bicicleta como un medio más rápido que otros medio motorizados, los testimonios colocan al ahorro en transporte público como una de las mayores ventajas que tienen al pedalear. Y es que, como se describió en apartados anteriores, las opciones para desplazarse en la zona y hacia el centro de GDL implican tomar más de una ruta para llegar a sus centros de trabajo, de escuela, de ocio, de compras, etc. Y, a pesar de que los testimonios apuntan, principalmente, al ahorro que les produce desplazarse en bicicleta, también se reconocen como efectos secundarios los beneficios que otorga a la salud corporal y la no contaminación del medio ambiente:

Entrevistadora: ¿Para usted qué significa andar en bicicleta?

CVL: El ahorro, principalmente a uno, al bolsillo; y, el otro, viene siendo que pues, no contamina como las chimeneas que andan ahorita [refiriéndose a los autos]. Y pues ayudamos al medio ambiente para conservarlo... y algo de deporte que no le cae a uno mal. *Testimonio de CVL, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020, en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

La compré porque no podía andar en camión. La bici me ha ayudado porque yo padezco de ácido úrico y [sic] hígado graso, me ayuda porque hago ejercicio... Para mí es el mejor medio de transporte, ni en el camión me quiero ir. *Testimonio de CGP, ciclista de 71 años, durante el muestreo del jueves 3 de septiembre de 2020 en la Antigua Carretera a Chapala.*

Además de la mejora en la salud, como se observa en el testimonio anterior, la elección de la bicicleta está íntimamente relacionada con la facilidad de movimiento que otorga a las diferentes corporalidades. En este sentido, fue posible constatar durante el muestreo que, a pesar de que algunos ciclistas mencionaron tener complicaciones o lesiones en pies, manos, vista, piernas y muñecas, pedalear se convirtió en la primera opción para desplazarse durante sus actividades diarias. La posibilidad de pedalear, a su vez, les permitió experimentar a las y los ciclistas sensaciones de bienestar, relajación y alivio en algunas de sus lesiones.

Yo veo mucha relación [de la bici con el cuerpo], de no ser por la bici no estaría tan sano. Yo fui maratonista y tuve una lesión en la columna, y me duele menos andar en bicicleta que correr, la bici no me golpea la columna. Además, si no salgo, siento que me falta aire. *Testimonio de CJM, durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Andar en bici es una ventaja que me da a mí, porque soy una persona ya mayor. Es una ventaja que tengo yo y es un beneficio para mi cuerpo; porque a mí me dolían mucho las rodillas. Yo soy montacarguista y me dolían mucho mis articulaciones, ¡pero mucho! Y tomé de todo y me puse de todo, porque pensé que era por estar mucho tiempo sentado en el montacargas; pero no, a mí se me quitaron todos los dolores de mis articulaciones andando en bicicleta, sin tomar nada. [...] Y como juego fútbol, ahí también me di cuenta porque yo pensé que era una lesión de meñiscos que yo tenía pero no; es porque se me estaban atrofiando mis articulaciones y ahora que he andado en bicicleta no tengo dolores de rodillas. *Testimonio de CMB, durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn.*

Las personas mayores de 50 años se convirtieron en postales ciclistas recurrentes, y en donde la bicicleta posibilita mayor movilidad. Así, se rastrearon testimonios en donde la salud no solamente está relacionada con una mejor condición física, sino con la posibilidad económica y autónoma de desplazarse en una metrópoli que no ofrece condiciones adecuadas de accesibilidad.

Precisamente, las diversas corporalidades, las condiciones socioeconómicas, las condiciones de accesibilidad y los motivos de viajes, orientarán el tipo de accesorios y vestimenta ciclista que necesitan las personas que se desplazan por la periferia sur. En esta zona, los accesorios que llevan y adaptan las personas en sus bicicletas, van en función de las

necesidades y motivos de sus desplazamientos cotidianos. Así, los principales accesorios observados durante el muestreo y los recorridos, están: las mochilas en las que cargaban su “lonche” [regionalismo que hace referencia a un refrigerio que se suele consumir en los horarios de comida]; parrillas traseras, botellas de agua; y, artículos personales como celulares, dinero o credenciales. Así, con las modificaciones en cada medio de transporte (ver imágenes 4.33 y 4.34), se va conformando una relación cuerpo-bicicleta que logra cubrir sus necesidades de viaje y contrarrestar las dificultades espaciales:

Le puso el espejo a mi bici porque los domingos que se pone el tianguis aquí [sobre Av. Juan de La Barrera invadiendo la cicloavía], me voy allá por Gobernador Curiel y a veces me meto al carril del Macrobus [en el sentido del flujo vehicular]; y, me sirve para fijarme si viene y me salgo al camellón. Es que, ya le voy tanteando cómo va el Macrobus: dejo que pase y ya me voy atrás; espero que pasen cinco minutos, ya lo voy espejeando, ya lo veo y, si viene, me salgo. *Testimonio de CMT, ciclista de 56 años, durante el muestreo del jueves 2 de octubre de 2020 en la cicloavía de Av. Juan de La Barrera.*



Imagen 4.33 Bicicleta híbrida adaptada con una parrilla trasera, a la cual, el ciclista le colocó una caja plástica para resguardar su mochila que lleva al trabajo. También le adaptó un espejo en el lado izquierdo del manubrio para tener mejor visibilidad. Fecha: 02/10/20, 4:45 pm. Autora: Laura San Vicente.



Imagen 4.34 Bicicleta híbrida modificada por los hijos del ciclista. Modificaron el manubrio para que el ciclista pudiese manejarlo a pesar de tener “manos y pies chuecos” [sic]. También colocaron una parrilla trasera con una caja para que transporte mercancías relacionadas con su oficio de zapatero. El ciclista menciona que su esposa le tejió una bolsa que coloca en el manubrio. Fecha: 05/10/20, 5:30 pm. Autora: Laura San Vicente.

En cuanto Solamente cuatro de los entrevistados, llevaban herramienta básica para parchar una llanta o para arreglar la bicicleta en caso de desperfectos menores; en el resto de los testimonios, si la bicicleta requería alguna reparación, se iban caminando hasta encontrar un taller que les pudiera reparar la bicicleta, o si la distancia era corta se iban a su vivienda y la reparaban una vez que llegaban a su destino (ver figura 4.4).

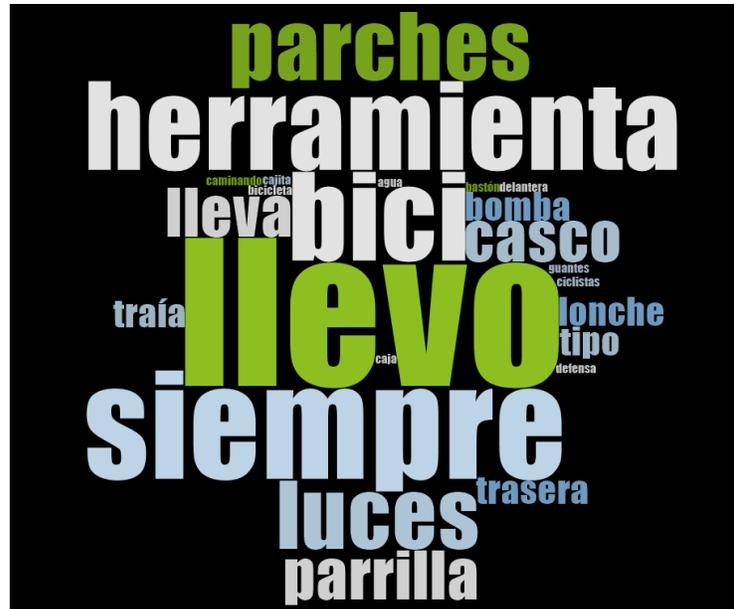


Figura 4.4 Nube de palabras resultantes de la codificación hecha con el programa NVivo©.

Para incentivar lineamientos que otorguen seguridad vial a los vehículos no motorizados, se tiene el Manual de Ciclismo Urbano diseñado por el gobierno del estado de Jalisco y por Asociaciones civiles, así como el Reglamento General de la Ley de Movilidad y Transporte del estado de Jalisco que, en su el Artículo 49, menciona que:

Es obligación de los ciclistas que al circular, preferentemente deberán contar con un casco protector debidamente puesto, sujetado y abrochado, con excepción para los ciclistas menores de doce años, los cuales obligatoriamente deberán portarlo en todo momento. Preferentemente deberán portar un chaleco, chaqueta o chamarra con el veinte por ciento de material reflejante, de color naranja, verde o blanco; [...] y los ciclistas que circulen de noche deben llevar aditamentos luminosos o bandas reflejantes.

Sin embargo, en la zona de estudio pudieron registrarse las siguientes características. El tipo de vestimenta de los(a) ciclistas iba en función del tipo de empleo u oficio que realizaban; así, los más comunes fueron botas de casquillo, pantalones de mezclilla, gorras, playeras tipo polo o de cuello redondo, chamarras, tenis deportivos y uno que otro chaleco reflejante. De igual manera, solo tres de los entrevistados llevaban casco y cinco reportaban

cargar luces delanteras y traseras ya que, por lo general, las rutas se realizan cuando aún hay luz solar. En época de lluvias, solo siete de los(a) entrevistados(a) dijeron cargar con algún tipo de impermeable o botas que los protegieran; el resto, reportó que esperaban en algún punto (por ejemplo gasolineras) a que se terminará la lluvia para seguir el camino.

Estas observaciones, apuntan que la ausencia de los accesorios sugeridos en el Manual y el Reglamento para brindar mayor seguridad, no están completamente relacionados ni con las dinámicas y motivos de los desplazamientos, ni con las condiciones socioeconómicas y de acceso a la información dentro de la zona. Aunque la presente investigación no profundizó en cuánto conocían las y los ciclistas sobre los Reglamentos y Manuales de vialidad y ciclismo, sí se rastreó un desconocimiento de estos documentos y de asociaciones civiles o grupos ciclistas que organicen rodadas o campañas de difusión sobre derechos y obligaciones de las personas ciclistas.

Ciertamente, las condiciones y relaciones socioespaciales que imperan en la periferia sur del AMG, delinearon un perfil ciclista en la zona que está lejos de ser homogéneo a pesar de compartir elementos corporales y espaciales que los hacen parte de una colectividad definida. En este sentido, es importante reconocer que la identidad ciclista periférica “procede de una vivencia estigmática: se admite, incluso se abraza, porque ofrece solidaridad y protección, como advierte P. Cox: ‘garantiza el no considerarse individuos aislados o desviados, incluso puede servir de trampolín para ser visto como parte de una minoría significativa’ (Cox, 2015: 21)”. (cit. en: Jordi, 2016: 131). Reconocer las experiencias de la periferia nos acerca a visibilizar otras formas de habitar la ciudad.

4.4 Dimensión Simbólica-imaginaria

Siguiendo a Lefebvre (2013: 98), el espacio vivido va siendo representado a través de imágenes y ciertos símbolos que dibujarán una idea sobre aquellos espacios físicos existentes. Por ello, comprender los sistemas de símbolos y signos no verbales, ayudarán a identificar aspectos importantes en un orden más allá de lo visible, permitiendo que afloren sentimientos, emociones y afectos dentro de las interacciones espaciales que tienen las y los ciclistas en la periferia sur.

4.4.1 Apego al lugar

Para esta última categoría hay dos observables que tomaron relevancia en los testimonios ciclistas. Emociones y sentimientos al pedalear. Ambos, están relacionados con los lugares y los vínculos afectivos que se van generando al momento de desplazarse en bicicleta. Las emociones relacionadas con la movilidad ciclista están íntimamente ligados a los recuerdos de la infancia; en los testimonio, las historias personales ligadas a cómo aprendieron a usar la bicicleta se remontan a aquella época y se recuerda, generalmente, como una situación grata.

De veinte referencias codificadas mediante el programa NVivo©, quince estuvieron vinculadas con un aprendizaje durante la niñez gracias a que alguna amistad o familiar cercano les enseñó (padre, madre, hermano o hermana). El resto de los testimonios, mencionaron que aprendieron a andar en bicicleta sin ayuda. En este proceso de aprendizaje para andar en bicicleta, está vinculado el barrio como el lugar principal, dotándolo de experiencias y de afectos:

Aprendí a andar en bicicleta a los 5 años. De hecho, en la secundaria, fui *biker* [sic]; en la secundaria estaba muy de moda ser biker [se refiere al tipo de ciclista que utiliza la bicicleta para realizar acrobacias]. Me juntaba con mis compañeros, tratábamos de aprender a hacer trucos, no profesional nada más algo *amateur* [sic]. No había lugar donde practicar, a lo mejor por eso no nos interesó mucho. [...] En la calle, íbamos a la plaza de López Cotilla [colonia contigua a Toluquilla en TLQ] y utilizábamos la plancha de la plaza. Nuestros papás nos regañaban pero nos apoyaban, porque como quiera uno está haciendo deporte. *Testimonio de CCG, ciclista de 28 años, durante el muestreo del miércoles 26 de agosto de 2020, en la ciclovía de Av. Adolf B. Horn.*

Los recuerdos vinculados con los aprendizajes de la bicicleta, ofrecen “la posibilidad de sumergirnos en los recuerdos de la infancia y en la continuidad de la propia vida, podemos llegar a la conclusión de que la experiencia de la práctica ciclista es una prueba existencial fundamental que asegura la conciencia identitaria de aquellos que se entregan a ella: pedaleo, luego existo” (Augé, 2009: 104). Y es que, este vínculo primario con el pedaleo, generalmente, se puede activar en la vida adulta, resignificándolo y dotándolo de una serie de afectos que permitirán su permanencia en las ciudades.

Como se ha mencionado en las descripciones de las colonias que son punto de origen y destino en las rutas ciclistas, las plazas públicas se han convertido centro de reunión para

personas que usan la bicicleta. Con base en las observaciones realizadas, se pudo constatar que en las diferentes plazas públicas, la presencia de las bicicletas responde a la accesibilidad y el tipo de actividades que existan alrededor de dichas plazas.

Así, se pudo observar que la plaza pública de Las Juntas reúne en su mayoría a niñas y niños para usar la bicicleta como parte de los juegos infantiles; mientras, que la plaza de Santa Cruz del Valle reúne, en horarios de entrada y salida escolares, a mujeres que asisten a recoger a sus hijas e hijos (ver imagen 4.35), y por las tardes se reúnen jóvenes para realizar acrobacias arriba de sus bicis. Por último, la plaza de Toluquilla reúne, en horario vespertino y nocturno, a jóvenes y adultos mayores que se trasladan en bicicleta y se quedan charlando en alguna de las bancas de la plaza.



Imagen 4.35 Plaza pública de Santa Cruz del Valle (TJZ), en horario vespertino. Fecha: 16/11/21, 2:10 pm.
Autora: Laura San Vicente.

Como se vio en la descripción de las colonias que son punto de origen y destino, la organización espacial gira alrededor de las plazas públicas. En dichos espacios, convergen

edificios gubernamentales, templos católicos y comercios formales e informales. En este sentido, la plaza pública también se convierte en un punto de destino ciclista que de manera local, reproduce dinámicas socioespaciales y formas de apropiación en donde la identidad barrial es el eje articulador. Así, toda

esta geografía cultural concéntrica, mediada por las identidades barriales, ha sido muy complementaria, pues el barrio, aunque goza de cierta autonomía para regir y organizar la vida cotidiana, es el mediador e integrador de los habitantes a la ciudad, y a la vez la ciudad se alimenta de estas identidades barriales para conformar su propio marco de referencia de representación simbólica del nosotros (De Certau, 1996). (Aceves, Torre y Safa, 2004: 281).

En medio de una metrópoli que privilegia el uso de automóvil privado, con periferias desbordadas, con un constante incremento de fraccionamientos de interés social, y con múltiples problemáticas de movilidad y de violencia, la apropiación y reconocimiento de las plazas públicas de muchas de las colonias de la zona, nos recuerda que aún existen espacios que se resisten a segmentar e individualizar a sus habitantes. Reconocer el peso simbólico de estos espacios, en conjunto con la bicicleta como medio de transporte para llegar a ellos, se convierte en la posibilidad de una nueva experiencia cara a cara en otras zonas periféricas de la ciudad.

4.4.2 Símbolos ciclistas

Alertar sobre peligros en las vialidades, posibilita ver sobre el espacio físico elementos que generan un lenguaje de prevención entre los ciclistas. El apartado sobre condiciones de la infraestructura ciclista, ya dio cuenta sobre algunas de las dificultades que enfrentan las y los ciclistas; sin embargo, resulta fundamental resaltar el hecho de que hay personas que marcan con diversos objetos, los peligros en las vialidades. Este código que se va generando, alerta a las personas usuarias de las vías. Por ejemplo, se registró en diversas ocasiones que la gente marcó con ramas, cartones, cintas o llantas, las coladeras que están abiertas sobre la ciclovía ubicada en Av. Juan de La Barrera (ver imagen 4.36).



Imagen 4.36 Señalización sobre la cicloavía en Av. Juan de La Barrera, al cruce con calle Alambique, límites municipales GDL-TLQ. Fecha: 7/10/20, 6:00 pm. Autora: Laura San Vicente.

Cuando este tipo de objetos desaparecen, se genera una huella en el espacio para quienes se desplazan con frecuencia por las vialidades. Es decir, que este tipo de objetos se permean de significados que alertan o sirven de recordatorio. En cuanto a los símbolos ciclistas que pueden identificarse sobre el espacio público, es importante resaltar las bicicletas blancas colgadas en lo alto de las vialidades, pues son elementos que marcan el espacio físico y visibilizan que una muerte ha sucedido en un lugar específico.

A pesar de que en el AMG, la organización Bicicleta Blanca tiene contabilizados y mapeados los accidentes fatales que involucran ciclistas, en los recorridos dentro del polígono de estudio, solo se observó una bicicleta blanca (ver imagen 4.37), que corresponde a un adulto de aproximadamente 80 años, que perdió la vida a causa de un incidente con un chofer de transporte público que circulaba sobre la Av. 1° de Mayo en el cruce con la calle Emiliano Zapata en la colonia Santa Cruz del Valle (TJZ).



Imagen 4.37 Bicicleta Blanca colocada para visibilizar un hecho de tránsito, en donde murió un adulto mayor en calles de Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 12:50 pm. Autora: Laura San Vicente.

De los testimonios y las entrevistas a ciclistas, solo se encontró referencia a una persona que recuerda haber visto en la zona industrial (límites municipales GDL y TLQ) este tipo de símbolos que los asoció con hechos de tránsito. Esto, permite recordar las violencias viales a las que se enfrentan las y los ciclistas y visibiliza espacios de peligro, lo que suele alertar a quienes se percatan de dichos símbolos:

Entrevistadora: ¿Ha visto algún accidente de ciclistas o peatones?

CMT: No me ha tocado pero sí he visto bicicletas blancas colgadas. Acá por Lázaro Cárdenas sí. Ahí, en la esquina de Lázaro Cárdenas y Gobernador Curiel hay dos colgadas, bueno lo que yo he visto. *Testimonio de CMT, ciclista de 56 años, durante el muestreo del jueves 2 de octubre de 2020 en la ciclovía de Av. Juan de La Barrera.*

La bicicleta también se convierte en un símbolo por sí misma; el modelo, el tipo, los accesorios que se le van incorporando e incluso los acompañantes que se suelen ver, genera un código individual que permite generarse una imagen colectiva, tanto de lo que puede existir en los espacios por donde se circula y, sobre todo, una imagen sobre la relación cuerpo-bicicleta.

“Yo soy el motor de la bici, nos complementamos”, este fue el Testimonio de CJT durante el muestreo del lunes 24 de agosto de 2020 en la ciclovía de Av. Adolf Horn. Lo dicho por este ciclista de 30 años, evidencia que lo corporal y el objeto están dentro de una relación completamente dependiente, no existe lo uno sin lo otro. En este sentido, esta díada se va insertando y tejiendo con el espacio de relaciones por donde circula; rompiendo con la imagen de que la bicicleta es vista, principalmente, como un símbolo ecologista o un objeto que mide el valor social de las personas. Se convierte en parte del cuerpo y, tal vez, como lo dice Marc Augé (2009: 102-103): “El sueño del ciclista es identificarse en tierra con el pez en el agua o el ave en el cielo, aun cuando se deban aceptar las limitaciones que le impone el espacio”.

CONCLUSIONES

Desde la irrupción de la bicicleta en las ciudades, el ciclismo ha construido una vertiente que lo ubica como una práctica específica de viaje que conlleva maneras específicas de relacionarse con el entorno urbano (Ramos, 2018: 36). Pero no solamente implica una manera más de poder desplazarse, pedalear se convierte en una forma de conocer y re-conocer el cuerpo dentro de un espacio colectivo, un espacio de representaciones y de imágenes; en palabras de Augé (2009: 103): “el mérito del ciclismo, a diferencia de esta ilusión demasiado seductora, es precisamente imponernos una conciencia más aguda del espacio y también del tiempo”. Por ello, elogiar a la bicicleta, visibilizarla, es mostrar las corporalidades, las necesidades, las sensaciones y las experiencias situadas en espacios diversos.

Si bien existen varias líneas que quedan pendientes en el análisis de la movilidad ciclista de la periferia sur del AMG (entre las que se encuentran: las diferencias y particularidades en los desplazamientos según el género, así como los análisis estadísticos respecto a los riesgos viales en la zona), la información obtenida en esta investigación revela que en la apropiación del espacio público de personas que usan la bicicleta como medio de transporte, se generan códigos socioespaciales específicos que caracterizarán la movilidad de zonas periféricas urbanas, tanto a nivel individual como colectivo.

Todo el recorrido hecho a lo largo de esta tesis, ubica la reflexión más allá de cómo las condiciones del espacio físico inhiben o motivan procesos de apropiación. Ubicarse en las situaciones cara a cara dentro de las realidades de la vida cotidiana, abona a que los estudios sobre transporte tengan rostros, emociones y necesidades localizadas espacialmente, comprendiendo más profundamente las problemáticas en los desplazamientos urbanos individuales y, sobre todo, colectivos.

Cómo se vio en el Capítulo IV, existe una relación inseparable entre las dimensiones que definen a la apropiación del espacio público (ver figura 5.1). Uno de los principales elementos que debe clarificarse, es que los resultados de este trabajo dependieron completamente de la dimensión temporal; es decir, que las formas de apropiación del espacio público de ciclistas, durante 2020 y 2021 estuvieron marcados por: una pandemia (COVID-

19); cambios significativos en el uso del suelo en puntos específicos del polígono de estudio (construcción de parques industriales, pensiones para transporte público, construcción de un VerifiCentro); las condiciones climáticas cada vez más extremas (inundaciones producto de lluvias torrenciales atípicas); y, las obras públicas que se construyen en dicha zona (pavimentación de avenidas secundarias, inauguración de una nueva línea de BRT con algunos tramos de ciclovía sobre todo el Anillo Periférico, y el inicio de la construcción de la Línea 4 del Tren Ligero sobre las vías del ferrocarril Manzanillo-GDL).



Figura 5.1 Diagrama de los principales hallazgos de esta investigación a partir de las dimensiones que definen al concepto central. Fuente: Elaboración propia.

Las prácticas ciclistas, la percepción de seguridad vial y las rutas ciclistas están en función de las transformaciones y las condiciones físicas del espacio; mientras que la relación cuerpo-bicicleta y las identificaciones barriales van interiorizando dichas transformaciones. En este sentido, por ejemplo, la construcción de más parques industriales y pensiones para el transporte de carga, empuja a las y los ciclistas a desarrollar habilidades para esquivar los obstáculos que dejan las obras o estas mismas modificaciones incentivan el re-conocimiento de nuevas rutas que tengan mejores condiciones de infraestructura vial.

Con el material visual y la información obtenida, fue posible reconocer un perfil ciclista de la periferia sur que está interrelacionado con: habilidades y destrezas al pedalear que les permiten sortear riesgos inherentes a las dinámicas socio-espaciales de cada punto de origen-destino en las rutas ciclistas (en su mayoría comercial e industrial); un tipo de bicicleta que facilita la carga y trata de contrarrestar las malas condiciones de infraestructura; cuerpos que visten uniformes o ropa relacionada con el tipo de empleo que desarrollan y que dejan de lado accesorios ciclistas (casco, luces, calzado deportivo).

En este sentido, las lógicas espaciales, de accesibilidad y la imagen corporal de los ciclistas de la zona, podría reforzar el estereotipo de que ante la llegada del automóvil y las moocicletas, la bicicleta es un medio de transporte y una herramienta de trabajo para el sector de los “trabajadores de cuello azul” (*blue-collar workers*). Sin embargo, no hay que olvidar la configuración espacial de la zona y los viajes comerciales que se realizan al interior de los puntos de origen y destino. En síntesis, la periferia sur tiene un perfil ciclista que: usa la bici para desplazarse a sus centros de trabajo a no más de 20 km de distancia; que adapta corporalmente accesorios que no van en función de proveer seguridad, sino en función de las necesidades laborales; y, que busca un medio que le permita ahorrar dinero en transporte público.

De acuerdo con la hipótesis planteada para este proyecto, fue posible identificar que la infraestructura ciclista y las condiciones viales existentes entre 2020 y 2021, generaron procesos de apropiación orientados a la inseguridad vial. Ante esto, las y los ciclistas que circulan por esta periferia sur del AMG, adoptan ciertas prácticas (como circulación por banquetas, en sentido contrario o por el carril exclusivo del *BRT* “Macrobus”) que les otorgan

cierta percepción de la seguridad que no es ofrecida por los espacios físicos. Esto no necesariamente, justifica los peligros que implican dichas prácticas; al contrario, y como bien lo menciona el titular de la AMIM: “lo cierto es que en todas las vialidades, al no existir infraestructura ciclista, la gente cuando tiene la necesidad, pues se mueve como puede”. (Entrevista virtual con Adrián López el 27 de mayo de 2020).

Los hallazgos de este estudio indican que el tipo de infraestructura ciclista, así como la ausencia de conexiones seguras, ubicada en la periferia sur del AMG no tienen un impacto completamente positivo en la zona, tal y como lo sugiere Zuidgeest, et. al. (2009); es decir, que las particularidades de estos espacios físicos-materiales no mejoran el uso físico del espacio público, no proveen seguridad vial a las personas ciclistas y, sobre todo, no logran incentivar una mayor equidad social, pues la bicicleta no se presenta como una opción segura de traslados en zonas alejadas de los centros urbanos. Al contrario, los datos brindan elementos para entender que la elección de sustituir los desplazamientos motorizados con la bicicleta, se da sin garantías de seguridad vial, están más relacionados, como ya se dijo, con factores como el ahorro y las características socioespaciales y económicas de la periferia sur.

Ahora bien, estas características del espacio físico-material están íntimamente relacionadas con el tipo de interacciones sociales que se desarrollan en el entorno urbano. En esta línea, el espacio que vivimos y en donde ocurre nuestra historia no se delimita en función de las cosas que se puedan poner en él, sino que en función del conjunto de relaciones que ocurran en sitios determinados (Foucault, 1986). En el caso de las y los ciclistas de la periferia sur, aunque desplazarse en bicicleta sea una opción minoritaria, el simple hecho de pedalear y ser visible en el espacio público, otorga un sentido de pertenencia y va generando una identidad colectiva que legitima al individuo aislado (Cox, 2015).

Como se puede ver en los principales hallazgos, el proceso de apropiación del espacio de personas ciclistas, dota a la tríada Ciudad-Movilidad-Espacio público, de un lenguaje muy específico (Lefebvre, 2013) a la periferia sur del AMG. Pedalear en esta zona implica ver: cuerpos vestidos con pantalones de mezclilla, botas y playeras; cuerpos que cargan sobre la espalda mochilas de diferentes tamaños y colores; bicicletas no tienen luces pero sí tienen parrillas que soportan diferentes pesos; conocer atajos que evitan inundaciones; y, también

sentir la adrenalina, el coraje o el miedo cada que los vehículos motorizados invaden banquetas y ciclovías, o se saltan alguna regla vial. También, pedalear en la periferia sur es reconocer la historia de los lugares y no olvidar rostros de quienes cotidianamente están ahí, formando parte de barrios que siguen albergando sus tradiciones.

La presencia de las y los ciclistas en los espacios públicos de la periferia sur, cuestiona, principalmente, a conductores de medios motorizados. Sus cuerpos en movimiento proyectan otra forma de habitar y de captar el entorno urbano. Si bien la periferia sur tapatía, se ha configurado como un espacio de exclusión con ausencia de conexiones viales eficientes y seguras, la práctica del ciclismo muestra que existen cuerpos que, ayudados por una máquina, luchan por estar en el espacio público a través del movimiento.

En estas luchas dentro del espacio público, no se busca tener una ciudad de automóviles vs bicicletas, sino de encontrar estrategias que permitan volver más humanas a las ciudades, los espacios, los barrios, las calles. En este sentido, a través de esta investigación se ponen para la reflexión elementos específicos que pueden guiar la aplicación de estrategias para mejorar las condiciones de movilidad de las y los ciclistas en la periferia sur:

- a. Una vez identificada la existencia de ciertos cruces peligrosos que son puntos de mayores conflictos viales, se vuelve necesaria la intervención física de la infraestructura vial y ciclista de manera muy localizada y documentada. Si bien las acciones dependerán de recursos económicos, se sugiere la creación de vínculos comunitarios que generen sinergia entre habitantes de las colonias, grupos ciclistas, comerciantes y organismos públicos.
- b. Para garantizar seguridad vial en la periferia sur no basta con socializar el uso de ciertos accesorios (casco, luces, reflejantes); se necesita, también, la generación de conexiones seguras entre la infraestructura existente y las obras públicas que ya existen. En este sentido, la oferta de seguridad para resguardar bicicletas en estacionamientos que ya están presentes en las estaciones de transporte masivo, como el BRT “Macrobús” y el Tren Ligero, estará vinculada con el propósito de acercar las zonas periféricas a diferentes puntos del AMG.

- c. Si se ha identificado a las plazas públicas de las principales colonias de origen-destino en las rutas ciclistas, como puntos importantes de reunión e interacción comunitaria, resulta prioritario que se tomen en cuenta para que organismos públicos y grupos ciclistas fomenten el uso de la bicicleta a través de: talleres, charlas, paseos cortos, etc., que visibilicen los tipos de ciclismo de cada colonia.

Se necesita urgentemente una política ciclo-inclusiva que profundice en las necesidades de desplazamiento de las personas, así como en las particularidades espaciales de las periferias urbanas que, generalmente, “son espacios en los cuales el conflicto encuentra un sustrato fértil: la heterogeneidad social y cultural” (Hiernaux & Lindón, 2004: 118). Bajo esta línea, es indispensable comprender que, si bien hay un discurso oficial que busca integrar el uso de la bicicleta en las redes de transporte bajo condiciones de seguridad y eficiencia (BID, 2015); se deben profundizar en los análisis cualitativos de las experiencias de viaje, para generar conocimientos más cercanos a las voces de las periferias urbanas.

Con esto, la creación de políticas públicas eficientes en cuestiones de movilidad, a partir del conocimiento de las experiencias ciclistas y no solo de las estadísticas, posibilitarán acciones viables para que las personas tengan acceso a ciudades más justas y más humanas y no basadas en relaciones de poder que otorgan un mayor *valor social* (Goffman, 1951) a quienes se desplazan de manera motorizada y privada, por sobre aquellas personas que se desplazan en bicicleta o a pie.

Todas la problemáticas de ordenamiento urbano, de inaccesibilidad y de congestionamientos vehiculares que se viven en las zonas periurbanas del AMG, son resultado de que lo urbano se extienda por todas partes, ocasionando que también se pierda a la ciudad y a nosotros mismos.

Ante este panorama, es posible que a la bicicleta le corresponda un papel determinante: ayudar a los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan invirtiendo, en lo que le corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas. Necesitamos la bicicleta para ensimismarnos en nosotros mismos y volver a centrarnos en los lugares en que vivimos” (Augé, 2009: 63).

- Futuras líneas de investigación

De acuerdo con algunos datos que se presentan en la EMME (2021), a pesar de que los hombres se desplazan más que las mujeres dentro del AMG —59% del total de viajes (896,381) vs 41% (619,309)—, son las mujeres quienes usan más el transporte público para sus viajes cotidianos —55.7% vs 44.1%—; por otro lado, el mismo documento, indica que entre las mujeres se desplazan menos, entre más alejada del centro se encuentre el punto de origen de los viajes.

Como se ha visto a lo largo de esta tesis, la voz de las mujeres que participaron en este proyecto, ha dejado abierta una nueva línea de investigación en el análisis de la movilidad ciclista que se da en las periferias tapatías, pues a través de las observaciones y el levantamiento audiovisual se verificó que los desplazamientos de mujeres al interior de las colonias de origen y destino, son bastante visibles y están relacionados con viajes relacionados con labores de cuidado aunque también vinculadas al comercio (ver imagen 5.1).



Imagen 5.1 Mujer ciclista en calles de Santa Cruz del Valle (TJZ). Fecha: 26/09/20, 1:00 pm. Autora: Laura San Vicente.

Las mujeres que se mueven en bicicleta, se enfrentan a una ciudad de desigualdades, de acosos y de múltiples violencias; por ello, una de las principales líneas de investigación que deja abierta este proyecto, es la documentación de las experiencias ciclistas de las mujeres en las periferias del AMG. Esta línea permitirá generar un análisis más amplio y comparaciones entre experiencias y formas de apropiación del espacio público, con base en el género y la espacialidad, lo que dará más información sobre acciones específicas para fomentar el uso de la bicicleta en las mujeres.

Otra línea de investigación que estará abierta a partir de este proyecto se orienta al análisis de los impactos en materia de movilidad urbana ante las crecientes transformaciones de uso de suelo que está enfrentando la zona sur del AMG. Para el cierre de la escritura de la tesis, mayo de 2022, han comenzado las obras sobre la Av. Adolf Horn para construir un puente vehicular que cruce las vías del tren Manzanillo-GDL.

Dicho inicio de obra, en 2022, ya ha impactado físicamente a la infraestructura ciclista ubicada en medio del camellón (ver imagen 5.2) y a la movilidad motorizada de la zona, que necesitará rutas alternas que, no necesariamente cuentan con óptimas condiciones viales y que presentan severos problemas de congestionamientos viales. Además de estas obras, la construcción de parques industriales y pensiones para transporte de carga, han ido modificando los espacios y los conflictos viales con peatones y ciclistas, por lo que será necesario seguir ampliando las investigaciones en materia de movilidad en la periferia sur del AMG.



Imagen 5.2 Condiciones de la ciclovía Adolf B. Horn en abril de 2022. Fecha: 30/04/22, 3:30 pm. Autora: Laura San Vicente.

Visibilizar las transformaciones, las experiencias móviles y, sobre todo, los cuerpos y las voces de quienes habitan la periferia, se convierte en una oportunidad para darle un giro a los análisis enfocados solamente en los medios de transporte, y a la estigmatización de estas zonas urbanas que han sido minimizadas a espacios de miseria y de exclusión. Resaltar al ciclismo como un medio para sentir de otro modo los lugares, reafirma lo dicho en los testimonios recopilados para este trabajo: que la bicicleta te ofrece salud, libertad y felicidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Aceves, J.; Torre, R.; Safa, P. (2004). "Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara". En: *Espiral*, vol. XI, núm. 31, septiembre-diciembre, 2004, pp. 277-320. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Arellano, A. (2013). *La gestión Metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, El Colegio de Jalisco.
- Arias, P. (1980). "El proceso de industrialización en Guadalajara, Jalisco: siglo XX". En: *Revista Relaciones*, No. 3. México: El Colegio de Michoacán.
- Augé, M. (2000). *Los "no lugares". Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa editorial.
- Ávila, J. (2019). "Guadalajara Inamovible", *Reporte Índigo*, sección "Nacional", miércoles 20 de febrero, Ciudad de México. Consultado en: <https://www.reporteindigo.com/reportes/guadalajara-inamovible-mala-planeacion-urbana-problemasvehiculares-transporte-colapso-ciudad/>
- Ayala, E. (2017). "La ciudad como espacio habitado y fuente de socialización". En: *Ánfora*, 24(42). Universidad Autónoma de Manizales Colombia; pp. 189-216.
- Bauman, A.; et al. (2008). *Cycling: getting Australia moving —barriers, facilitators and interventions to get more Australians physically active through cycling*. 31st Australasian Transport Research Forum.
- Bernasconi, O. y Tham, M. (2016). "Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo". En: *Revista de Antropología Experimental*, nº 16. Universidad de Jaén, España; 87-110.
- BID. (2015). *Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta*. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- BID. (2017). *Aprender de los países vecinos. Experiencias de ciudades de América Latina en la promoción de la bicicleta como modo de transporte cotidiano*. Bogotá: Banco Interamericano de Desarrollo/Universidad de Los Andes.
- Borja, J. (2003). "La urbanística para las ciudades de América Latina". En: Balbo, Marcello; Jordán, Ricardo y Simioni, Daniela. (comp). *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: CEPAL, Cooperazione Italiana; pp. 81-104.
- Borja, J. (2011). "Espacio público y derecho a la ciudad". En: *Viento Sur*. Número 116, mayo. Barcelona; pp. 39-49.
- Borja, J. y Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Buehler, R. & Pucher, J. (2010). "Cycling to Sustainability in Amsterdam". En: *Sustain. Journal of environmental and sustainability issues*. Issue 21, Fall/Winter, The Kentucky Institute for the Environment and Sustainable Development; pp. 36-40.
- Cabrales, L. y Canosa, E. (2001). "Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara". En: *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, 20, pp.223-253.
- Carrión, F. (2016). "El espacio público es una relación, no un espacio". En: Kuri, P. (Coord.). *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales; pp. 13-4.
- Chávez, A. (coord.). 2010. "Programa de ordenamiento ecológico local". Guadalajara: Gobierno de Tlajomulco de Zúñiga. Versión disponible en:

- http://www.tlajomulco.gob.mx/sites/default/files/transparencia/planes/poel_completo.pdf
- Collier, J. & Collier, M. (1986). *Visual Anthropology. Photography as a Research Method*. Albuquerque: University of New Mexico Press.
- Cox, P. (2015). "Chapter 1: Cycling cultures and Social Theory". Cox, P. (edit). *Cycling cultures*. Chester: University of Chester Press; p. 14-42.
- Cresswell, T. (2015). *Place. An introduction*. UK: John Wiley & Sons Ltd.
- Cypher, J. M. y Dietz, J. L. (2009). *The Process of Economic Development*. 3a ed. Nueva York: Routledge.
- Da Cunha, J. y Rodríguez, J. (2009). "Crecimiento urbano y movilidad en América Latina". En: *Revista Latinoamericana de Población*, vol. 3, núm. 4-5, enero-diciembre, Asociación Latinoamericana de Población Buenos Aires, Organismo Internacional; pp. 27-64.
- Dardel, E. (2013). *El hombre y la Tierra. Naturaleza de la realidad geográfica*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- De Certau, M.; Giard, L. & Mayol, P. (1999). *La invención de lo cotidiano 2: habitar, cocinar*. CDMX: Universidad Iberoamericana.
- Delgado M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Devereux, G. (2012). *De la ansiedad al método en las ciencias del comportamiento*. CDMX: Siglo XXI editores.
- Díaz, M. (2017). "La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México". en: *Revista Transporte y Territorio*, núm. 16, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires; pp. 112-126.
- Dirección de Planeación Metropolitana del Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara. (2021). *Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (EMME)*. https://drive.google.com/file/d/15RjKr9miZT8GeFIVRqkWxhhrzjfr_-5E/view
- Doñán, J. (2013). *Oblatos-Colonias. Andanzas tapatías*. Zapopan: Arlequín editorial.
- El Informador. (2009). "Rebasado, transporte en Tlajomulco". En: *El Informador*, 23 de noviembre. Consultado: 4 de junio 2020. Recuperado de: <https://www.informador.mx/Jalisco/Rebasado-transporte-en-Tlajomulco-20091123-0292.html>
- Eufracio, J. (2018). "La construcción de agenda pública sobre movilidad no motorizada: el caso de la ciclo vía de Santa Margarita, Zapopan, Jalisco". En: *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*; Volumen VII, número 1, enero-junio. Departamento de Gestión Pública y Departamento de Estudios Políticos y de Gobierno Universidad de Guanajuato; pp. 79-104.
- Ferro, G. (2010). "Guía de observación etnográfica y valoración cultural a un barrio". En: *Apuntes*, vol. 23, núm. 2; pp. 182-193
- Fuentes C. y Peña, S. (2011). "Capítulo I. Espacio público y género: Hacia un marco teórico, metodológico y contextual". En: Fuentes, C.; et al., (coordinadores). *Espacio público y género en Ciudad Juárez, Chihuahua: Accesibilidad, sociabilidad, participación y seguridad*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte; Ciudad Juárez: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

- García, E. y Núñez, B. (2017). *Crecimiento Urbano y patrimonios. Santa Anita y Toluquilla, dos pueblos en el Área Metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Gerring, J, & Christenson, G. (2017). *Applied Social Science Methodology: An Introductory Guide*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Giddens, A. (2006). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Giménez, G. (1999). "Territorio, cultura e identidades. La región sociocultural. Estudios sobre las culturas contemporáneas". En: *Época II*, Vol. V (9), pp. 25-57.
- GIZ/ITDP. (2019a). *Ciudades mexicanas–Pedaleando por un desarrollo bajo en carbono. Resultados del Perfil Ciclista en cinco ciudades*. Mayo. CDMX: GIZ/ITDP. Recuperado de: <https://ciudadesytransporte.mx/wp-content/uploads/2021/06/Ciudades-mexicanas-Pedaleando-por-un-desarrollo-bajo-en-carbono.pdf>
- GIZ/ITDP. (2019b). *Ranking ciclociudades 2018. Evaluación de movilidad en bicicleta en ciudades mexicanas*. Junio. CDMX: GIZ/ITDP. Recuperado de: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/466701/Ranking_Ciclociudades_2018.pdf
- Goertz, G. (2006). *Social Science Concepts: A User's Guide*. Princeton: Princeton University Press.
- González, M. (2018). "Movilidad cotidiana y habitar periurbano en el Área Metropolitana de Guadalajara: entre el costo y el beneficio social". En: *Contexto*, Vol. XII. N°16. Marzo; pp. 67-77.
- Hammersley, M. y Atkinson, P. (1994). "¿Qué es la etnografía?" En: *Etnografía. Métodos de investigación*. Barcelona: Paidós.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004). "La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos". En: *Papeles de Población*, 10(42). CIEAP/UAEM; 102-123.
- IMEPLAN. (2021). "Tomo 2: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara". *Libro Blanco. IMEPLAN (2017-2021)*. Guadalajara.
- Jirón, P. & Imilán, W. (2018). "Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea". En: *Quid16. Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales, UBA*. N°10, dic. 2018-mayo 2019; pp. 17-36.
- Jirón P. y Mancilla, P. (2013). 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. (2009). "Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad". En: M. Tironi Rodó y F. Pérez Oyarzun (Eds.). *Espacios, prácticas y cultura urbana*. Santiago: Ediciones ARQ; pp. 176-189.
- Jirón, P. (2012). "Transformándome en la 'Sombra'". En: *Revista Bifurcaciones*, núm. 10.
- Jordi, M. (2016). "Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades". En: *Revista de Antropología Experimental*, n° 16. Universidad de Jaén, España; 129-146.
- Lefebvre, H. (1969). *El Derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros, S. L. 1a ed.
- Lezama, J. (2002). *Teoría social, espacio y ciudad*. México: El Colegio de México.

- Lindón, A. (1997). "De la expansión urbana y la periferia metropolitana". En: *Documentos de investigación 4*. Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, A.C.
- Lindón, A. (2001). "El significado del espacio urbano en la experiencia del sujeto". En: *Ciudades*, 49, enero-marzo, RNIU, Puebla, México: 15-20.
- Lindón, A. (2002). "La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia urbana". En: *Territorios*, 7. Bogotá; pp. 27-41.
- Lindón, A.; Hiernaux, D.; y, Aguilar, M. (coords.). (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Barcelona: Anthropos – UAM-I.
- Lizárraga, Carmen. (2006). "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI". En: *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, núm. 22, septiembre-diciembre. Toluca, México: El Colegio Mexiquense, A.C.; pp. 1-35.
- Lorenzi, E. y Ortega, D. (2016). "El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica". En: *Revista de Antropología Experimental*, no. 16, Universidad de Jaén, España; pp. 1-9.
- Low, S. (1996). "Spatializing Culture: The Social Production and Social Construction of Public Space in Costa Rica". In: *American Ethnologist*, Vol. 23, No. 4 (Nov.); pp. 861-879.
- Madanipour, A. (2003). *Public and private spaces of the city*. London: Routledge.
- Mahoney, J. (2010). "After KKV: The New Methodology of Qualitative Research". *World politics*, 62 (1), 120 - 147.
- Marcus, G. (2001). "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal". En: *Alteridades*, vol. 11, núm. 22, julio-diciembre, pp. 111-127.
- Massey, D. (2012). "Espacio, lugar y política en la coyuntura actual". En: *Urban NS04*, pp: 7-12.
- Mattelart, A., & Mattelart, M. (1997). *Historia de las teorías de la comunicación*. Barcelona: Paidós.
- Medina, S. (2007). *La importancia de reducción del uso del automóvil en México*. México, D.F.: Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México (ITDP)/Embajada Británica en México/Fondo de Prosperidad.
- Merleau-Ponty, M. (1993). *Fenomenología de la percepción*. Barcelona: Planeta-De Agostini.
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, Á. (2009). "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la Geografía Humana". En: *Boletín de la A.G.E.*, N.º 50; pp. 193-216.
- Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida: Jalisco Cómo Vamos. (2019) *¿Cómo nos vemos los tapatíos? Encuesta de percepción ciudadana sobre calidad de vida 2018*. Guadalajara: Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida: Jalisco Cómo Vamos.
- Okuda, M. y Gómez, C. (2005). "Métodos en investigación cualitativa: triangulación". En: *Revista Colombiana de Psiquiatría*, vol. XXXIV, núm. 1, pp. 118-124.
- Organización Panamericana de la Salud. (2017). *La velocidad y los siniestros viales*. Washington, D.C.; OPS.
- Payá, A. (2009). "Reflexiones etnográficas en torno al tatuaje en prisión". En: *Ide@s*, CONCYTEG (núm. 45), pp. 521-539.
- Parkin, J. (2012), "Cycling and Sustainability". Parkin, J. (Ed.) *Cycling and Sustainability* (Transport and Sustainability, Vol. 1); Emerald Group Publishing Limited; p. 1-20
- Pérez, Ana. (2006). "Experiencias juveniles de uso y apropiación del espacio en la ciudad de México". En: *Anales de Antropología*, vol. 40-1; México: UNAM, IIA; pp. 193-225.

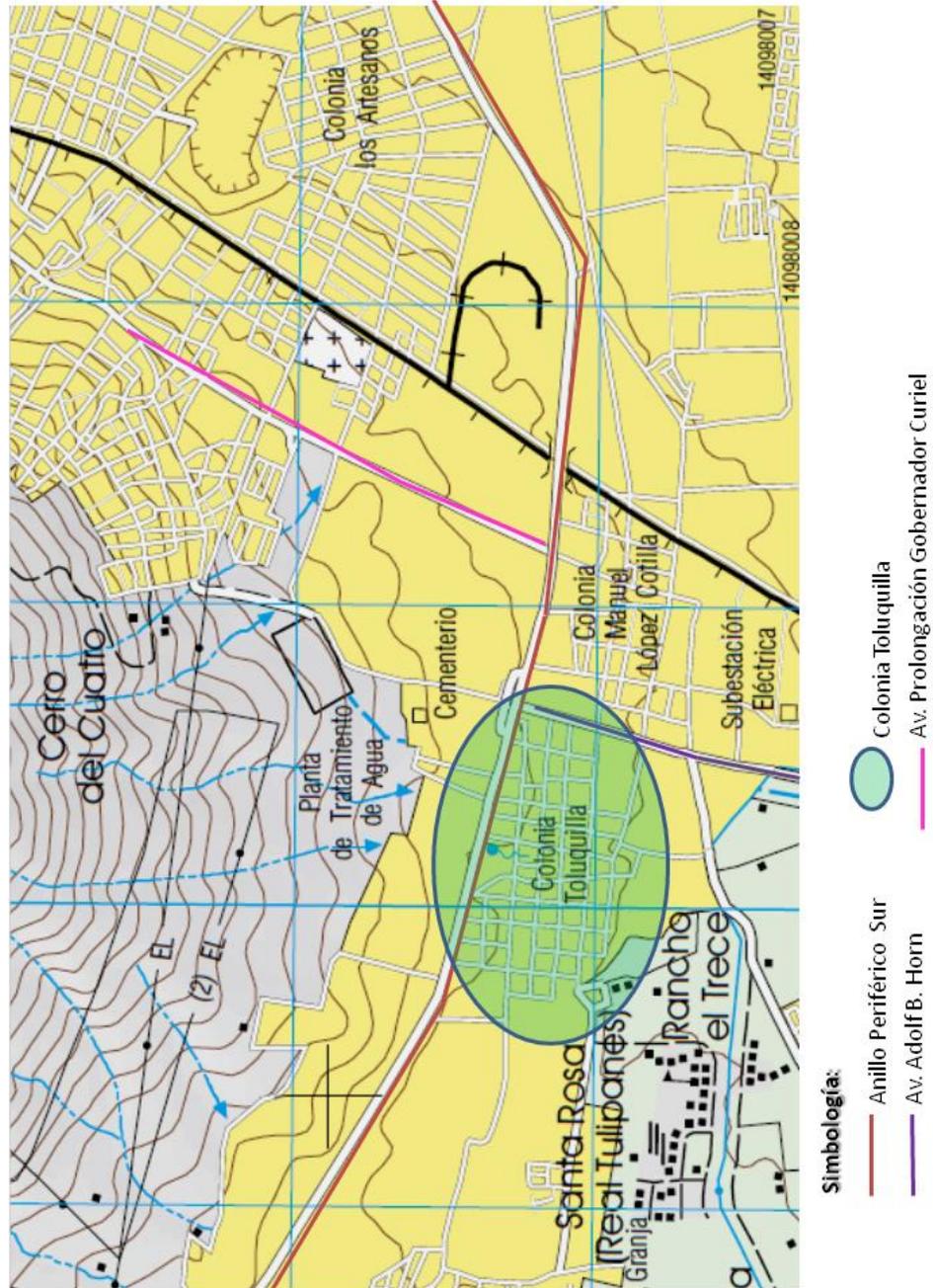
- Pol, E. y Vidal, T. (2005). "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares". En: *Anuario de Psicología*, vol. 36, n° 3. Barcelona: Facultat de Psicologia, Universitat de Barcelona; pp. 281-297.
- Portelli, A. (1988). "Peculiaridades de la historia oral". En: *Christus*, no. 616.
- Pucher, J. & Buehler, R. (2012). *City cycling*. Cambridge: The MIT Press.
- Ragin, C. & Amoroso, L. (2011). *Constructing Social Research: The Unity and Diversity of Method* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Pine Forge Press - SAGE.
- Ramírez, B. Y López, L. (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México: UNAM, Instituto de Geografía, UAM-X.
- Ramos, O. (2018). "Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía". En: *Revista Transporte y Territorio*. 19; pp. 35-56.
- Rinaldi, J. (2018). "Dossier Ciudades y bicicletas". En: *Revista Transporte y Territorio*. 19, Buenos Aires, pp. 2-6.
- Rivera, E. (2012). *Transformación socio-espacial y dinámicas del uso del suelo en Guadalajara, México: análisis la producción del espacio urbano-metropolitano y sus posibles escenarios*. Actes de la conferència. In Centre de Política de Sòl i Valoracions; p. 1-19. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/13372/TRAN%23QVA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ruiz, F. (2015). *La Cruz de Plazas. Transformación urbana: Guadalajara 1947-1959*. Ciudad de México: UNAM.
- Salcedo, Y. (2016). *Pedaleando hacia una ciudad cicloincluyente*. (Tesis de Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), San Pedro Tlaquepaque, Jalisco.
- Secretaria de Movilidad del Gobierno de Jalisco. Informe "2017: Accidentes viales en el AMG", Secretaria de Movilidad del Gobierno de Jalisco. Dirección General de Seguridad Vial. Disponible en: https://setrans.jalisco.gob.mx/sites/setrans.jalisco.gob.mx/files/1_2017_presentacion_mapa_de_siniestralidad.pdf
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.
- Sierra, L. (2006). "Los estudios urbanos y las visiones antropológicas sobre el trabajo de campo. Un acercamiento personal". En: *Trabajo de campo. La antropología en acción*. Universidad Autónoma de Quintana Roo; pp. 157-182.
- Spinney, J. (2007). "Chapter 1: Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice". Horton, D.; Rosen, P. & Cox, P. (eds). *Cycling and society*. England: ASHGATE; p. 27-45.
- Suárez, M.; et. al. (2016). *Bicicletas para la ciudad: Una propuesta metodológica para el diagnóstico y la planeación de infraestructura ciclista*. México: Instituto de Geografía, UNAM.
- Swedberg, R. (2017). "Theorizing in Sociological Research: A New Perspective, a New Departure?" *Annual Review of Sociology*, 43 (1), pp. 189-206.
- TERI. (2018). *Benefits of cycling in India: An economic, Environmental, and Social Assessment*. New Delhi: The Energy and Resources Institute.
- Wang, C. & Burris, M. (1994). "Empowerment through Photo Novella: Portraits of Participation". In: *Health Education Quarterly*, vol, 21(2).
- Yin, R. (2003). *Case study research. Design and Methods*. California: Sage Publications.

- Wachtel, A. & Lewiston, D. (1994). "Risk Factors for Bicycle-Motor Vehicle Collisions at Intersections". *ITE Journal*, 30-35
- Zuidgeest, M.; et. al. (2009). "Identifying bicycle networks for better cities". *Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook*. Division 44, Water, Energy and Transport. Utrecht: GTZ.

ANEXOS

ANEXO 2

Anexo 2. Cartografía de la zona de Toluquilla, TLQ, el círculo indica la zona descrita en esta tesis. Fuente: INEGI, Información Topográfica F13D65, Guadalajara Oeste, escala 1:50 000, serie III, 2019.

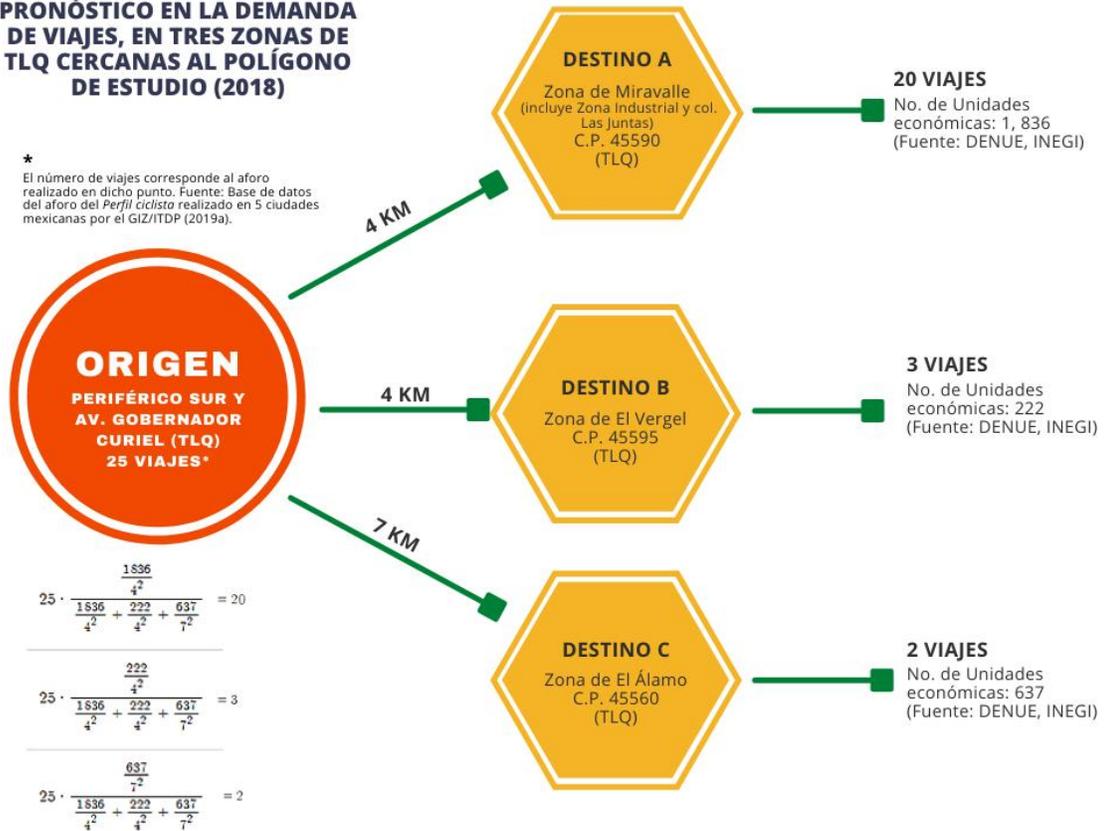


ANEXO 3

Anexo 3. Pronóstico en la demanda de viajes, en tres zonas de TLQ cercanas al polígono de estudio (2018).

PRONÓSTICO EN LA DEMANDA DE VIAJES, EN TRES ZONAS DE TLQ CERCANAS AL POLÍGONO DE ESTUDIO (2018)

* El número de viajes corresponde al aforo realizado en dicho punto. Fuente: Base de datos del aforo del Perfil ciclista realizado en 5 ciudades mexicanas por el GIZ/ITDP (2019a).



ANEXO 4

Anexo 4. Carta de presentación institucional del proyecto de investigación.

 **El Colegio
de la Frontera
Norte** COORDINACIÓN DE SERVICIOS ESCOLARES

Tijuana B.C. a 8 de octubre de 2019.

A quien corresponda
Presente,

Por este conducto me permito presentar a su amable consideración a la **Mtra. Laura Angélica San Vicente López**, alumna regular de tiempo completo del programa de Doctorado en Ciencias Sociales en el Área de Estudios Regionales, promoción 2018-2022 que imparte esta Institución.

Laura San Vicente se encuentra realizando trabajo de campo para su tesis "**La ciudad en dos ruedas. Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta, como medio de transporte**" motivo por lo cual tendrá que recurrir a diversas fuentes de información relativas a su investigación.

El uso de la información es exclusivamente académico y se citará la fuente original.

Agradezco de antemano el apoyo y facilidades que pueda proporcionar.

Atentamente,

MTIC. Claudia Verduzco Zepeda
Coordinadora de Servicios Escolares

c.c.p.- Expediente alumna

Con fundamento en los artículos 20, 21 y 22 de La Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental cualquier información o documentos que proporcione la institución al solicitante serán de uso y responsabilidad exclusiva de las partes.

El Colegio de la Frontera Norte
Carretera escénica Tijuana - Ensenada Km. 18.5, San Antonio del Mar,
Tijuana, Baja California, México, C.P. 22560

ANEXO 5

Anexo 5. Guión para el levantamiento del muestreo y para las entrevistas semiestructuradas a ciclistas.

No Entrevista: _____

Fecha: _____ **Hora:** _____ **Lugar:** _____

Nombre: _____

Edad: _____ **Sexo:** H/M **Ocupación:** _____

¿Ha participado en alguna rodada? Sí/ No ¿cuál? _____

Origen y destino de este viaje: _____

1. Entre el punto de origen y destino de sus trayectos cotidianos ¿puede describir cómo es la infraestructura vial? ¿Hay mucho tráfico? ¿Calles pavimentadas?, ¿semáforos, puentes peatonales? Etc.
2. ¿Existen señalizaciones ciclistas, bicipuertos, ciclovías, en sus trayectos diarios? Cuáles
3. Si en sus trayectos existen ciclovías, ¿se puede acceder fácilmente a ellas?
4. ¿Cuáles son las principales señalizaciones que encuentra en sus recorridos? ¿Para autos?
5. ¿Qué tipo de bicicleta usa y por qué?
6. ¿Cuántos kilómetros recorre en bicicleta, cuántos días de la semana?
7. Cuando circula en bicicleta, ¿en dónde se siente más seguro: en la banqueta, en el centro del carril, yendo sentido contrario? ¿por qué?
8. Cuando circula en bicicleta, ¿cómo es su interacción con ciclistas, peatones, camiones urbanos, motociclistas, automovilistas? ¿Quién es más peligroso?
9. ¿Cómo aprendió a andar en bicicleta?
10. ¿Cómo eligió su última bicicleta?, ¿qué criterios consideró para elegirla?
11. ¿Qué partes del cuerpo considera fundamental para moverse en bicicleta y en qué partes del cuerpo ha sentido más cansancio después de sus trayectos?
12. ¿Qué significa para usted andar en bicicleta?
13. Dentro de la ZMG, ¿cuáles son los espacios públicos en los que más le gusta pasar el tiempo?
14. ¿Qué opina de los espacios públicos (parques, plazas, calles, av., comercios, etc.) que hay en su colonia?
15. En cuestión de seguridad vial, ¿Qué acciones se necesitan emprender en esta zona de la ciudad, para que la comunidad ciclista ruede más segura?

ANEXO 6

Anexo 6. Guión para entrevistas a funcionarios públicos y grupos ciclistas

No Entrevista: _____

Fecha: _____ **Hora:** _____ **Lugar:** _____

Nombre: _____

Edad: _____ **Sexo:** H / M **Cargo:** _____

- Opinión sobre el desarrollo, los beneficios y los retos del ciclismo en Guadalajara, con énfasis especial en las zonas periurbanas.
- Historia o sucesos relevantes en la planeación/ socialización/construcción/mantenimiento de las ciclovías "Adolf Horn" y "Juan de La Barrera"
- Opinión sobre los resultados de las políticas públicas aplicadas en el AMG en términos de movilidad no motorizada.
- Reflexiones sobre la presencia de mujeres ciclistas en el AMG y, especialmente, en las zonas periurbanas.
- Retos que se enfrentan en materia de interconexiones de la red ciclista entre el centro y la periferia del AMG.
- Descripción del proceso para la construcción de ciclovías temporales ante la contingencia por la COVID-19 en Zapopan.

No Entrevista: _____

Fecha: _____ **Hora:** _____ **Lugar:** _____

Nombre: _____

Edad: _____ **Sexo:** H / M **Función dentro del grupo:** _____

- Conocer su opinión sobre el ciclismo que existe en la zona metropolitana de Guadalajara.
- La historia de cómo se conformó su grupo y cómo decidieron iniciaron sus rodadas y/o actividades.
- ¿Qué tipo de actividades relacionadas con el uso de la bicicleta realizan?
- Qué opinan de las ciclovías que se encuentran cerca del lugar de sus rodadas, sus colonias o sus trayectos cotidianos.
- Qué faltaría para que fuera seguro andar en bicicleta desde sus colonias hacia otras partes de la ciudad de Guadalajara.

ANEXO 7

Anexo 7. Lista final de códigos utilizados para el análisis cualitativo a través de NVivo®.

Concepto	Dimensión	Componente	Indicadores	Códigos NVivo®
Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta como medio de transporte	Físico-material	Conectividad	Redes de conexión motorizada y no motorizada (origen, ruta y destino).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Origciclo: Colonia de origen del viaje ciclista 2. Destciclo: Colonia de destino del viaje ciclista 3. Tipocolciclo: Tipo de colonias más cercanas a la infraestructura ciclista 4. Tipovivciclo: Tipo de viviendas alrededor de la infraestructura ciclista 5. Tipoconexvia: Tipo de conexiones de la vía 6. Disvia: Distancia de viaje 7. Eipar: Parques 8. Eiest: Estacionamientos 9. Eipartr: Paradas de transporte público 10. Rutrans: Rutas de transporte público 11. Eiban: Bancas 12. Ecpuam: Puestos ambulantes 13. Ecesc: Escuelas 14. Ectie: Tiendas 15. Ecgas: Gasolineras 16. Ecemp: Empresas (giros) 17. Ecculti: Tierras para cultivo 18. Ecrest: Restaurantes
		Infraestructura ciclista	Mobiliario, longitud, traza urbana, superficie de rodamiento, alumbrado, señalizaciones, condiciones de las calles y cruces.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Longciclo: Longitud de la cicloavía 2. Ubgeociclo: Ubicación geográfica de la cicloavía 3. Alumb: Tipo de alumbrado en la vía 4. Señavía: Condiciones de las señalizaciones en la vía 5. Cond Fisciclo: Condiciones físicas de la Cicloavía 6. Extra: Elementos extras 7. Ciclop: Ciclopuertos 8. Arbol: Arbolado 9. Tipoinfricic: Tipo de infraestructura ciclista 10. Arod: Área de rodamiento 11. Presemaf: Presencia semáforos 12. Ausemaf :ausencia de semáforos 13. Pasocicli: Condiciones de pasos ciclistas 14. Pasopeat :Condiciones de pasos peatonales 15. Preram: Presencia de rampas 16. Auram: Ausencia de rampas 17. Señahor: Horizontales (rayas, símbolos en el pavimento) 18. Señaver: Verticales (placas en postes)

	Socio-espacial (acción)	Accesibilidad	Acciones cotidianas relacionadas con la movilidad (motivos de viajes, usos de la bicicleta, necesidades y opciones de desplazamiento en la zona; tipos de bicicleta)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bicimon: Montaña 2. Biciurb: Híbrida / urbana 3. Biciru: Ruta 4. Biciple: Plegable 5. Bicitur: Turismo 6. Bicitri: Triciclo 7. Bicicro: Cross 8. Bicipub: Bicicleta pública 9. Bicielec: Eléctrica 10. Bicitax: Bici-taxi 11. Biciinf: Bicicleta infantil 12. Bicipi: Bicicleta de piñón fijo 13. Bicisill: Bicicleta con silla infantil 14. Crucepele: Cruce peligroso 15. Motviaje: Motivo de viaje 16. Motusobici: Motivo para usar la bicicleta 17. Opcdesplaza: Opciones de desplazamiento 18. Transfisesp: Transformaciones físicas del espacio 19. Rsoespe: Relación Peatones 20. Rsoesci: Relación Ciclistas 21. Rsoesmo: Relación Motociclistas 22. Rsoestra: Relación con rutas de transporte 23. Rsoescar: Relación con Vehículos de carga 24. Espintbarr: Espacios de interacción barrial 25. Espcomer: Espacios comerciales 26. Espesta: Espacios de estacionamiento
		Seguridad Vial	Interacciones socio-espaciales y prácticas ciclistas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Praciseña: Actitud ante señalizaciones 2. Praciban: Circulación Banqueta 3. Praciave: Circulación Avenida 4. Praciciclo: Circulación Ciclo vía 5. Pracipeat: Circulación zona peatonal del corredor 6. Pracivelo: Velocidad a la que circula 7. Pracibrazo: Uso de brazos para señalar movimientos 8. Praciaud: Uso de audífonos 9. Pracisegu: Uso de equipo de seguridad 10. Praciverb: Interacciones físicas y verbales con otros actores 11. Corpves: Vestimenta 12. Corpcci: Equipo ciclista
	Identificación	Espacial	Ventajas y/o desventajas relacionadas con la movilidad en las rutas origen-destino; pertenencia a rodadas o grupos ciclistas en el barrio.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Espvnta: Ventajas de la movilidad en la zona 2. Espdesventa: Desventajas de la movilidad en la zona 3. Espdifí: Dificultades de moverse por la zona 4. Espeligrov: Peligros de circular por la zona 5. PartRoda: Participación rodadas

		Corporal	Motivos para elección de bicicleta, salud, sensaciones, accesorios ciclistas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Idcorpsal: salud 2. Idcorples: lesiones 3. Idcorpmauer: muerte 4. Idcorpacc: Accidentes 5. Idcorprel: Relación persona-bicicleta 6. Idcorpssen: Sensaciones al pedalear
	Simbólica-imaginaria	Apego al lugar	Vínculos emocionales con los espacios en ruta origen-destino; vínculos emocionales con las colonias de origen.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Siapluti: Utilidad 2. Siaplem: Emoción 3. Siaplba: Pertenencia Barrio /colonia
		Símbolos ciclistas	Símbolos en la persona, en la bicicleta y en el espacio	<ol style="list-style-type: none"> 1. Precorr: Practicas ciclistas Correctas 2. Prcinco: Practicas ciclistas Incorrectas 3. Prcseg: Practicas ciclistas Seguras 4. Prcinse: Practicas ciclistas Inseguras 5. Sisimciper: Símbolos En la persona 6. Sisimcibici: Símbolos en la bicicleta 7. Sisimciesp: Símbolos en el espacio

ANEXO 8

Anexo 8. Lista final del número de referencias por cada código a través de NVivo©.

Códigos\\Datos generales de identificación

Nombre	Archivos	Referencias
ActivistaGDL	1	1
CiclistaHombre	7	21
CiclistaMujer	1	1
Comerciante	0	0
Edad	6	32
Empresa	0	0
FuncionarioPublico	1	1
HabitanteComunidad	2	2
Ocupación	7	37

Códigos\\FísicoMaterial-Conectividad

Códigos de la primera dimensión. Indicadores relacionados con: Redes de conexión motorizada y no motorizada (origen, ruta y destino; tipo de viviendas y actividades en la zona)

Nombre	Archivos	Referencias
Bancas	2	3
Colonia de destino del viaje ciclista	7	35
Colonia de origen del viaje ciclista	7	31
Condiciones físicas de las vialidades	7	12
Distancia de viaje	7	14
Empresas (giros)	1	2
Escuelas	0	0
Estacionamientos	1	1
Frecuencia viaje	6	8
Gasolineras	0	0
Paradas de transporte público	0	0
Parques	0	0
Puestos ambulantes	1	1
Restaurantes	0	0
Talleres de bicicletas	3	6

Nombre	Archivos	Referencias
Tierras para cultivo	0	0
Tipo de colonias más cercanas a la infraestructura ciclista	1	1
Tipo de conexiones de la vía	5	6
Tipo de viviendas alrededor de la infraestructura ciclista	1	3

Códigos\FísicoMaterial-InfraestructuraCiclista

Primera dimensión en infraestructura

Nombre	Archivos	Referencias
Arbolado	1	1
Área de rodamiento	1	1
Ciclopuertos	1	1
Condiciones de las señalizaciones en la vía	0	0
Condiciones de pasos ciclistas	2	5
Condiciones de pasos peatonales	1	1
Condiciones físicas de la infraestructura ciclista	4	14
Elementos extras	0	0
Longitud de la cicloavía	1	1
Rampas	0	0
Semáforos	3	4
Señalizaciones Horizontales	0	0
Señalizaciones Verticales	1	1
Tipo de alumbrado en la vía	1	1
Tipo de infraestructura ciclista	1	1
Ubicación geográfica de la infraestructura ciclista	1	1

Códigos\Identificación Corporal

Dimensión Identificación, componente Corporal

Nombre	Archivos	Referencias
Accidentes	6	26
lesiones	3	7
muerte	1	1

Nombre	Archivos	Referencias
Relación persona-bicicleta	6	26
Salud	5	19
Sensaciones al pedalear	3	11

Códigos\\Identificación-Espacial

Dimensión Identificación, componente Espacial

Nombre	Archivos	Referencias
Desventajas de la movilidad en la zona	2	3
Dificultades de moverse por la zona	8	28
Peligros de circular por la zona	8	61
Ventajas de la movilidad en la zona	3	3

Códigos\\SimbólicoImaginario-ApegoLugar

Dimensión Simbólico Imaginario, componente Apego al Lugar

Nombre	Archivos	Referencias
Emoción	2	3
Pertenencia Barrio-colonia	0	0
Usos de los lugares	5	5

Códigos\\SimbólicoImaginario-SímbolosCiclistas

Dimensión Simbólico imaginario, componente Símbolos ciclistas

Nombre	Archivos	Referencias
Historias personales	6	20
Practicas ciclistas Correctas	0	0
Practicas ciclistas Incorrectas	3	3
Practicas ciclistas Inseguras	3	3
Practicas ciclistas Seguras	6	11
Símbolos en el espacio	1	2
Símbolos en la bicicleta	2	5
Símbolos En la persona	0	0

Códigos\\SocioEspacial-Accesibilidad

Segunda dimensión categoría Accesibilidad

Nombre	Archivos	Referencias
Cruce peligroso	8	29
Tiempo de usar la bicicleta	6	28

Nombre	Archivos	Referencias
Motivo para usar la bicicleta	6	16
Motivo de viaje	5	14
Opciones de desplazamiento	6	13
Tipo de bicicleta	4	34
Transformaciones físicas del espacio	4	12
Bicicleta Híbrida-urbana	4	16
Robos de bicicleta	3	5
Bicicleta Ruta	2	6
Bicicleta tipo cross	2	2
Bicicleta Montaña	1	11
Bicicleta Turismo	1	4
Bicicleta con silla infantil	0	2
Bicicleta de piñon fijo	0	0
Bicicleta eléctrica	0	0
Bicicleta infantil	0	0
Bicicleta plegable	0	0
Bicicleta pública	0	0
Bicictaxi	0	1
Triciclo	0	0

Códigos\\SocioEspacial-RelacionesSociales ciclistas

Dimensión socioespacial, categoría Relaciones Socioespaciales

Nombre	Archivos	Referencias
Espacios comerciales	2	2
Espacios de estacionamiento	3	5
Espacios de interacción con otros actores	8	26
Participación rodadas	4	5
Relación Ciclistas	3	4
Relación con automóviles	5	8
Relación con rutas de transporte	4	9
Relación con Vehículos de carga	1	1
Relación Motociclistas	3	4
Relación Peatones	2	2

Códigos\\SocioEspacial-SeguridadVial
 Dimensión Socioespacial, categoría Seguridad Vial

Nombre	Archivos	Referencias
Accesorios ciclistas	6	23
Actitud ante señalizaciones	3	3
Circuación sentido contrario al designado	2	11
Circulación Avenida	5	10
Circulación Banqueta	6	15
Circulación Ciclovía	2	3
Circulación zonas peatonales	2	3
físicas y verbales con otros actores	8	21
Uso de audífonos	0	0
Uso de brazos para señalar movimientos	0	0
Uso de equipo de seguridad	0	0
Velocidad a la que circula	1	1
Vestimenta	4	10

La autora es Licenciada en Psicología por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y Maestra en Antropología Social por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). Ha colaborado en proyectos de investigación-intervención en contextos carcelarios, de desplazamiento forzado y en contextos urbanos; y, se ha desempeñado como docente en el área de Ciencias Sociales a nivel licenciatura y bachillerato.

Correo electrónico: lauang38@gmail.com / l_sanvicente@hotmail.com

© Todos los derechos reservados. Se autorizan la reproducción y difusión total y parcial por cualquier medio, indicando la fuente.

Forma de citar:

San Vicente, L. (2022). “La ciudad en dos ruedas. Apropiación del espacio público a través del uso de la bicicleta como medio de transporte, en la periferia sur del Área Metropolitana de Guadalajara”. Tesis de Doctorado en Ciencias Sociales con especialidad en Estudios Regionales. El Colegio de la Frontera Norte, A.C. México.