

UNIVERSIDAD DE  
GUANAJUATO



UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO

División de Ciencias Sociales y Humanidades

Tesis

**Hechos de Tránsito Terrestre: Un estudio comparativo de los siniestros viales en las ciudades de León y Aguascalientes.**

Para obtener el grado de Doctor en Ciencias Sociales.

Presenta:

**Francisco Israel Hernández Fernández**

Directores de tesis:

Doctor José Luis Coronado Ramírez

Doctora Jesica María Vega Zayaz

Lectores:

Doctor Juan Antonio Rodríguez González

Doctor Jacobo Herrera Rodríguez

Doctor Eugenio Herrera Nuño

Mayo 2020



## Índice.

Abreviaturas.....	8
Introducción.....	9
Capítulo I.....	18
Los siniestros viales están asociados al crecimiento urbano, la movilidad urbana y sus vialidades. 18	
Crecimiento y movilidad urbana en Aguascalientes, Ags.....	19
Crecimiento y movilidad urbana en León, Guanajuato.....	30
Capítulo II.....	38
Las ciudades y el contexto de sus siniestros viales.....	38
Serie de Datos Históricos de INEGI 1997-2018.....	39
Estadísticas de Accidentes de Tránsito, de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	58
CAPÍTULO III.....	69
Los siniestros en los campos viales de León y Aguascalientes.....	69
Los Peatones en Aguascalientes.....	70
Los peatones en León, Guanajuato.....	76
Los ciclistas en Aguascalientes.....	79
Los ciclistas en León, Guanajuato.....	84
Los Motociclistas en Aguascalientes.....	90
Los motociclistas en León, Guanajuato.....	96
Los conductores de Vehículos Automotores en Aguascalientes.....	103
Los conductores de Vehículos Automotores en León, Guanajuato.....	107
CAPITULO IV.....	113
Acción Social, Cultura y Sociedad del Riesgo; Tres reflexiones sobre los siniestros viales.....	113
Los usos y luchas por el campo vial.....	114
La movilidad urbanay su fragmentación legal.....	127
La Seguridad Vial.....	141
Conclusiones.....	156
Referencias.....	166

# Índice de Mapas.

Mapa 1.1.Crecimiento de la mancha urbana de Aguascalientes 1575-2010.....	21
Mapa 1.2.Demanda de Transporte Público Urbano. Escenario Tendencial Aguascalientes 2010-2035.....	23
Mapa 1.3.Demanda de Transporte Público Urbano. Escenario Planificado Aguascalientes 2010-2035.....	25
Mapa 1.4.Accidentes viales y estructura vial 2011. Municipio de Aguascalientes.....	27
Mapa 1.5.Crecimiento de la mancha urbana de León, Guanajuato 1580-2011. ....	32
Mapa 1.6. Rutas troncales del Sistema de Transporte sub-urbano del Municipio de León. ....	34
Mapa 1.7.Accidentes viales y Estructura Vial del Municipio de León 2018.....	35
Mapa 2.8.Carreteras Mex-045 y Mex-045D.....	64
Mapa 2.9. Índice de accidentes e índice de peligrosidad según tramo carretero .....	66
Mapa 3.10.Principales cruces donde se vieron involucrados peatones atropellados en Aguascalientes, Ags 2017-2018.....	71
Mapa 3.11.Principales cruces donde se vieron involucrados peatones atropellados en León, Guanajuato 2017-2018. ....	76
Mapa 3.12.Ciclovías en Aguascalientes 2019. ....	80
Mapa 3.13.Siniestros donde intervinieron ciclistas en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018. ....	81
Mapa 3.14.Ciclovías en León Guanajuato.....	84
Mapa 3.15.Siniestros donde intervinieron ciclistas en León, Guanajuato según lugar .....	85
Mapa 3.16.Siniestros viales donde intervinieron motociclistas en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018. ....	91
Mapa 3.17.Siniestros donde intervinieron motociclistas en León, Guanajuato según lugar 2017-2018.....	96
Mapa 3.18.Siniestros donde intervinieron conductores en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018.....	104
Mapa 3.19.Siniestros donde intervinieron vehículos automotores en León, Guanajuato según lugar 2017-2018. ....	107

# Índice de Gráficas.

Gráfica 1. Accidentes de tránsito terrestre según Municipio y año de ocurrencia 1997-2018. ....	40
Gráfica 2 Accidentes de Tránsito según día de la semana en el Municipio de Aguascalientes 2008-2018.....	41
Gráfica 3. Accidentes de Tránsito según día de la semana en el Municipio de León 2008-2018. ....	41
Gráfica 4. Accidentes de tránsito terrestre según hora del día en Aguascalientes 2008-2018. ....	42
Gráfica 5. Accidentes de tránsito terrestre según hora del día en León 2008-2018 .....	43
Gráfica 6. Accidentes de tránsito terrestre según mes en Aguascalientes 2008-2018 .....	44
Gráfica 7. Accidentes de tránsito terrestre según mes en León 2008-2018.....	44
Gráfica 8. Accidentes de tránsito terrestre dónde el conductor resulto responsable .....	45
Gráfica 9. Accidentes de tránsito terrestre según responsabilidad del Agente Vial en Aguascalientes 2008-2018. ....	45
Gráfica 10. Accidentes de tránsito según responsabilidad del Agente Vial en León 2008-2018.....	46
Gráfica 11. Accidentes de tránsito por colisión con vehículo automotor según municipio .....	47
Gráfica 12. Accidentes de tránsito por tipo de colisión en Aguascalientes 2008-2018.....	48
Gráfica 13. Accidentes de tránsito por tipo de colisión en León 2008-2018. ....	49
Gráfica 14. Accidentes de tránsito terrestre según condición de aliento alcohólico en León 2008-2018.....	51
Gráfica 15. Accidentes de tránsito según condición de aliento alcohólico en Aguascalientes 2008-2018.....	51
Gráfica 16. Total de accidentes de tránsito terrestre según tipo de vehículo involucrado y municipio de ocurrencia 2016.....	53
Gráfica 17. Total de Accidentes de Tránsito según tipo de movilidad urbana del agente vial en León 2008-2018. ....	53
Gráfica 18. Total de Accidentes de Tránsito según tipo de movilidad urbana del agente vial en Aguascalientes 2008-2018. ....	54
Gráfica 19. Accidentes de tránsito terrestre según sexo del conductor y municipio 2016. ....	55
Gráfica 20. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas del municipio de León según edad del conductor 2016 (frecuencias mayores a 100).....	56
Gráfica 21. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas del municipio de Aguascalientes según edad del conductor 2016 (frecuencias mayores a 35) .....	56
Gráfica 22. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según clase de accidente y municipio 2016.....	57

## Índice de Tablas.

Tabla 1. Número total de habitantes en el Municipio de León según año. ....	31
Tabla 2. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016. ....	50
Tabla 3. Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) según estación de aforo (EA) y Sentido de Circulación (SC). Para la ruta Mex-045 y Mex-045D León-Aguascalientes. ....	61
Tabla 4. Clasificación vehicular según tipo de vehículo, estación de aforo y rutas Mex-045 y Mex-045D León-Aguascalientes. ....	63
Tabla 5. Principales indicadores de accidentes de tránsito 2016. ....	65
Tabla 6. Fragmentación legal y prácticas normalizadas. ....	139
Tabla 7. Prácticas de autocuidado y lógica de seguridad vial. ....	154

## Índice de Fotografías.

Fotografía 1. Cruce de Ferrocarril y Vialidad urbana. ....	30
Fotografía 2. Cruce de Avenida Siglo XXI (Tercer Anillo) con la calle Atotonitlan, Aguascalientes, Ags. ....	72
Fotografía 3. Tercer Anillo y Atotonitlan a la altura del # 350 Aguascalientes, Ags. ....	72
Fotografía 4. Bulevar José MaríaChavez a la altura del Templo "Las Tres Aves Marías", Aguascalientes, Ags. ....	73
Fotografía 5. Av. Fundición y Calle Alamán Aguascalientes, Ags. ....	74
Fotografía 6. Bulevar Juan Pablo Segundo a la altura del # 301 Norte-Sur, Aguascalientes, Ags. ....	75
Fotografía 7. Bulevar Juan Pablo Segundo a la altura del # 301 Sur-Norte, Aguascalientes, Ags. ....	75
Fotografía 8. Intersección de Av. Miguel Alemán y Av. Belisario Domínguez. ....	77
Fotografía 9. Intersección de Av. Miguel Alemán y Av. Belisario Domínguez. ....	77
Fotografía 10. Intersección de Boulevard Delta y Boulevard Aeropuerto. ....	78
Fotografía 11. Intersección de Boulevard Delta y Boulevard Aeropuerto. ....	78
Fotografía 12. Intersección Av. Ajedrecistas y Av. Poliducto Oriente-Poniente. Aguascalientes, Ags. ....	82
Fotografía 13. Intersección Av. Alameda y Av. Tecnológico, Aguascalientes, Ags. ....	82
Fotografía 14. Intersección Av. Miguel Alemán y Leandro Valle, Centro León- Guanajuato. ....	86
Fotografía 15. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato. ....	87
Fotografía 16. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato. ....	87
Fotografía 17. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato. ....	88
Fotografía 18. Intersección B. Épsilon y B. Delta, León-Guanajuato. ....	89
Fotografía 19. Intersección Av. Siglo XXI y Rodolfo Landeros, Aguascalientes, Ags. ....	92
Fotografía 20. Intersección Av. Siglo XXI y Av. Haciendas de Aguascalientes, Aguascalientes-Ags. ....	93

Fotografía 21. Intersección Av. Aguascalientes y B. Colosio, Aguascalientes-Ags.....	94
Fotografía 22. Intersección Av. Ojo Caliente y Av. Tecnológico, Aguascalientes-Ags.....	95
Fotografía 23. Intersección Boulevard Juan Alonso de Torres y Antonio Hernández Órnelas, León-Guanajuato.....	97
Fotografía 24. Intersección Av. Miguel Alemán y Álvaro Obregón, León-Guanajuato.....	97
Fotografía 25. Intersección Boulevard Delta y Calle Sigma, León-Guanajuato.....	98
Fotografía 26. Intersección Bulevar Torres Landa y Paseo de Jeréz, León-Guanajuato.....	98
Fotografía 27. Bulevar Venustiano Carranza y Río Conchos, León-Aguascalientes.....	99
Fotografía 28. Intersección Av. Sión y Av. Irak, León-Guanajuato.....	99
Fotografía 29. Intersección Av. Sión y Av. Irak, León-Guanajuato.....	100
Fotografía 30. Intersección Bulevar López Mateos y Bulevar Mariano Escobedo,.....	100
Fotografía 31. Intersección Malecón de los Gómez con B. López Mateos, .....	101
Fotografía 32. Intersección B. López Mateos y Av. de los Industriales, León-Guanajuato.....	102
Fotografía 33. Intersección B. López Mateos y B. Chichimecas, León-Guanajuato.....	103

## Abreviaturas.

ATUS: Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbana y Suburbanas.

AVISA: Años de Vida Saludable Perdidos.

BID: Banco Interamericano de Desarrollo.

CEPLAP: Coordinación Estatal de Planeación de Proyectos.

CPEA: Código Penal para el Estado de Aguascalientes.

DGST: Dirección General de Servicios Técnicos adscrita a la SCT

EA: Estación de Aforo.

FGEA: Fiscalía General del Estado de Aguascalientes.

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

ITAE: Indicador Trimestral de la Actividad Económica.

LCT: Lesiones Causadas por Tránsito.

LML: Ley de Movilidad de León.

LMA: Ley de Movilidad de Aguascalientes.

OMS: Organización Mundial de la Salud.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PDCA: Plan Director de la Ciudad de Aguascalientes.

PDUCA: Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2040

PIMUS: Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Aguascalientes.

SC: Sentido de Circulación.

SCT: Secretaría de Comunicación y Transportes.

SMT: Smart Traffic Management.

SITMA: Sistema de Transporte Metropolitano de Aguascalientes.

SIT: Sistema Integrado de Transporte.

STCONAPRA: Secretariado Técnico del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes.

TDPA: Tránsito Diario Promedio Anual.



## Introducción.

Este trabajo muestra una perspectiva de los hechos de tránsito terrestre clasificados como "siniestros viales" que constituyen daños a las cosas, lesiones culposas y homicidios culposos, éstos últimos suman años de vida perdidos de personas en edades productivas ocasionando por consiguiente un deterioro en el tejido social.

El estudio compara los siniestros viales de las ciudades de León y Aguascalientes, utilizando herramientas de la estadística, la sociología y la antropológica, se eligió el estudio comparativo debido a que produce conocimiento más generalizable de los factores causales que los provocan o construyen. En éste mismo sentido se comparan contextos, situaciones y espacios tales como cruceros, calles y avenidas donde los agentes viales realizan los desplazamientos urbanos. Se trabajó un diseño experimental que permitió la revisión cuantitativa del problema, así como la aplicación de instrumentos metodológicos que aportaron elementos cualitativos a través de las visitas al Campo Vial para realizar observación directa, entrevistas y análisis documental.

Un dato que resulta sumamente interesante para adentrarnos al estudio comparativo entre las dos ciudades es que Aguascalientes a pesar de ser más pequeña en territorio y su parque vehicular del 50% menor con respecto a León, tiene una tasa mayor de siniestros viales por 100 mil habitantes (Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, 2017).

Para comenzar, es importante definir ¿por qué hablar de hechos de tránsito terrestre entendidos como hechos sociales y no como accidentes?; parto en primer lugar de la idea propuesta por Durkheim en cuanto a que son hechos generales, es decir, al igual que en el estudio de "El Suicidio" (1998) se pueden vincular estos comportamientos individuales a causas sociales como el crecimiento industrial, el promover una movilidad a través de vehículos automotores, la visión limitada de algunos gobiernos por reducir o no invertir en transporte público sustentable, entre otros; segundo son hechos externos a los individuos, es decir cristalizados en un espacio social y construidos por los académicos e investigadores utilizando herramientas de tipo cuantitativa (estadística) para analizar su comportamiento; y tercero, son hechos que limitan las acciones de los agentes que habla Bourdieu (1979) ya que están condicionados por la estructura social y mediados por el habitus ¿cómo? Seguramente desarrollará estas categorías en el marco teórico.

Los hechos de tránsito terrestre no solo pueden ser explicados desde el "sentido común", ya que se asemeja un poco al "pantano conceptual" sobre el concepto de "cultura" explicado por Geertz (1990), en el sentido de que la cultura no está situada en el

entendimiento y el corazón del hombre ni tampoco en que la cultura consiste en fenómenos mentales, haciendo ésta analogía, “los hechos de tránsito terrestre” tienen que ver sí con los agentes en un determinado espacio social pero también con la vida cotidiana de la ciudad; en este sentido, la estructura social al estar compuesta en nuestro caso por leyes, reglamentos, ideologías, y en general en cómo vemos, sentimos y realizamos nuestros desplazamientos, está relacionada con la acción de los agentes ¿agentes? Por lo anterior pensar en el sentido común para explicar los hechos de tránsito sería una visión reduccionista ya que no solamente es estudiar la acción de los agentes (prácticas y estrategias), sino el “habitus” como un mecanismo de control de la acción? En suma, es un hecho social de acuerdo con Geertz, debido a que concibo el fenómeno de estudio como una problemática en la sociedad contemporánea, donde los significados de los hechos de tránsito terrestre son creados colectivamente y en consecuencia los modelos de significación (seguro lo desarrollará en el marco teórico) proporcionan elementos de análisis a la vida pública y no solamente a la privada o individual.

Por lo anterior es de interés situarlos en el contexto de las ciudades; desde una perspectiva histórica. El crecimiento de la ciudad como efecto directo de la sociedad industrial definió dos ámbitos espaciales: campo y ciudad; en dichos ámbitos se llevaron los procesos de producción y reproducción social, lo que generó vínculos e intercambios entre las unidades territoriales.

Por un lado la realidad de dicha sociedad generó un espacio con ausencia de poder que propició una patología y definió un sistema de valores, es decir, conductas desviadas entre ellas suicidios y delitos, pero también se experimentó un relajamiento de la cohesión moral de la sociedad (Durkheim: La división del Trabajo Social, año).

Por otro lado esa sociedad capitalista definió otros planos culturales como las nuevas actividades que producía y también una nueva racionalidad económica; por lo que tanto las posturas de Marx, Durkheim y Weber van a asumir a la ciudad como escenario, entidad, contenedor (estos autores no los consideran “contenedor”, sino generador) de los procesos sociales más significativos ó bien como concentradora del poder económico y político.

Desde la postura de Marx (año de edición de las obras a partir de las cuales se establece esta aseveración) queda establecido que la acumulación capitalista genera una degradación en la vida urbana; por su parte Weber (año de edición de las obras a partir de las cuales se establece esta aseveración) explica los principios de racionalidad y los valores como símbolos de la ciudad capitalista propia del mundo occidental. Durkheim (año de edición de las obras a partir de las cuales se establece esta aseveración) define como principal elemento la división del trabajo social y cómo éste produce un cambio en

la sociedad mecánica pasando a una sociedad orgánica. En éste sentido, la ciudad aparece como productora de los procesos donde se desarrolla la nueva sociedad industrial; en consecuencia existe una oposición entre campo y ciudad con intereses antagónicos en sus modos de producción, por lo que existen nuevas relaciones sociales y nuevas necesidades.

Es entonces que los primeros hechos de tránsito terrestre tienen una explicación basada en ésta división del trabajo social donde el trabajo intelectual se realiza en la ciudad y el manual en el campo, donde surgen también dos formas de alienación: la propiamente generada del trabajo y la que deriva de las necesidades que la ciudad produce que obliga al hombre a prácticas de consumo que guardan estrecha relación con las necesidades de las fuerzas económicas. El ejemplo de lo anterior lo podemos encontrar en 1769 cuando Nicolás Cugnot se accidenta en las calles parisinas a bordo de uno de los primeros vehículos impulsados por vapor llamado el “Fardier”, el diseño del vehículo se creó para arrastrar piezas de artillería, se construyó un segundo modelo capaz de arrastrar 4.5 toneladas a una velocidad de 4.0 km/h, versión con la cual se produjo lo que podría considerarse el primer accidente automovilístico de la historia, debido a su poca practicidad en el manejo, terminó estrellándose con un objeto fijo (una barda). A través de éste ejemplo podemos constatar que la ciudad concentró las necesidades del hombre industrial pero también nuevas relaciones sociales que lo envolvían en múltiples interdependencias materiales. (André, 1993)

Los hechos de tránsito terrestre en el inicio de la sociedad industrial planteada por las teorías de Marx dan cuenta de la concentración de los medios de producción en la ciudad y del escenario que propiciará las condiciones para el cambio social, el paso de la clase en sí a la clase para sí y con ello el tránsito de una ciudad condicionado por las variables económicas y políticas.

Una hipótesis sobre el incremento de los hechos de tránsito terrestre en la primera fase de la sociedad industrial deriva en la consecuencia del desarrollo de carreteras, caminos y vías de comunicación que son testimonio de la lucha del capital, para que la producción sea óptima, igual que la distribución de productos y la simbolización del poder, éste último como resultado desigual de la distribución de los medios de producción.

En un segundo momento la teoría de Weber también es relevante para abonar una explicación a nuestro objeto de estudio, en el sentido de que se encuentran distintas acepciones de lo urbano sobre todo cuando analiza los asentamientos humanos en relación a la economía y a las implicaciones político-administrativas. Llegando a algunas conclusiones entre las cuales destacan a la ciudad como un asentamiento compacto que genera conductas específicas tal es el caso de la “superficialidad” en las relaciones humanas.

Las interpretaciones económicas de Weber hacia la conformación de la ciudad, están relacionadas al aspecto económico, por lo que sus interpretaciones son útiles para conocer la ciudad desde la vivencia de sus actividades industriales, generando una economía propia, autónoma e independiente del mundo circundante. En éste sentido la ciudad es un campo de desplazamiento libre para el comercio, aunque esa libertad está condicionada por los mecanismos que regulan y que garantizan la reproducción social a través de relaciones contractuales (de obediencia) en la conformación de las ciudades; posteriormente Weber realiza una tipología de ciudades de acuerdo a la función económica y de los consumidores, explicando por ejemplo las ciudades de consumidores, las ciudades de los productores, las ciudades de los comerciantes y ciudades metropolitanas, éstas últimas constituyen centros financieros y sedes de firmas empresariales.

Por lo tanto, para Weber la alusión a la ciudad no se deriva solamente en el proceso racionalizador del hombre (eficacia y rendimiento económicos) sino como la expansión de una mayor democratización en la vida pública tendiente a la autonomía y a la libertad de los ciudadanos.

En un segundo momento Weber comenta como la ciudad se convierte también en un escenario burocrático-legal que va a tener su mayor expresión en el ámbito del poder, vinculando las formas de autoridad al analizarlos con sus tipos ideales, mientras que la legitimidad de la autoridad tradicional se basaba en la tradición y el carisma, la autoridad de la ciudad será marcada por la burocracia y la legalidad donde se desarrollará la racionalización social.

Desde esta perspectiva burocrática-legal, los hechos de tránsito terrestre encuentran su principal trascendencia en la normatividad para desplazarse en el continuum campo-ciudad de las actividades económicas, los principios de base de la mayoría de las señalizaciones fueron definidos en Roma durante el Primer Congreso Internacional de Tránsito Vial en 1908. La representación simbólica sobre las señales de tránsito (realizadas en pictogramas, imágenes de cruces, etc.) en sustitución de textos, aparece desde principios de siglo en Francia (1902), en Italia (1903) y en Alemania (1907). Actualmente dicha normatividad vial ha evolucionado pasando de 04 señales estandarizadas durante la Convención Internacional de Ginebra a un total de 400 señales hasta el año 2011. Por lo tanto la burocratización y la racionalización descritas por Weber son un solo proceso, donde el Estado burocrático emerge como la forma última en la dominación racional, hoy en día tenemos mayor número de elementos legales y burocráticos que nos cohesionan en la movilidad citadina, llegó a establecer legislaciones en materia de movilidad y

convivencia urbana, además de todas las que llevan implícito la reproducción y consumo de servicios de movilidad en transporte público y privado. (Lezama, 2014)

Las acciones para reducir el fenómeno en cuestión, han sido orientadas a disuadir conductas tales como conducir a exceso de velocidad, con aliento alcohólico, no respetar señales viales entre otros, sin embargo, la problemática trasciende a otras situaciones de mayor relevancia que son cristalizadas en las causas ya mencionadas.

En éste sentido es que el trabajo incorpora la visión socio-antropológica del Derecho a la Ciudad de Harvey (2012), el estudio de la oferta y la demanda del vehículo así como las disputas por el espacio público a través de los movimientos urbanos planteada por Castells (2001) pero aplicadas al campo vial y el habitus de Bourdieu (1979), para explicar la movilidad urbana de los distintos agentes viales.

Además las políticas públicas en materia de movilidad urbana han dejado de lado la relación que existe entre la planeación urbana y el uso del espacio vial entre agentes, ya que como lo demuestra el trabajo de campo, el incremento de vialidades ha propiciado una desaparición del interés entre agentes viales, pero sobre todo ha minado la cohesión social de quienes se movilizan al interior y exterior de las ciudades, por lo tanto se hace hincapié en las recomendaciones de Jacobs (1961) y Signorelli (1991) que son la ciudad habitable para todos y la construcción de la identidad de los agentes viales respectivamente.

Otra línea de análisis que se incluye en el estudio, está asociada a las decisiones cotidianas que toman los agentes en el campo vial para decidir actuar o dejar de hacerlo en determinadas situaciones, condicionados por la acción social que en suma revisten una cultura vial explicada por Zalpa (2011) a través de las estrategias como reglas de significación y en consecuencia crea una forma particular de entender e interpretar la normatividad vial. Finalmente dichas normas no implican que los riesgos de un siniestro vial terminen o se contengan, sino por el contrario ahora se comparten y diluyen en otras variables como el tiempo de traslado, el tráfico, la precariedad laboral y en general la disputa cada vez mayor por el campo vial situaciones que colocan a la estructura social en un inminente riesgo (Beck, 1998).

La investigación se relaciona entre algunas otras con las siguientes acciones del Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020 promulgado por La Organización de las Naciones Unidas en el año 2011 (ONU, 2011).

a) El fortalecimiento de una cultura vial de la prevención de accidentes de vehículos orientada a generar y reforzar conductas saludables y de sensibilización en la población.

b) Transformar las actitudes negativas de los conductores, ya que son éstas las principales causantes de los accidentes de tránsito, generalmente todos conocemos en mayor o menor grado las leyes y reglamentos viales, ¿ocurre aquí la falla? debido a que casi siempre nos conducimos bajo la interpretación que le damos a las normas, señalizaciones, usos y costumbres que la mayoría realiza al conducir ya sea por que las hemos leído, nos las han enseñado en el curso de manejo o bien por imitación. Evaluar una actitud nos permite saber los comportamientos básicos ante un imprevisto vial y además poder generar valores sinérgicos para el cambio para disminuir los hechos de tránsito terrestre.

c) La ejecución de medidas preventivas a través de los Comités Nacionales y Estatales para la Prevención de Accidentes; la mayoría de municipios y entidades federativas carecen de instancias que estudien de manera conjunta los factores arriba señalados, por lo que se requiere la creación y/o fortalecimiento de observatorios estatales y/o municipales (existen 13 observatorios instalados) , que estudien de manera integral el fenómeno de los hechos de tránsito de manera interdisciplinaria para la creación de indicadores clave en la materia, así como en la decisión de generar políticas públicas de seguridad vial.

El planteamiento del problema pone a la discusión conceptos de naturaleza sociológica con la finalidad de explorar una nueva perspectiva en éstos hechos de tránsito terrestre clasificados como "siniestros viales", una vez que el fenómeno no solamente está relacionado con variables de las ciencias exactas, sino el ingrediente humano en la estructura social que se desenvuelve en las vialidades de ambas ciudades tiene una relación estrecha con los flujos, las tensiones y en general las micro-escenas que se desenvuelven o que dan lugar a un siniestro vial.

Pasando de un paradigma de atención al problema desde la ingeniería vial o la salud pública que se enfocan en variables del conductor, del vehículo o del camino, a un paradigma histórico por ejemplo de la construcción ó edificación de la ciudad y cómo éste espacio es armonizado, explotado, racionalizado y vivido por distintos agentes que pugnan por un espacio dentro de la movilidad urbana (Ibarra, Negrete y Graizbord, 2016).

El comprender el uso del espacio público a través del análisis y observaciones de cruceros, aceras, vialidades, así como pautas de comportamiento puede ayudar a tener elementos de naturaleza social que contribuyan a generar una política pública integral para beneficio de todos los agentes viales. Por lo anterior las preguntas de investigación que rigen éste trabajo son:

¿Cuáles son las relaciones entre regularidades objetivas (estructura social) y el significado subjetivo (no conciencia y elección obligada) de la acción de los agentes en el campo vial en relación con los siniestros viales?

¿Las prácticas comunes de los conductores, peatones y pasajeros están permeadas por las disposiciones lógicas y prácticas propias de los habitus inculcados que podrían sustentar comportamientos específicos tanto en el tránsito urbano y carretero a partir de un juego entre participantes que luchan por la movilidad en una ciudad y con ello pueden provocar siniestros viales?

¿Los procesos de movilidad urbana en el campo vial de ambas ciudades representan una forma específica del papel de la cultura en las relaciones de dominio entre agentes viales que pueden provocar siniestros viales?

¿Cómo se explica desde la perspectiva cultural el conflicto de movilidad urbana al interior de las ciudades contemporáneas como León y Aguascalientes que puede generar siniestros viales?

Con lo anterior se pretendió crear una propuesta de marco teórico para entender los hechos de tránsito terrestre calificados de siniestros viales que integrara la acción social entendida como el habitus de los actores sociales que participan en el campo vial, la configuración del espacio urbano y la relación que ambos guardan con el derecho a la movilidad urbana en la última década en las ciudades de León y Aguascalientes; se presentan algunos hallazgos que podrán ser utilizados en el futuro para dicha pregunta, por lo tanto el proyecto da a conocer las pautas y normas de los desplazamientos de los actores sociales en las ciudades de León-Aguascalientes y la interrelación que guardan con el aprovisionamiento y el tráfico de ambas ciudades para comprender los hechos de tránsito terrestre (siniestros viales).

También muestra como se adquiere la cultura vial de los agentes viales desde los ámbitos formales, no formales e informales sobre las reglas objetivas para evitar los siniestros viales (espacio reglamentado y culturalmente definido), así como la conducta simbólica (cómo se define y cómo se utiliza) de los mismos en el campo vial.

Por lo tanto los diferentes momentos del trabajo estuvieron conformados por:

- 1) Los hechos de tránsito terrestre clasificados como siniestros viales, para el cual se realizó una definición de inclusión y exclusión; utilizando la síntesis estadística y el análisis geográfico para identificar los puntos de ambas ciudades con mayor siniestralidad vial (hot spots). Los instrumentos de análisis fueron las bases de datos y mapas digitales de los mismos, difundidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).
- 2) Identificar las pautas y normas de desplazamiento; mediante este indicador se conocieron los flujos de los agentes viales en los hot spots previamente identificados, de acuerdo con la frecuencia de siniestros viales; por lo que se utilizaron guiones de

observación y cuestionarios previamente diseñados, tomando como ejes rectores las leyes de movilidad de ambas ciudades.

3) La construcción de una cultura vial por los agentes viales, entendida como el significado de la realidad urbana en el campo vial y su relación con la conducta de los agentes viales, caracterizada por el tiempo, el espacio y tomando como contexto la Teoría de las Oportunidades versus Posiciones (Dubet, 2014) que aportan una explicación cultural en el análisis de los hechos de tránsito terrestre que terminan en siniestros viales.

La importancia del estudio comparativo entre estas dos ciudades está relacionado con el tema del crecimiento urbano y geográfico debido a las condiciones de desarrollo económico de ambas; en éste sentido sus recursos y lugares han sido objeto de reparto y explotación para los intereses de ambos Gobiernos Estatales; Como ejemplo el tema industrial plantea una subregión que encuentra un acomodo y oportunidad económica en la realización de actividades con mayor vínculo a la demanda del mercado internacional, principalmente la automotriz; Ambas ciudades fueron participes desde la década de los 80's hasta los últimos años de procesos urbano-regionales de capital privado, se constituyeron plataformas exportadoras moldeando un territorio dominado por el sector exportador, sustentado en la inversión extranjera directa (Trejo, 2010). Situación que se analiza en el fenómeno de la siniestralidad vial de los desplazamientos inter urbanos entre dos carreteras que interconectan ambas ciudades, la carretera 45 y 45D.

Aunado a lo anterior, podemos decir que la comparación sirvió para aclarar y describir las similitudes y diferencias encontradas en ambas ciudades de acuerdo a la construcción de los siniestros viales, así como a una interpretación de las implicaciones que las variables de estudio arrojaron. Por lo tanto se da una re-significación al fenómeno con una perspectiva socio-antropológica ubicando los descubrimientos en campo y la interpretación de las acciones realizadas por los agentes viales con relación a una infraestructura vial acorde al fenómeno industrial y comercial que ha prevalecido en ambas ciudades.

Estudiar las regiones desde diversas metodologías como la socio-antropológica, permite conocer mejor el desarrollo social y económico así como reconocer nuestra diversidad, las capacidades del territorio y mantener la sintonía con ambas ciudades. Lo anterior provocará sinergias entre actores y agentes de cambio así como ampliar las posibilidades de cooperación, organización y acción. En consecuencia se continúa modificando el ordenamiento jurídico para reconocer minuciosamente el enfoque regional del desarrollo y permitir establecer planes y programas donde participen actores públicos y privados.



Por ello es cada vez más apremiante la necesidad de contar con estudios que tomen ésta región como unidad de observación ya que en ambas ciudades contienen patrones socio urbanos que derivan de su anexión al esquema globalizador en cuanto el crecimiento demográfico de sus ciudades como de sus zonas metropolitanas.

## **Capítulo I.**

**Los siniestros viales están asociados al crecimiento urbano, la movilidad urbana y sus vialidades.**

Este apartado pone el contexto de las vialidades más representativas de ambos municipios a partir de la segunda mitad del siglo XX, que fue donde se realizaron las observaciones de campo, pero también donde comenzó a producirse con mayor rapidez el creciente fenómeno de los siniestros viales, por tal motivo no pretende ser exhaustivo en la explicación del desarrollo urbano, así como los aspectos históricos en la edificación y poblamiento de ambos municipios para lo cual existen obras especializadas y de suma importancia tal es el caso de "Breve Historia de Aguascalientes" de Rojas Gómez, Reyes, Camacho y Sahagún, (1994), "Aguascalientes: Sociedad, economía, política y cultura" de Herrera, (1996) así como "Llegar a ser. Monografía del Municipio de León" de Navarro (2010), "Crecimiento urbano-metropolitano en Guanajuato" de Rionda (2008), "La urbanización en México en el siglo XX" de Garza (2003), así también logran ser obras clave en la comprensión del crecimiento urbano de la ciudad de León los libros "Transformaciones Urbanas de León" (2010) y "La Ciudad Histórica de León" (2019) ambos del Doctor Miguel Ángel García Gómez.

### **Crecimiento y movilidad urbana en Aguascalientes, Ags:**

De acuerdo a Ortiz, (s/f) desde 1950 el área de la ciudad sumaba 865.4 hectáreas, mientras que para 1980 sumó 3316.0, finalmente para el año 2005 se incrementó a 9,261.46 hectáreas (Padilla, 2009). En éste sentido la evolución histórica de la estructura vial fue homogénea hasta 1980; Las estructuras de las calles eran de sección variada, generalmente muy angostas y sin continuidad suficiente para ser transitada por autos, por ello gran número de personas utilizaban la bicicleta como una forma de traslado y no solo como actividad recreativa.

Posterior a ésta fecha la infraestructura vial fue poco a poco dejando de lado un sistema fluido debido al incremento del parque vehicular, una deficiente articulación y discontinuidad en las vialidades (Plan Director de la Ciudad de Aguascalientes [PDCA], 1980). Por lo tanto hay coincidencia de que entre 1960 y 1980 el crecimiento urbano se mantuvo en los límites del primer Anillo de Circunvalación, y no fue sino a partir de 1981 que éste fue rebasado de manera explosiva (Rojas et al., 1994); En éste sentido se crearon dos arterias extras que funcionarían con relativa independencia y rodearían las distintas periferias de la ciudad, esto es Avenida Aguascalientes también llamada segundo anillo y Avenida Siglo XXI conocida comúnmente como Tercer anillo.

La estructura vial de la ciudad de Aguascalientes se ha basado principalmente en estos tres anillos vehiculares, (Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2040 [PDUCA], 2018): Av. de la Convención de 1914 (primer anillo); Av. Aguascalientes

(segundo anillo), y Av. Siglo XXI (tercer anillo). Los tres tienen en común que durante la construcción de cada uno de ellos 1970, 1980 y 1994 respectivamente, intentaban delimitar la mancha urbana. Además existen los ejes oriente-poniente y norte-sur, con la Av. López Mateos y la Av. Héroe de Nacozari respectivamente.

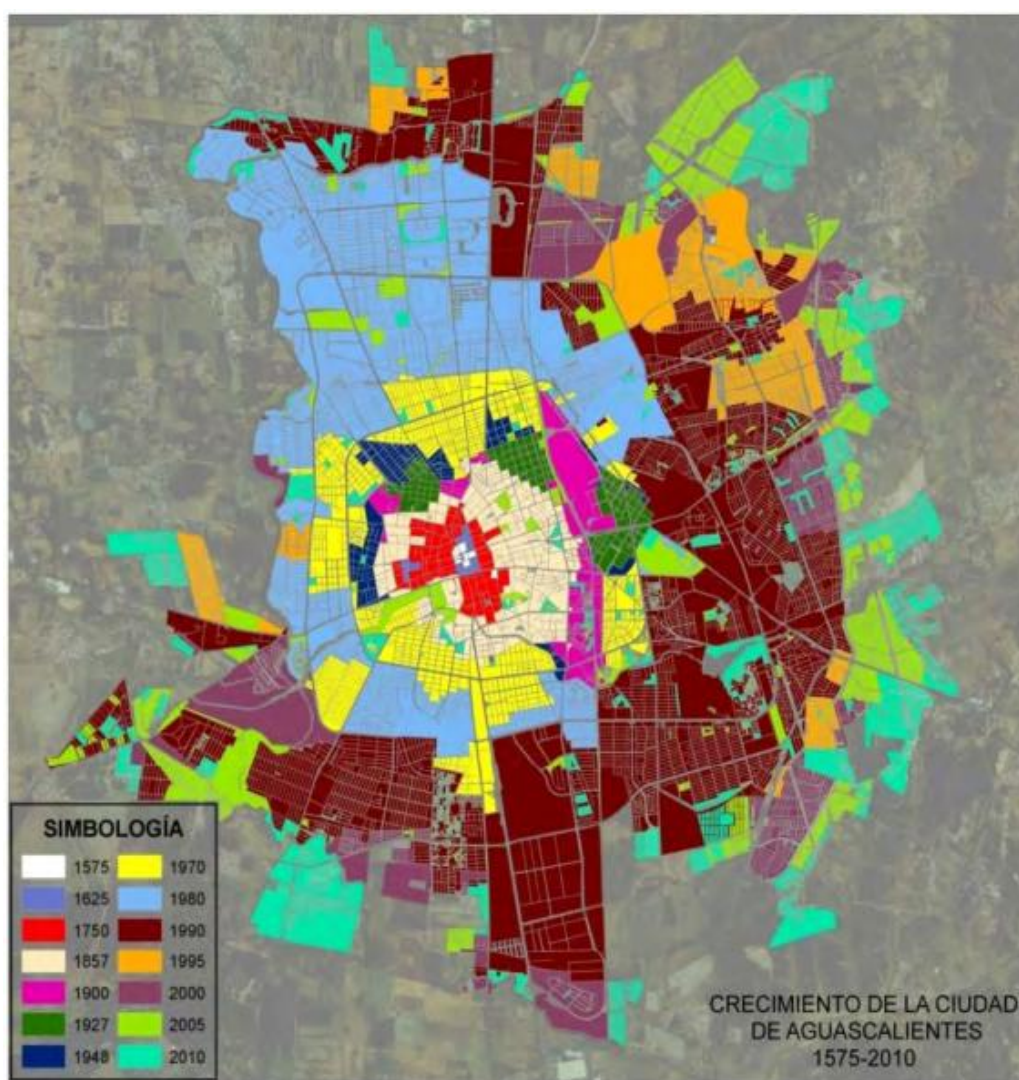
En estos años también se implementaron propuestas novedosas en las vialidades, tales como las "vueltas inglesas", ya que para el año 2000 el Gobierno del Estado tenía seis proyectos de ésta naturaleza en puntos estratégicos de la ciudad, la ventaja inicial de las mismas planteaba un flujo continuo en varios cruces del sur de la ciudad que interceptaban con Avenida Aguascalientes, sobre todo en hora pico y en circulación de poniente a oriente.

Lo que caracterizaba a las vueltas inglesas era su buena señalización además de circular por unos momentos en contraflujo mientras que a los lados circulan vehículos en dirección contraria a quien tomaba la vuelta inglesa.

A pesar de ello muchos conductores no entendían la maniobra, en parte a que no se hizo una amplia difusión para conocer su funcionamiento y por otro lado al creciente aforo vehicular que fue haciéndolas obsoletas, congestionando dichos cruces y con ello generando siniestros viales.

Finalmente el tres de Julio del 2008 se publica el proyecto integral de eliminación de cruce (flujo continuo) de la vuelta inglesa de una de las principales avenidas de Aguascalientes y con ello fueron desapareciendo también el resto de las mismas. Posterior a dichos años, el territorio que conformó Aguascalientes se integró por novedosos desarrollos urbanos, localizados en la periferia de la ciudad incluyendo algunas ciudades satélite como los fraccionamientos Jesús Terán y Morelos integrados al ecosistema urbano e interconectadas entre sí de manera transversal por Av. Siglo XXI que consta de seis carriles y es parte importante del crecimiento urbano hacia el sur oriente. (Ver Mapa. 1)

## Mapa 1.1.Crecimiento de la mancha urbana de Aguascalientes 1575-2010



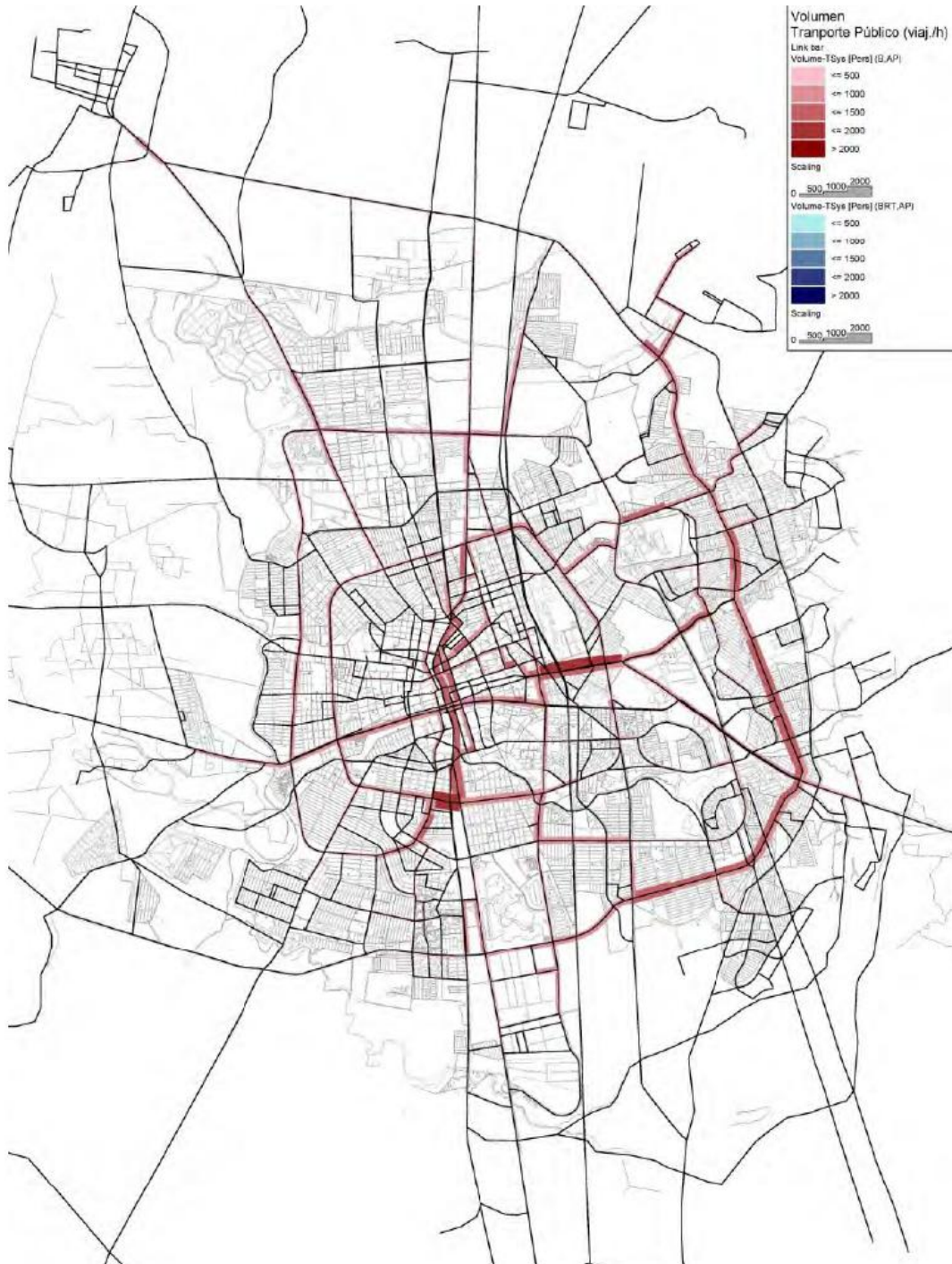
Fuente: Instituto Municipal de Planeación de Aguascalientes IMPLAN (2013).  
[La ciudad de Aguascalientes: Evolución urbanística y regionalización] recuperado en [http://www.agscumple.gob.mx/phpSIME/evidencias/bak\\_2012-12-19\\_regionalizacion2.pdf](http://www.agscumple.gob.mx/phpSIME/evidencias/bak_2012-12-19_regionalizacion2.pdf)

El mapa muestra el crecimiento de ciudad y su relación con la estructura vial de aproximadamente 60 años, ya conformada por tres anillos y dos avenidas que recorren la ciudad de oriente a poniente (López Mateos) y de norte a sur (Héroe de Nacozari).

Para el 2010 el Gobierno del Estado de Aguascalientes comenzó un proyecto integral para la movilidad eficiente de los distintos agentes viales, dicho programa fue cristalizado en 2013 (al menos en papel) y fue llamado “Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Aguascalientes” (IDOM, 2013).

El PIMUS planteaba como principales objetivos: Crear un nuevo modelo de crecimiento urbano; Desarrollar un transporte público moderno sustentable; Recuperar la zona metropolitana para el peatón; Fomentar la bicicleta como medio de transporte; Adaptar las infraestructuras; Favorecer la accesibilidad universal y la equidad; Avanzar hacia un transporte seguro; Disminuir las externalidades negativas generadas por el transporte de carga y Gestionar la movilidad. (Ver Mapa. 2)

## Mapa 1.2. Demanda de Transporte Público Urbano. Escenario Tendencial Aguascalientes 2010-2035.



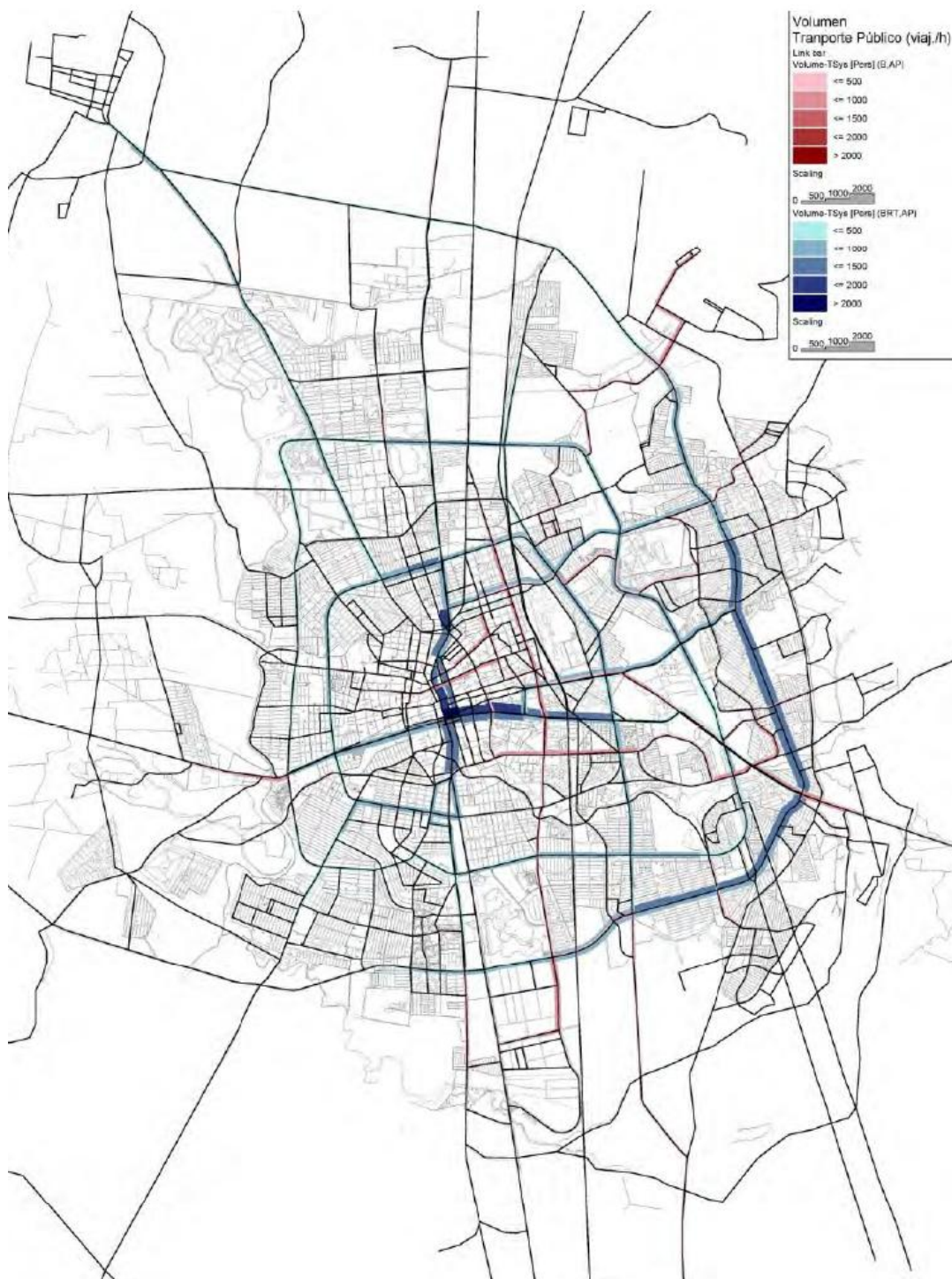
### ***Demanda TPU. Escenario tendencial. Largo plazo***

Fuente: IDOM. [Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona PIMUS] (2013). Recuperado en: [https://docplayer.es/48757012- Presentacion-idom-pimus-zmags-planos-pronostico-diagnostico-vision-planos-de-actuacion-pimus-vision-pronostico-diagnostico.html](https://docplayer.es/48757012-Presentacion-idom-pimus-zmags-planos-pronostico-diagnostico-vision-planos-de-actuacion-pimus-vision-pronostico-diagnostico.html)

El mapa anterior, plantea la demanda de transporte público urbano sin una correcta planeación, muestra el volumen de viajes realizados por hora, donde las intersecciones de las Avenidas López Mateos y Héroe de Nacozari con Avenida Convención de 1914, así también la intersección de la Avenida Alameda con Avenida Aguascalientes y todo el Sur-Oriente de la ciudad, donde la segmentación de los usos de suelo ha provocado la creación de cientos de viviendas que requieren desplazarse al centro de la misma para realizar sus actividades laborales. (Ver Mapa. 3)



Mapa 1.3. Demanda de Transporte Público Urbano. Escenario Planificado Aguascalientes 2010-2035.



***Demanda TPU. Escenario planificado. Largo plazo***

Fuente: IDOM. [Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona PIMUS] (2013). Recuperado en: <https://docplayer.es/48757012-Presentacion-idom-pimus-zmags-planos-pronostico-diagnostico-vision-planos-de-actuacion-pimus-vision-pronostico-diagnostico.html>

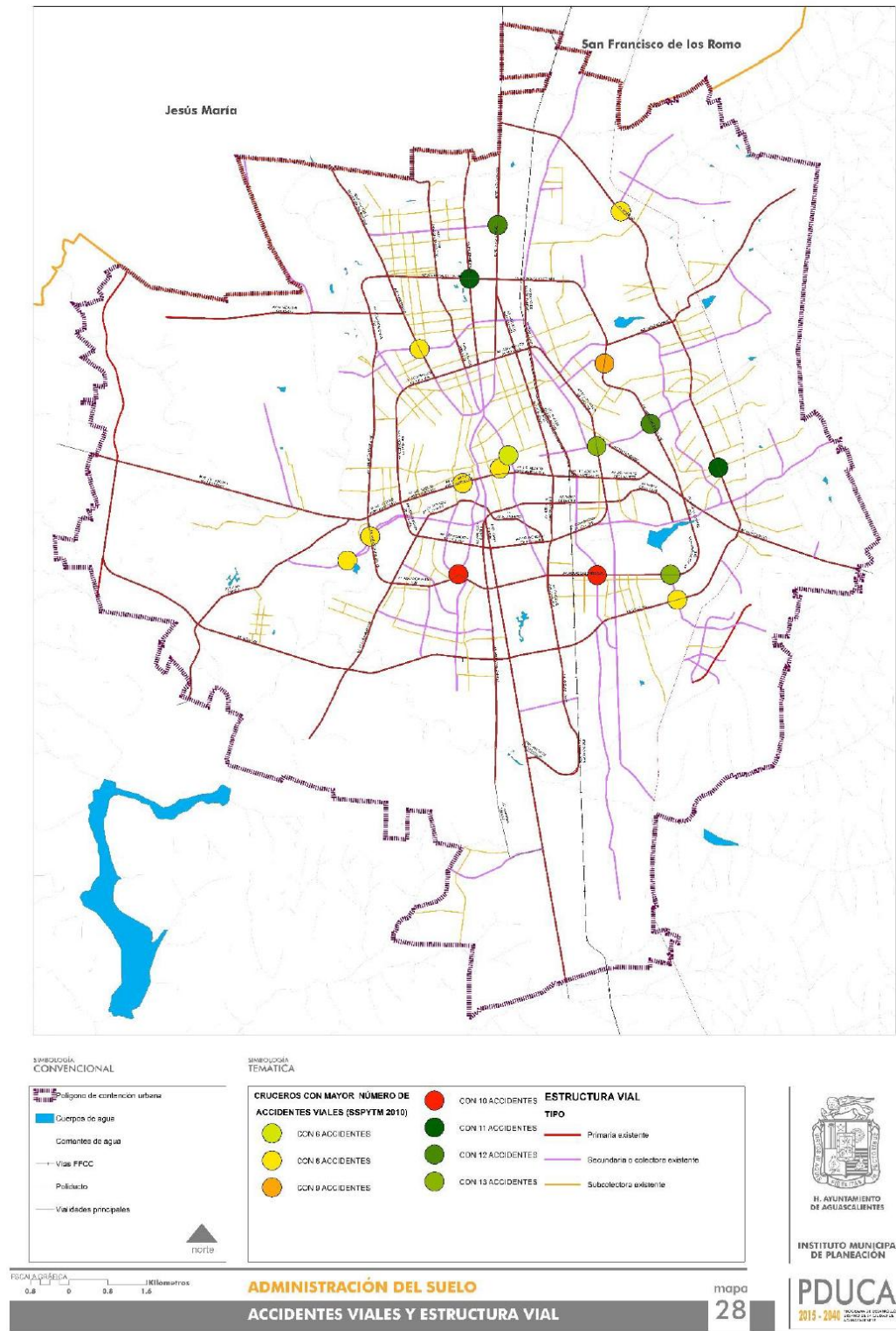
El mapa anterior muestra un escenario similar pero planificado, donde el Sistema de Transporte Público realiza un mayor número de servicios para satisfacer la demanda, por ello la saturación de las intersecciones mencionadas así como de las avenidas señaladas, se distribuye de mejor forma. En el mismo se concentran mayor número de viajes al centro de la ciudad pero son mejores sistemas de transporte y mayor frecuencia en tiempos así como nodos de conexión entre terminales de autobuses.

Al cambio de la Administración Pública Estatal el Plan se quedó a la deriva y muchas de las propuestas nunca se ejecutaron, algunas de las conclusiones planteadas por el PIMUS fue que existía un escenario tendencial en el incremento de los viajes en automóvil que empeoraban el nivel de servicio de las infraestructuras, por lo tanto el escenario planteado atribuía a que una menor congestión en las vialidades del centro debería estar equipada con Transporte Público Urbano para cargar en las vialidades periféricas que congestionan la mayor parte de las vialidades, sobre todo esta medida podría aplicarse en el centro donde se calcularon más de 75 mil desplazamientos al día.

El desarrollo del programa planteaba también el número de obras proyectadas en la Zona Metropolitana de Aguascalientes que se verían interrumpidas o afectadas por el PIMUS, entre ellas 13 pasos a desnivel incluidos en el Programa Sexenal de Infraestructura Vial con un presupuesto de más de 1200 millones de pesos. Los años posteriores siguieron desarrollando la planificación estratégica sobre la indicativa por lo que dicho programa fue relegado por la construcción masiva de infraestructura favoreciendo la imposición de intereses de la iniciativa privada y con ello generando un total de 50 rutas desarticuladas (Coordinación General de Movilidad: 2019) que brindan el servicio de transporte público de baja calidad a los habitantes de la zona metropolitana. Así mismo planteaba nodos de conexiones en distintas estaciones ó paradas con ramales específicos hacia los puntos más alejados del municipio.

El programa mencionado pretendía dar una movilidad más eficaz tanto a las zonas cercanas e interconectadas a las carreteras federales 70 y la No. 45, así como al interior de las vialidades primarias, secundarias, colectoras y locales debido a los recurrentes accidentes (PDUCA:2018), principalmente de vehículos de motor. Tal es el caso del año 2011 donde hubo más de 3 mil accidentes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI], 2011). (Ver Mapa. 4)

Mapa 1.4. Accidentes viales y estructura vial 2011. Municipio de Aguascalientes.



Fuente: Instituto Municipal de Planeación. [Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes PDUCA 2030] (2018). Recuperado en [www.implanags.gov.mx/files/programas/PDUCA/PDUCA2040-2018-Evaluacion1.pdf](http://www.implanags.gov.mx/files/programas/PDUCA/PDUCA2040-2018-Evaluacion1.pdf)

El mapa anterior, explica la incidencia de siniestros viales en Aguascalientes durante el año 2011, que en conjunto con el año 2010 tuvo la frecuencia más alta de siniestros viales, promediando para ambos años cerca de 4 mil accidentes viales. En éste sentido se repensó la estructura urbana así como el diseño de sus vialidades para proyectar una movilidad urbana más segura, pero el modelo fue rebasado por el crecimiento de la ciudad, la cual continuó manteniendo su forma radial a lo largo de vialidades regionales; algo reciente en el desarrollo vial de Aguascalientes (2008- 2018) son los libramientos y pasos a desnivel o vialidades de flujo continuo, en dichos lugares se promueve constantemente la construcción de viviendas para mantener uniforme los espacios que aún dividen la periferia rural de urbana. El dato más reciente de hectáreas urbanas ocupadas por la mancha urbana es de 13,250 hectáreas (Instituto Municipal de Planeación, 2013). Por lo que la ciudad ha crecido doce veces su tamaño desde los años cincuenta.

Cabe destacar que seis años después de haber sido planteado el PIMUS, el Gobierno del Estado de Aguascalientes está cristalizando proyectos de gran alcance para mejorar la convivencia urbana desde la perspectiva de la familia, es decir; la implementación de obra pública y equipamiento para ser disfrutada por los peatones incluyendo a los más vulnerables al derecho a la ciudad, dichos proyectos son: a) Sistema de Transporte Metropolitano de Aguascalientes (SITMA); b) Corredor Tres Centurias; c) Ejes ciclistas; d) Libramiento poniente; e) Vialidades de flujo continuo con respectivos puentes peatonales. (Coordinación Estatal de Planeación de Proyectos, [CEPLAP], 2019)

Todos estos datos sobre la movilidad urbana de Aguascalientes guardan una estrecha relación con nuestro objeto de estudio (siniestros viales), debido a que esta modernidad de la ciudad, paso a conformar una gran variedad de colonias, servicios y dinámicas de interacción distintas a las reproducidas en décadas pasadas, por lo cual la convivencia urbana paso de unas relaciones sociales intensas y cordiales a unas superfluas y distantes; Por lo tanto los desafíos recientes en materia urbana se focalizan en nuevas estructuras económicas y sociales adaptando su realidad a una nueva movilidad urbana donde el vehículo automotor es un protagonista eficaz y a la vez perverso, donde se configurarían modos y formas de desplazamiento vial basado en el sector servicios. En este sentido y de acuerdo al Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal (ITAE, 2018).

La reflexión también apunta a que los agentes viales estaban acostumbrados a traslados cortos, sin pausas, que se reproducían con rapidez en el consumo de servicios, así como en las necesidades de movilidad urbana; sin embargo, éste crecimiento ha generado ciertos niveles de estrés, frustración, enojo así como conductas atípicas que poco se veían

en el campo vial de Aguascalientes, por lo que podemos atribuir hasta aquí que las formas de manejar un vehículo automotor estaban más orientadas hacia una conducción tranquila, rural, pasiva, donde incluso las normas ó reglas viales eran laxas y poco permeables hacia quienes realizaban sus traslados, dicho desinterés por la norma, pudo haber sido heredado en las conductas actuales al volante y con ello mantener tasas superiores en siniestros viales a pesar de contar con un menor número de parque vehicular que el Municipio de León. En este sentido y de acuerdo a (Rojas et al., 1994) la ciudad de Aguascalientes cambiaba su conformación urbana porque su conformación social también se transformaba. A su vez, el desarrollo urbano era un factor que determinaba la dinámica de ciertos grupos sociales; focalizando a mediados de siglo XX conflictos por el mismo al cual se unieron otras demandas obreras, campesinas, ciudadanas y viales.

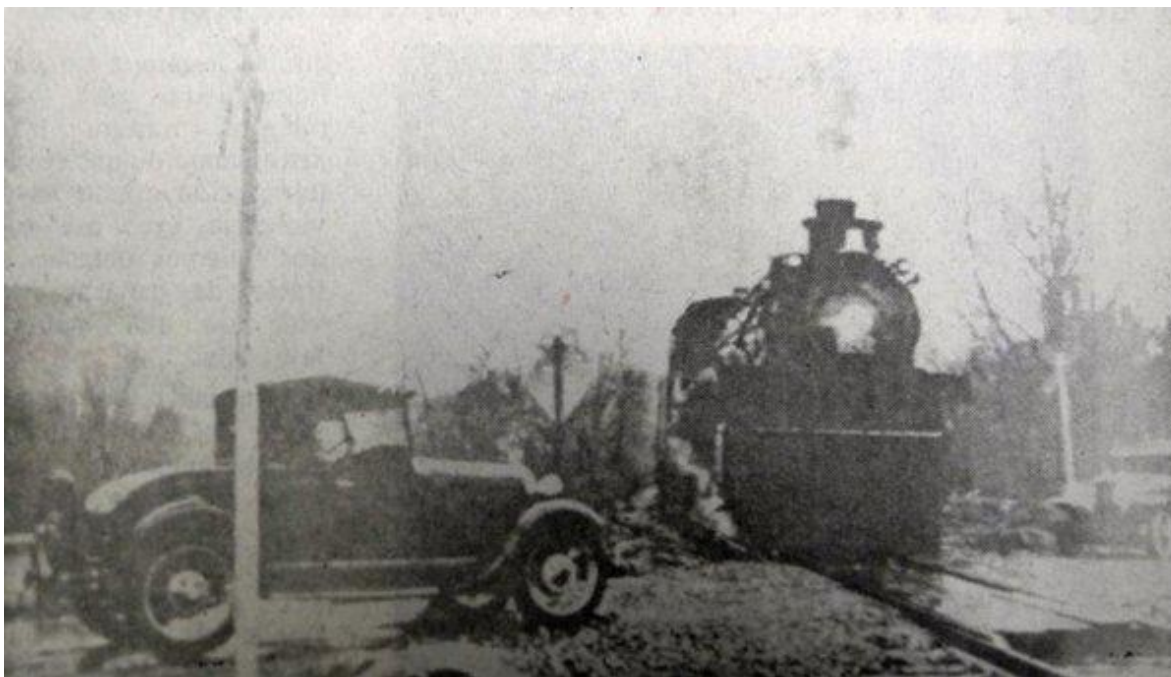


## Crecimiento y movilidad urbana en León, Guanajuato:

Una de las descripciones de los primeros trazos urbanos de la ciudad de León en el siglo XIX la da Manrique (como se cita en Navarro, 2010) cuando comenta que la ciudad es grande y hermosa por la regularidad de su construcción y aseo de sus calles, las cuales en su mayoría son anchas y rectas, siendo muy pocas las empedradas. Continúa su relato sobre las casas, donde la mayoría son de un solo piso y bastante numerosas. Así también describe los edificios más representativos entre los que destacan: La Plaza Principal, El Colegio Seminario e Iglesia del mismo, las casas del Ayuntamiento, entre otras.

Para 1904 se observa el primer automóvil en León de acuerdo a Navarro (2010), aunque esta aseveración se contrapone con una fotografía de la estación del ferrocarril expuesta que muestra el paso del ferrocarril en el Barrio de San Miguel en 1882 -según fecha de la fotografía-, sin embargo, las características del vehículo no corresponden a la época (donde aún muchos vehículos eran de vapor), se asemeja más a un Ford-T de 1920 o posterior. (Ver. Fotografía 1)

### Fotografía 1. Cruce de Ferrocarril y Vialidad urbana.



*Fotografía 1.* Hotel Glow Point (2016). [El 28 de julio de 1882 llegó el ferrocarril a León. Vista de la estación en el Barrio de San Miguel]  
Recuperado en <https://hotelglowpoint.com.mx/2016/12/16/historia-de-leon-gto-a-traves-de-fotografias/>

Durante 1920 se realiza el primer viaje en automóvil por el Sr. Andrés Mendoza de la Ciudad de México a León, para 1930 existen ya 400 automóviles así como 40 camiones de

pasajeros. Para 1944 se iniciaron los trabajos de abastecimiento de agua y de pavimentación a iniciativa del Presidente Municipal Dr. Salvador Muñoz Orozco. Sin embargo, no se concluyeron las obras hasta 1947, por lo que las principales vialidades se encontraban con zanjas y montones de tierra por todas partes. (Archivo Histórico de León, 1998).

En este sentido y de acuerdo a Rionda (2008), se pueden establecer tres etapas para caracterizar cómo evolucionó históricamente el sistema urbano-metropolitano de Guanajuato del cual León forma parte importante; iniciando con un ascenso urbano caracterizado por gran influencia del sector primario (1862-1940), después una consolidación del sector secundario con el cual se marca la pauta del crecimiento megametropolitano concéntrico (1940-1980); finalmente la implementación de la economía terciaria y con ello el crecimiento urbano medio - metropolitano periférico o regional en el que se van consolidando regiones especializadas para el desarrollo económico.

Para la ciudad de León al igual que otras regiones de la época (Arroyo, 1989), durante la década de 1980 la dinámica urbana llegó para cambiar las características de la ciudad rural a una ciudad metropolitana. En éste sentido las nuevas periferias propiciaron el desplazamiento de los habitantes que interactuaban en el centro de la ciudad hacia nuevas zonas urbanas; así mismo las nuevas vialidades se convirtieron en receptoras de una importante movilidad vehicular por lo que poco a poco se convirtieron también en corredores comerciales. Según Garza (2007), durante 1980 a 1990 se observaron 81 ciudades que crecieron por encima de la tasa media que era de 3.5% anual, dicho crecimiento fue también adoptado por León y varias ciudades de Guanajuato debido en parte al crecimiento polinuclear con alta especialización industrial en manufactura.

En este sentido el crecimiento demográfico urbano- metropolitano de León de 1990 al 2015 fue el siguiente. (Ver. Tabla 1)

**Tabla 1. Número total de habitantes en el Municipio de León según año.**

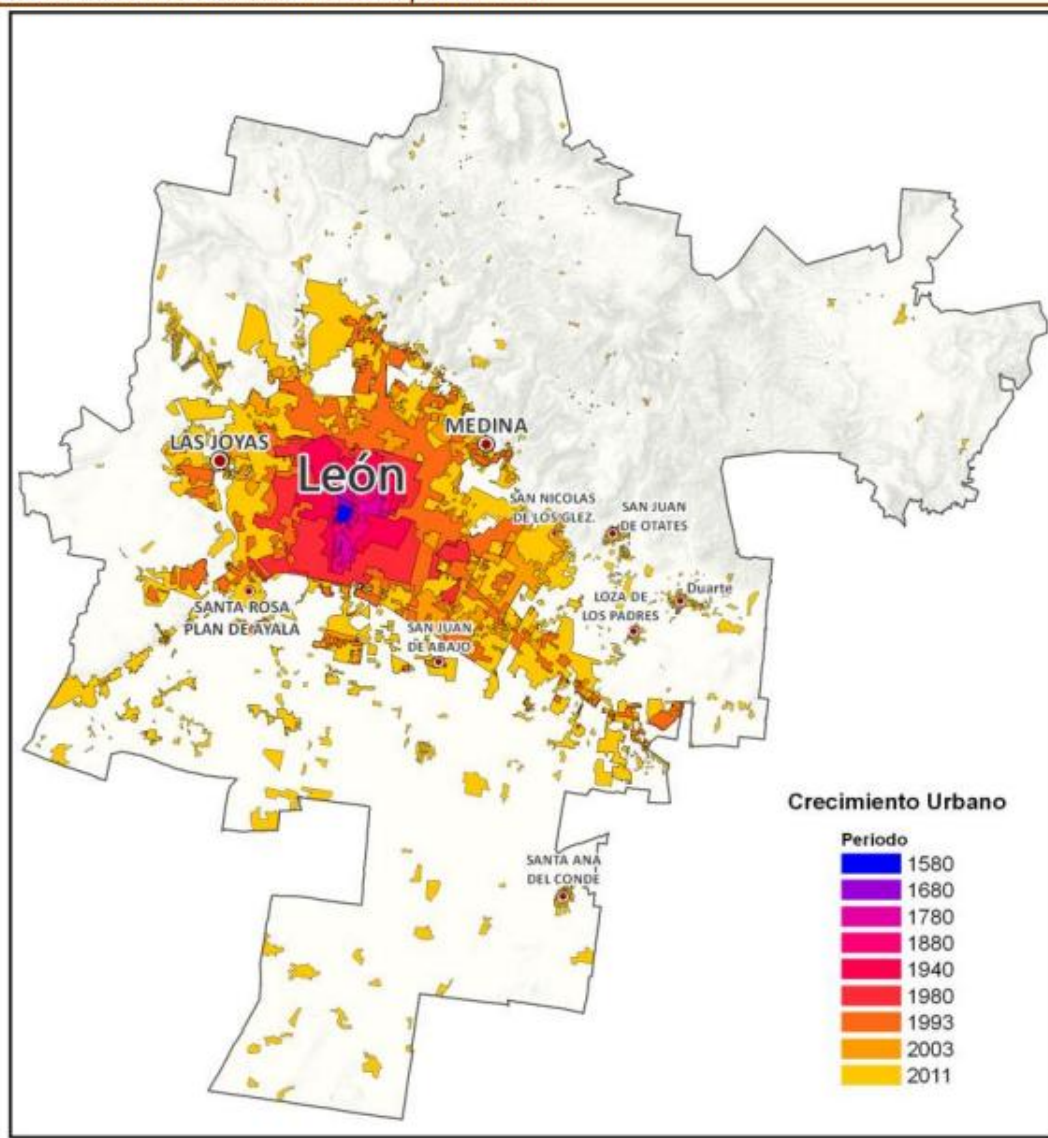
Municipio	Años					
	1990	1995	2000	2005	2010	2015
León	760,703	946,523	1,027,466	1,077,448	1,076,746	1,578, 626

Fuente: Elaboración propia con datos de Rionda (2008) y de la Encuesta Intercensal 2015, realizada por el INEGI.

Por lo anterior el crecimiento de la mancha urbana se ha comportado como lo muestra el siguiente mapa. (Ver. Mapa 5)

**Mapa 1.5. Crecimiento de la mancha urbana de León, Guanajuato 1580-2011.**

*Crecimiento de la zona urbana en el municipio de León*



Fuente: IMPLAN, 2014

Fuente: Instituto Municipal de Planeación. (2014). [Plan Municipal de Desarrollo. León hacia el futuro, Visión 2040.]  
Recuperado en: [https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014\\_LEON\\_Plan\\_de\\_desarrollo\\_2040.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014_LEON_Plan_de_desarrollo_2040.pdf)



De acuerdo al (Instituto Municipal de Planeación [IMPLAN]; 2013), en 25 años (1980-2005) ocurren dos eventos importantes en la ciudad de León: Mientras que la población se duplica (655,809 a 1,278,087 habitantes), la superficie del área urbana se cuadruplica, ya que de ocupar 5,133 hectáreas en el año de 1980, para el año 2005 la ciudad se asienta en 19,823 hectáreas. Así mismo guarda sus avenidas principales que recorren la periferia entre ellos la mayoría de Bulevares Metropolitanos ya mencionados.

Posterior a la década de los noventa la traza urbana de la ciudad de León se conforma por aproximadamente 1100 colonias que se comunican por un sistema vial compuesto por ejes metropolitanos, vías primarias, vías inter-barrio y vías colectoras. Bajo esta estructura, el sistema vial se ha consolidado principalmente en sentido oriente-poniente, permitiendo la continuidad de los accesos a la ciudad hacia San Francisco del Rincón y Lagos de Moreno; En menor medida se han desarrollado los accesos norte-sur. La superficie urbana es 22 mil hectáreas aproximadamente, que representa el 17% de la superficie municipal (Instituto Municipal de Planeación [IMPLAN], 2015). Al interior de esta superficie urbana la zona consolidada para la ciudad de León es de 10,846 hectáreas.

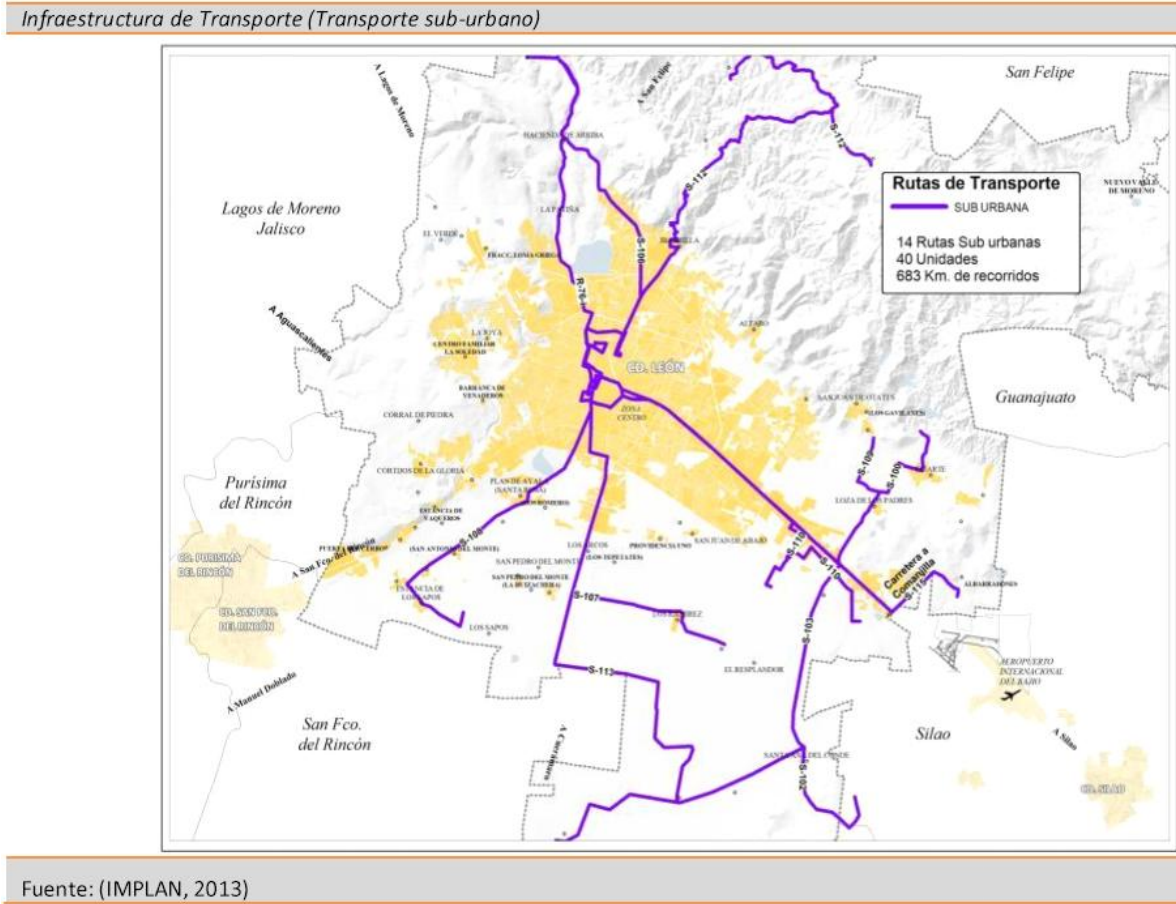
Por lo tanto, las actividades económicas desarrolladas en León se articulan con Aguascalientes a través de las carreteras 45 y 45 D, sobre todo comparte actividades desempeñadas en fuertes clúster automotrices interestatales. Para el 2015 la inclusión de nuevos clúster así como empresas relacionadas con la industria textil y alimenticia han generando un estrecho vínculo con el Estado de Aguascalientes, por lo tanto las carreteras y caminos que interconectan ambas ciudades han tenido un fuerte incremento de aforo vehicular en sectores como el automotriz-autopartes; sus otros ejes de articulación económica se establecen a través de las carreteras León-Silao, León-Pueblos del Rincón y León-Lagos de Moreno (IMPLAN, 2015, p.22)

En cuanto a la estructura y movilidad para el año 2015, se consideran nueve proyectos, de integración que podrían aminorar la congestión vehicular y mejorar la conectividad vial todos enfocados en los accesos a los municipios colindantes o bien a las carreteras federales que en últimas fechas cargaron su crecimiento hacia Silao y San Francisco del Rincón (IMPLAN, 2015, p.39)

Al igual que lo describe el IMPLAN (2015), es importante comentar la carencia de infraestructura para peatones y ciclistas, dejando de lado el equipamiento prediseñado en el Centro Histórico y las principales ciclo-vías como el Bulevar Juan Alonso de Torres. Sobre todo en los Polígonos de Pobreza donde es evidente la falta de continuidad en las rutas de transporte público, así como de circuitos viales que faciliten la movilidad de los habitantes.

A diferencia de Aguascalientes, la movilidad urbana en la ciudad de León, Guanajuato, se ha resuelto con la construcción del Sistema Integrado de Transporte (SIT) sobre las vialidades primarias, para el año 2015 se contaba con 14 rutas, 40 unidades y 683 km de recorrido que comunica al municipio con las diferentes localidades, cabe destacar que la ampliación del Sistema de Transporte Colectivo (SIT) continúa en sus fases de ampliación para incorporar nuevas rutas troncales, así como estaciones de transferencia y micro estaciones (IMPLAN, 2015, p.23). (Ver. Mapa 6)

**Mapa 1.6. Rutas troncales del Sistema de Transporte sub-urbano del Municipio de León.**



Fuente: Instituto Municipal de Planeación. (2014). [Plan Municipal de Desarrollo. León hacia el futuro, Visión 2040.] Recuperado en:[https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014\\_LEON\\_Plan\\_de\\_desarrollo\\_2040.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014_LEON_Plan_de_desarrollo_2040.pdf)

Además del Sistema Integrado de Transporte (SIT) que cubre más del 79% de los viajes diarios, la ciudad cuenta con 1700 autobuses de transporte público colectivo de ruta fija, distribuido en 100 rutas urbanas y más de 800 mil viajes diarios dentro de la zona urbana.

Sin embargo, puede observarse falta de mantenimiento en algunos autobuses así como la amplitud en los horarios nocturnos para cubrir la demanda del servicio.

Cabe destacar que la interacción con otras modalidades de transporte como el escolar y el de carga han sido menos explorados en el municipio, por lo que se requiere establecer intervenciones más precisas para definir lineamientos que puedan optimizar su operación dentro de la ciudad.

Ahora bien, los siniestros viales en la ciudad de León ocurren en sus 15 vialidades primarias señalados como ejes metropolitanos además de sus autopistas libres y de cuota con dirección norte y sur del país. Para el año 2012 el 55% de las defunciones correspondieron a conductores de vehículo automotor, mientras que el 35% fueron peatones y el 5% fueron pasajeros o copilotos. Los ejes metropolitanos es donde existe mayor frecuencia de siniestros viales, tal es el caso de los Bulevares Adolfo López Mateos; Aeropuerto; Juan Alonso Torres Landa; así como de las vialidades primarias (Bulevar Francisco Villa). Existen otra red de vialidad secundaria que articulan los accesos y salidas a colonias o fraccionamientos que representan casi 130 kilómetros (IMPLAN, 2015, p.40), sin embargo, esta no fue objeto de estudio, debido a que las frecuencias de accidentes no representaban conglomerados tan relevantes como los ocurridos en los Bulevares mencionados. (Ver. Mapa 7)

#### Mapa 1.7. Accidentes viales y Estructura Vial del Municipio de León 2018.



Fuente: Elaboración propia con base cinco cruces con mayor frecuencia de siniestros viales de acuerdo al Observatorio Municipal de Lesiones de León, Guanajuato [OML, 2018]). Disponible en: <https://jsfiddle.net/Alekzander/6ztoeh0r/140/>

Algunos de los cruceros con mayor frecuencia de siniestros viales marcados en el mapa son: Juan Alonso de Torres e Hilario Medina, Juan José Torres Landa y Francisco Villa; Bulevar Aeropuerto con Herradura, Bulevar Adolfo López Mateos con Mariano Escobedo y José María Morelos con Agustín Téllez Cruces.

Hablamos en éste primer apartado de la infraestructura vial de ambas ciudades porque está asociada a la frecuencia, tipo de siniestro, número de víctimas entre otras variables que analizadas en conjunto nos describen los factores causales que los provocan y deja abiertas algunas propuestas para su prevención. Los siniestros viales deben comprenderse a través del estudio de los procesos mediante los cuales se crean y transforman las formas espaciales así cómo desde el terreno y el entorno creado que refleja el sistema vial del poder social y económico.

Simmel como se citó en (Signorelli, 1999) describe como las actitudes internalizadas por el urbanista se basan en dos categorías el *blasé* y *la reserva*. Sobre el *blasé* comenta que es la indiferencia o desgano frente a las cosas y es la respuesta del individuo a la rapidez y las contradicciones de la estimulación nerviosa y está asentada en la relación de los sujetos con los objetos, en este caso de los agentes viales con la ciudad y los medios de desplazamiento. *La reserva* es necesaria para llevar sobre el anonimato de la calle la libertad.

Por lo anterior los siniestros viales se desarrollan en el espacio público como urdimbre de relaciones efímeras y superficiales entre desconocidos ó conocidos “de vista”, en un centro de prácticas y movimientos fragmentarios y difícilmente asibles, pero casi siempre visibles. En la ciudad las cosas se “juntan” donde se produce esa concentración de extraños que comparten temporalmente un espacio, a través de la gestión de la mirada y el lenguaje corporal, comunican sus intenciones prácticas inmediatas e intencionales que aluden al tránsito; cada espacio, vehículo y agente vial representa una forma específica para defender su tránsito e interactuar con los demás.

Así mismo es importante repensar la ciudad para entender los problemas generados por el modelo industrial de León y Aguascalientes, así como las nuevas expresiones generadas por conductores y peatones; para el caso de ambas ciudades a finales de la década de los noventa mientras se producía desaceleración metropolitana y se creaban centralidades urbanas, éstas comenzaron a experimentar mayor crecimiento repuntando su economía, contrario a los que ocurría en otras ciudades del país. En este sentido es que los tipos de transporte puestos en práctica, el gasto de inversión en infraestructura vial, sus modalidades y destinos, así como las prácticas en los desplazamientos de los habitantes, crearon nuevos espacios periurbanos y una nueva ciudad dotada de servicios que requería

infraestructura. Éstas quedaron satisfechas en su momento y hoy en día continúan evolucionando, sin embargo, la educación vial, la seguridad vial y la cultura vial no evolucionaron de la misma manera, quedando inhibidas ante una vorágine de desarrollos urbanos, vialidades y carreteras que lograron adaptarse con el tiempo a las movi­lidades urbanas de los hidrocálidos y leoneses pero que hoy en día pasan factura con el incremento de siniestros viales que terminan en lesiones, homicidios y daño a las cosas, siendo este fenómeno hasta el 40% de la incidencia delictiva total que ocurre en Aguascalientes (Fiscalía General del Estado de Aguascalientes FGEA, 2019).

En suma, estamos partiendo del hecho que el comportamiento humano tiene un estrecho componente con los vehículos y el entorno, es decir, en cómo se identifica el agente vial con el orden simbólico de la estructura vial, por lo tanto podemos tener la primera inferencia sobre las pautas de conducta de los agentes viales, observando que las mismas están asociadas con los derechos de la “libre movilización”; por lo que el uso excesivo de claxon, los adelantamientos violentos entre otros comportamientos pueden deberse a la coartación/limitación de éstos derechos, mismos que se han transformado históricamente debido al cambio de las ciudades. Por lo tanto, es necesario conocer el contexto de los entornos urbanos de ambas ciudades para entender cómo ha evolucionado la movilidad en los agentes viales y con ello determinar las áreas geográficas donde se están presentando con mayor frecuencia los "accidentes viales". Finalmente una reflexión trascendente como señala Herrera (2018), es que las muertes por siniestros viales, así como los suicidios y otras muertes prematuras, por descuido o falta de tratamiento, abonan a la pérdida de años de esperanza de vida. Uno de los principales indicadores del índice de desarrollo humano IDH es la expectativa de vida, junto con la escolaridad y el ingreso conforman los elementos básicos para el bienestar de las sociedades. Por lo tanto mientras continúen existiendo este tipo de fenómenos sociales, nuestro Desarrollo Humano será amenazado y expuesto ante un riesgo inminente de muertes que pudieron prevenirse.

Hasta aquí hemos puesto el contexto del entorno urbano y algunos aspectos relevantes sobre el espacio geográfico donde se presenta el fenómeno en cuestión. Pasaremos ahora a explicar porqué los siniestros viales deben ser considerados como hechos sociales y no como accidentes fortuitos, es decir, hablaremos sobre los lugares y los agentes viales de ambas ciudades.

## **Capítulo II.**

### **Las ciudades y el contexto de sus siniestros viales.**

Cómo tratamos en el capítulo anterior, el fenómeno de los siniestros viales representa una problemática importante en cuanto a calidad de vida, procesos económicos pero sobre todo convivencia urbana, sin embargo, establecer un acercamiento a profundidad sobre el tema requiere conocer la estadística confiable y oportuna implementada en las ciudades de análisis.

En este sentido el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI), es el encargado de generar la estadística de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS), con la finalidad de identificar el fenómeno a nivel nacional, estatal y municipal. Sin embargo, los datos a nivel escala de localidad e intersección para realizar acciones especializadas aún se continúan trabajando por los Observatorios de Lesiones Municipales cuya estructura corresponde a la Secretaría de Salud, quien despliega a través de los mismos Observatorios y el Secretariado Técnico del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (STCONAPRA) junto con sus símiles Estatales información sustantiva para reforzar estrategias de prevención de accidentes viales.

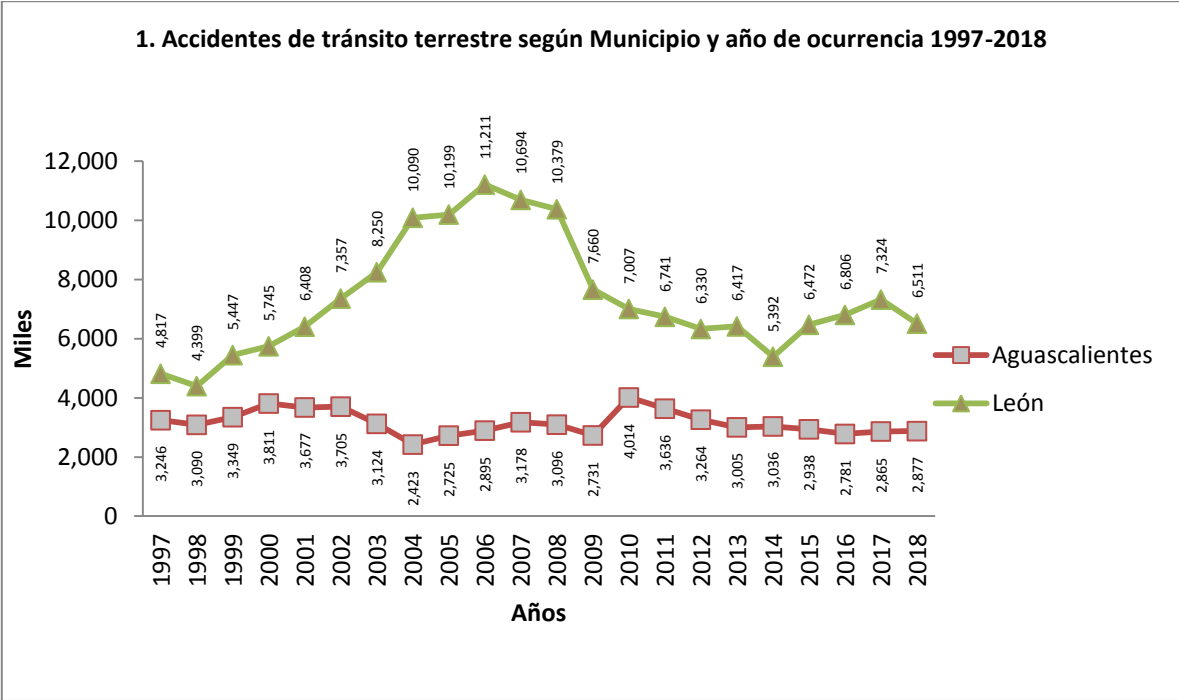
### **Serie de Datos Históricos de INEGI 1997-2018.**

Por lo anterior el (INEGI, 2019) dispone de una serie de datos históricos desde 1997 hasta el 2018, la cobertura temática comprende distintas variables que a continuación se describen y que además muestran una primera aproximación del fenómeno para nuestro estudio comparativo:

En ambas ciudades las tendencias con mayor incidencia de siniestros viales, fueron en épocas diferentes, Aguascalientes presenta sus puntos más altos durante el año 2000 y posteriormente en el 2010, mientras que para León los años con mayores siniestros fueron registrados durante el 2006 y 2007.

Para el año 2018 el municipio de León vuelve a repuntar cifras similares al año 2016, mientras que Aguascalientes supera con 12 casos el año inmediato anterior, por lo anterior podemos decir que el fenómeno se ha reducido en los últimos diez años, sin embargo las tendencias han mantenido una constante a partir del 2015 y no han presentado decrementos muy relevantes como se esperaba luego de intervenir en estrategias como las foto-multas, los operativos para medir el grado o nivel de alcoholemia, el conductor designado, entre otros. (Ver, Gráfica 1. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según Municipio y año de ocurrencia 1997-2018)

**Gráfica 1. Accidentes de tránsito terrestre según Municipio y año de ocurrencia 1997-2018.**



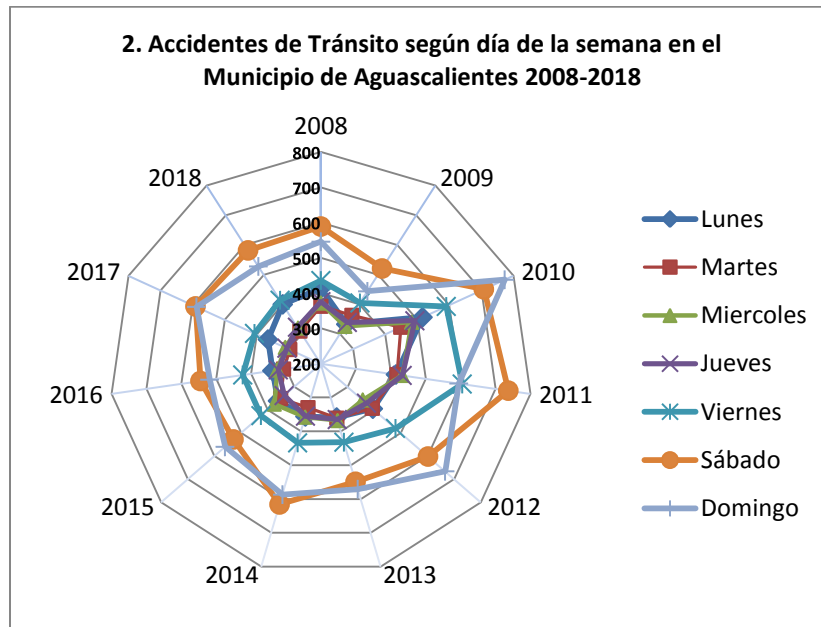
Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 1997-2018 publicadas por INEGI.

Las siguientes gráficas toman como rangos de medición del fenómeno los años del 2008 al 2018, esto debido a que los registros administrativos presentan una mayor sistematización así mismo se da inicio al Decenio de la Seguridad Vial (2010-2020).



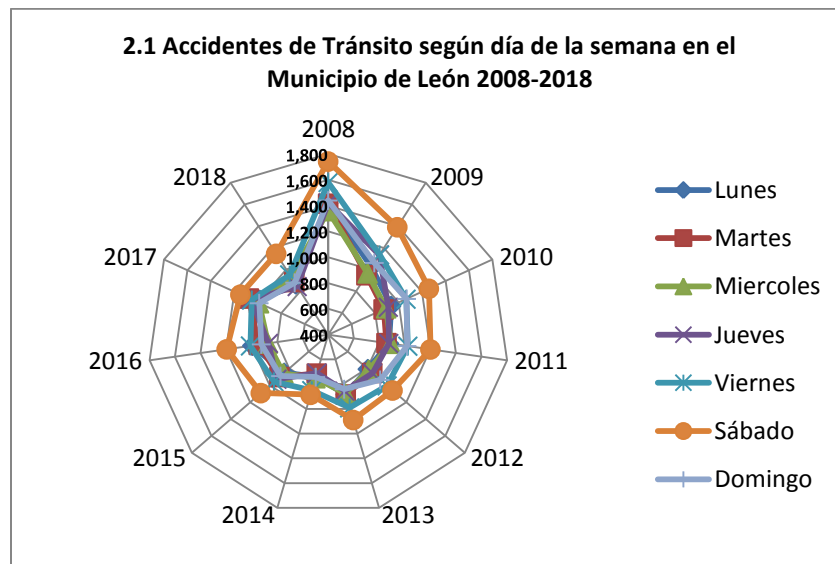
En cuanto a los días de la semana con mayor frecuencia de siniestros viales, podemos observar que durante los años 2008-2018, los sábados y domingos presentan una prevalencia sobresaliente son respecto al resto de días de la semana para ambos municipios. También los lunes y viernes suceden gran cantidad de los mismos aunque en menor frecuencia que los días ya señalados. (Ver. Gráfica 2 y 3).

**Gráfica 2 Accidentes de Tránsito según día de la semana en el Municipio de Aguascalientes 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

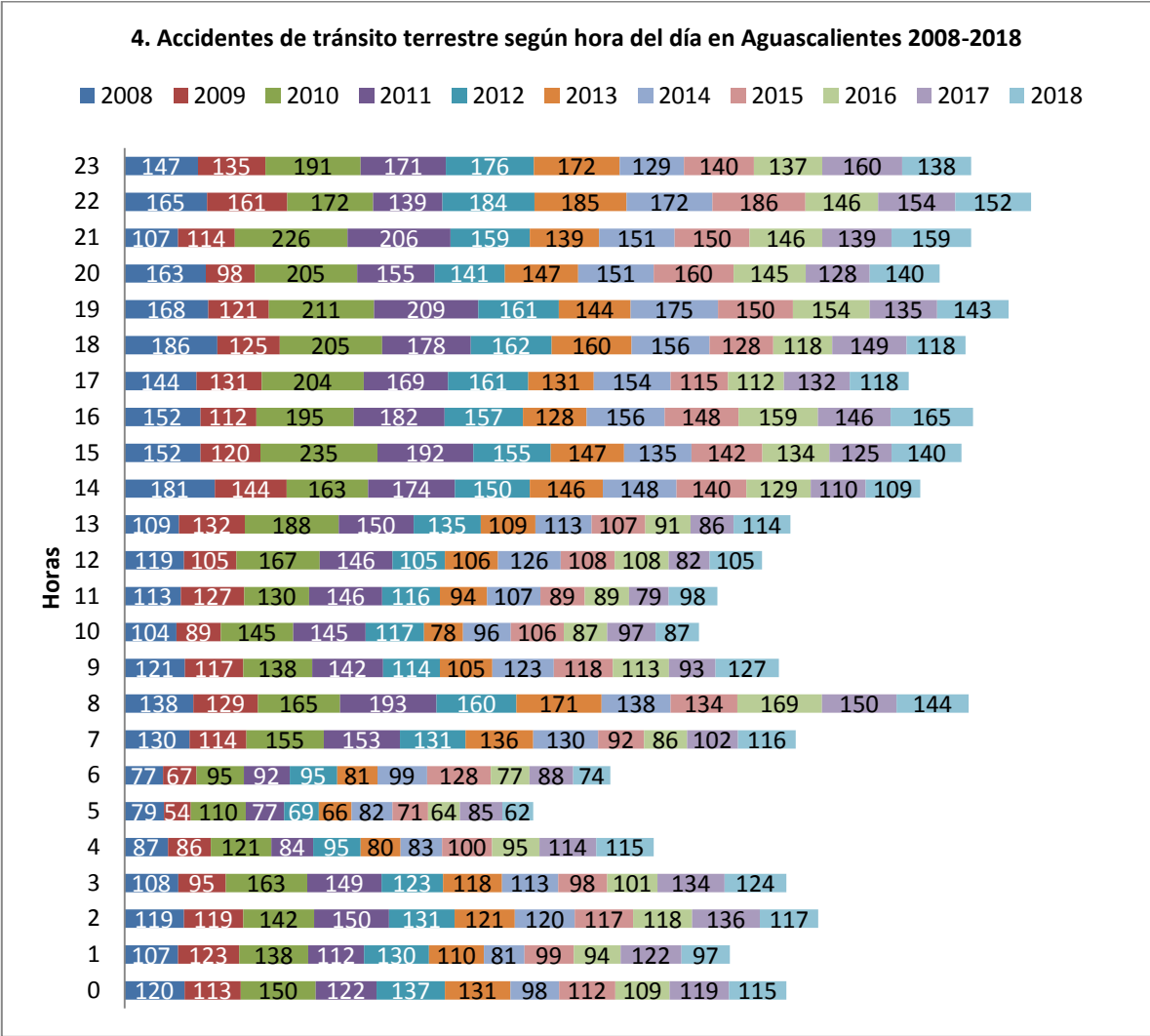
**Gráfica 3. Accidentes de Tránsito según día de la semana en el Municipio de León 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

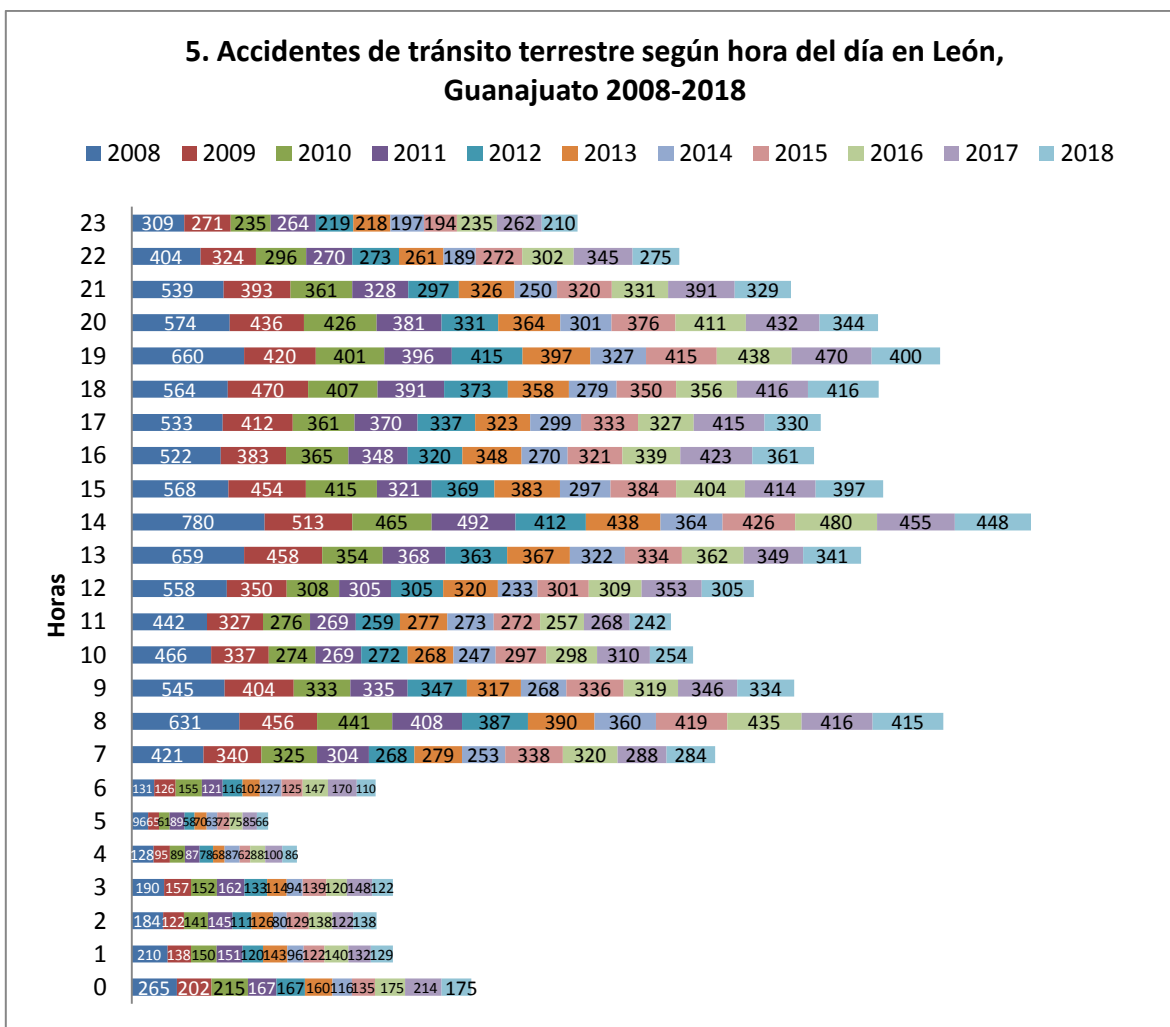
Las horas con mayor incidencia de siniestros viales del 2008 al 2018 para Aguascalientes ocurren a las 22:00 hrs, seguido de las 19:00, 16:00, 15:00 y 08:00 hrs; Para León las 14:00, 19:00, 08:00 y 20:00 hrs son las que presentan mayor frecuencia. (Ver. Grafica 4 y 5 Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según municipio y hora del día 2008-2018)

**Gráfica 4. Accidentes de tránsito terrestre según hora del día en Aguascalientes 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

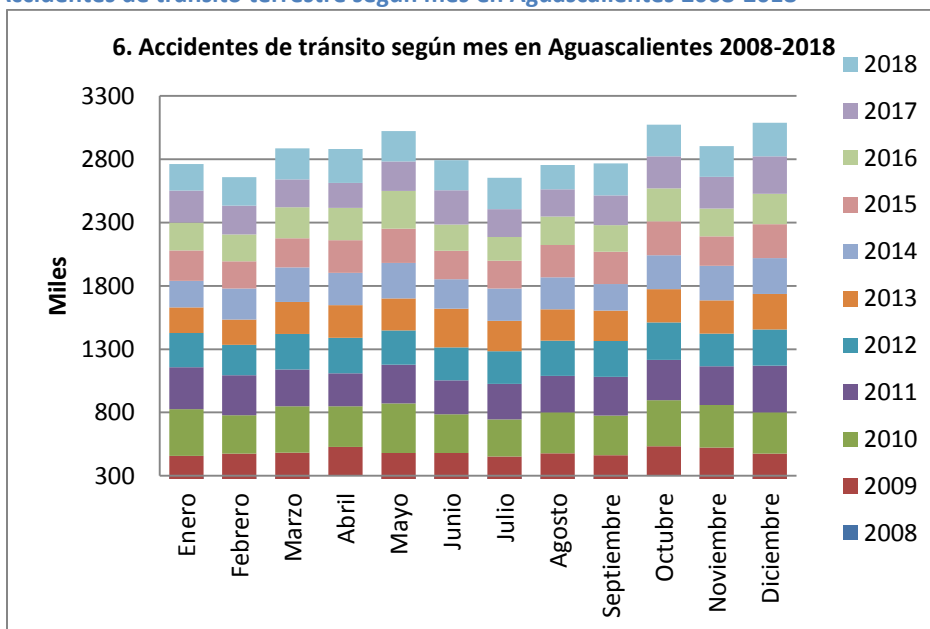
Gráfica 5. Accidentes de tránsito terrestre según hora del día en León 2008-2018



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

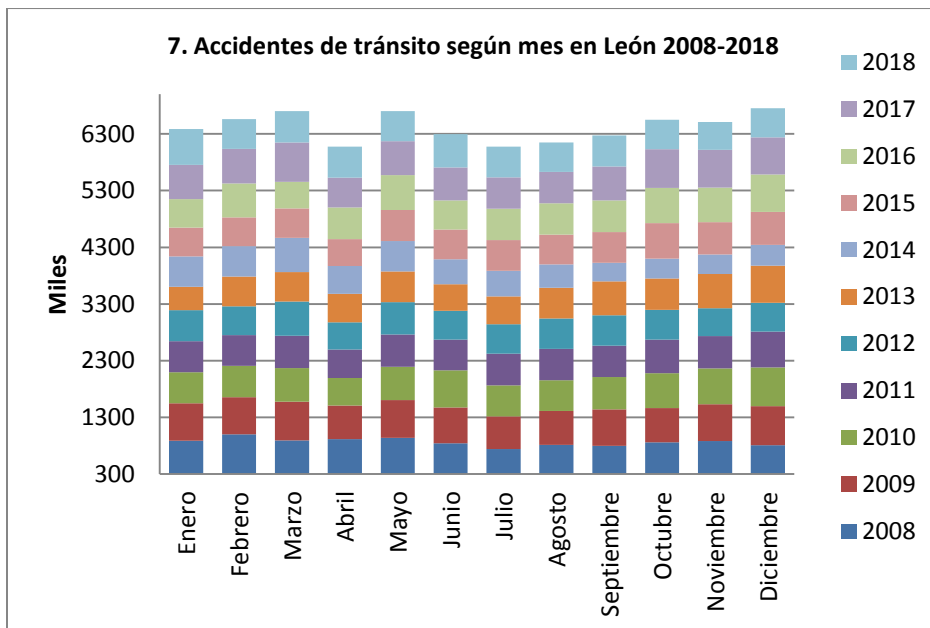
Para ambos municipios mayo es un mes de alta incidencia de siniestralidad, mientras que Aguascalientes repunta en abril y octubre; León lo hace en marzo, mayo y diciembre. (Ver. Gráfica 6 y 7 Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según mes y municipio 2008-2018).

**Gráfica 6. Accidentes de tránsito terrestre según mes en Aguascalientes 2008-2018**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

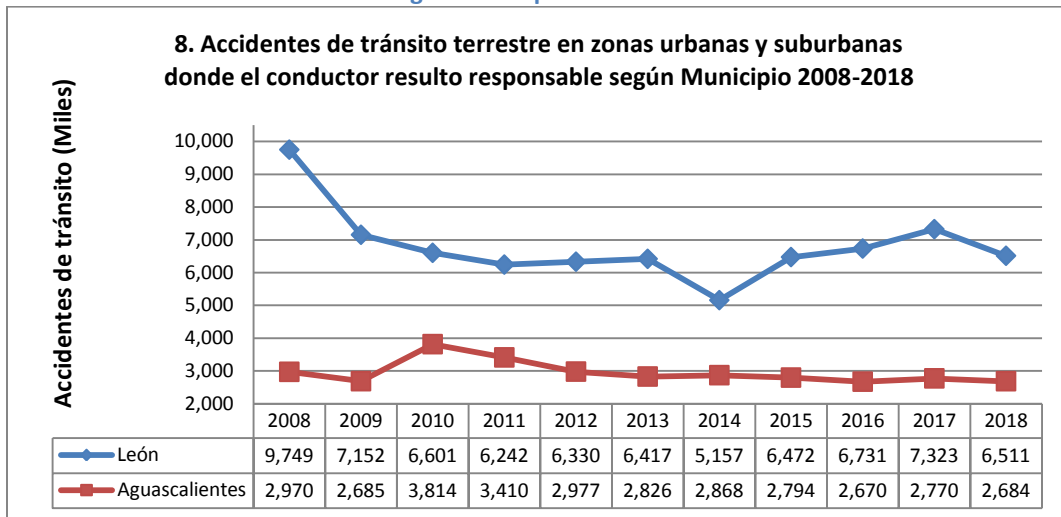
**Gráfica 7. Accidentes de tránsito terrestre según mes en León 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

En un 80% de los siniestros viales, de acuerdo a la estadística en mención, el conductor tiene mayor posibilidad para evitarlo, tales como: No conducir a alta velocidad, respetar las señales de tránsito respetar el tránsito peatonal y ciclista, entre otros. Por lo tanto la mayoría de los casos se atribuye un nivel de responsabilidad. (Ver Gráficas. 8, 9 y 10 Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según Causa y Municipio 2016)

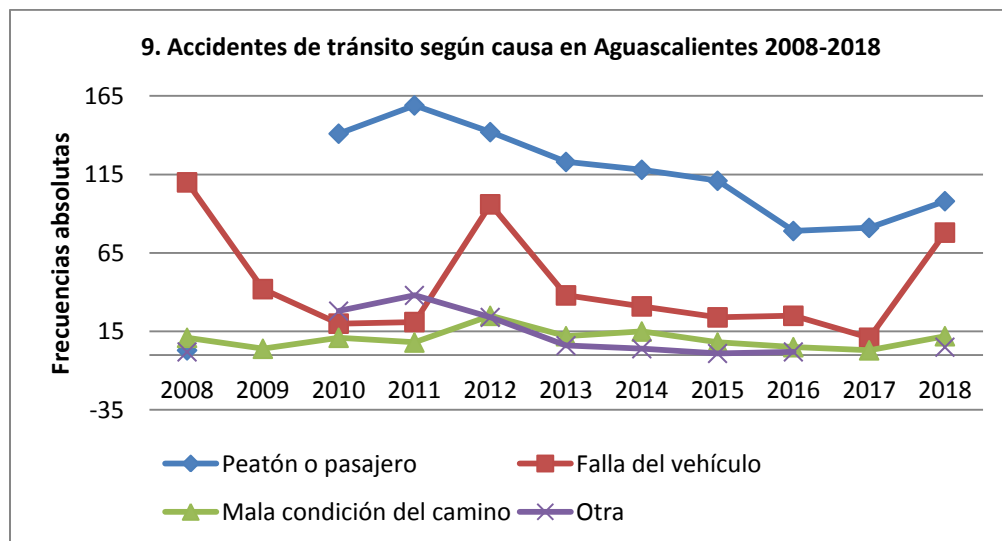
**Gráfica 8. Accidentes de tránsito terrestre dónde el conductor resulto responsable según Municipio 2008-2018**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

Para Aguascalientes, aquellos accidentes de tránsito terrestre que resultan con mayor responsabilidad después del conductor, son los peatones, seguidos por alguna falla en el vehículo así como una mala condición del camino.

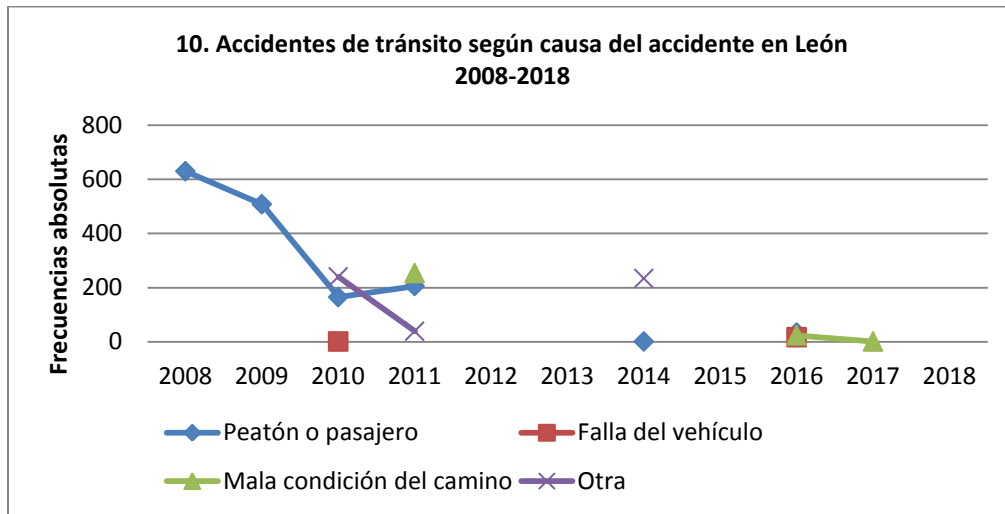
**Gráfica 9. Accidentes de tránsito terrestre según responsabilidad del Agente Vial en Aguascalientes 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

El municipio de León, presenta datos para algunos años, donde se puede observar una frecuencia mayor de responsabilidad al peatón durante el 2008-2011, las malas condiciones del camino se presentan para los años 2016-2017.

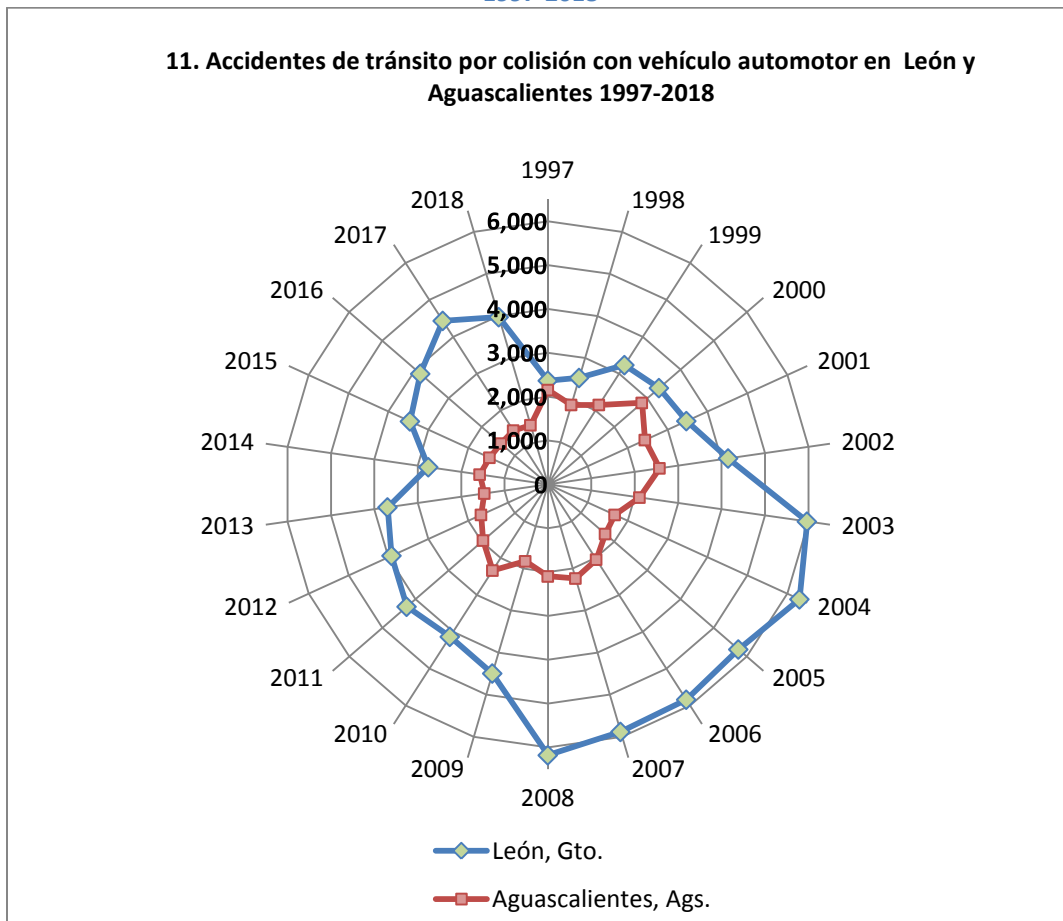
Gráfica 10. Accidentes de tránsito según responsabilidad del Agente Vial en León 2008-2018.



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI./ Para los años 2012, 2013, 2015 y 2018 INEGI no registra datos debido al certificado "0" que emite cada entidad argumentando que no hubo accidentes viales en su jurisdicción.

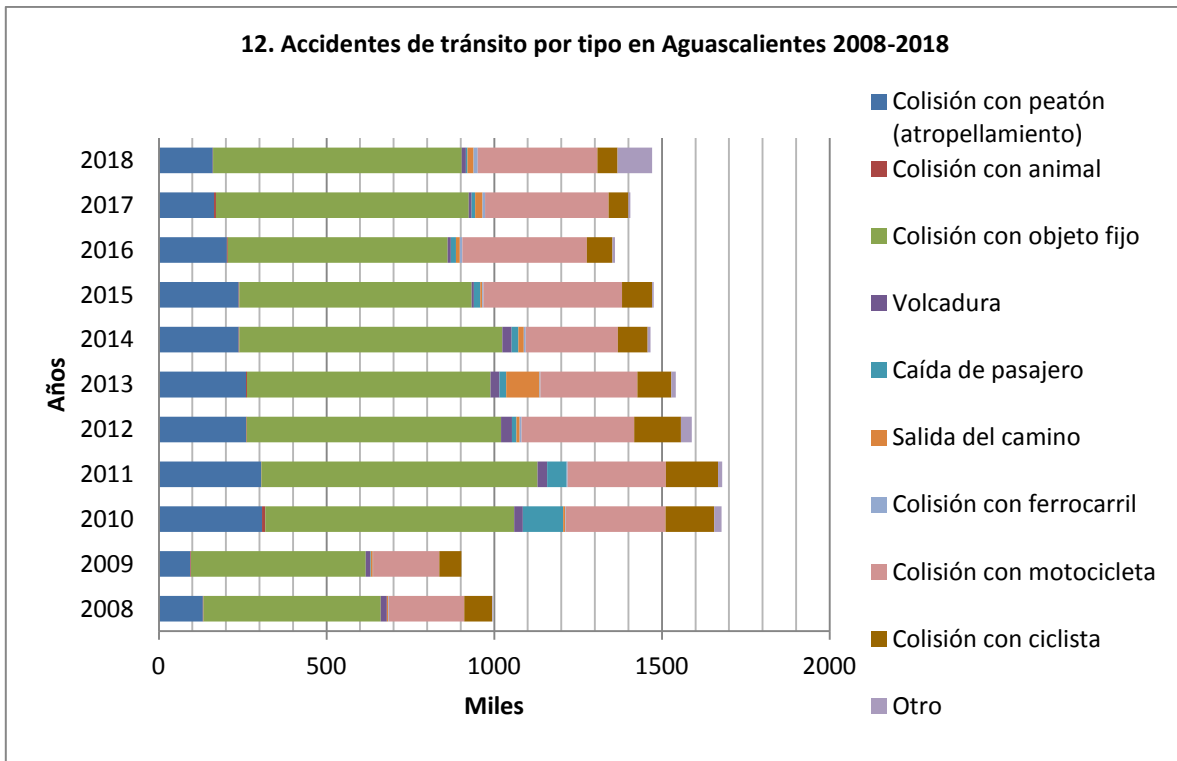
La mayor frecuencia de siniestro vial según tipo está representada entre vehículos automotores, seguido por, objeto fijo, colisión de motocicletas, atropello y colisión con ciclistas para ambos municipios la tendencia es la misma. Llama la atención que todos los tipos de siniestros viales tienen como denominador común el vehículo automotor, es decir, no se relacionan directamente siniestros entre ciclistas, motociclistas ó peatones, por lo que el análisis del automóvil como principal objeto en el total de siniestros viales. (Ver. Gráfica 11, 12 y 13 Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según Tipo de accidente y Municipio 2008-2018)

**Gráfica 11. Accidentes de tránsito por colisión con vehículo automotor según municipio 1997-2018**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI. /Solamente se consideran las colisiones con vehículo automotor para ambos municipios.

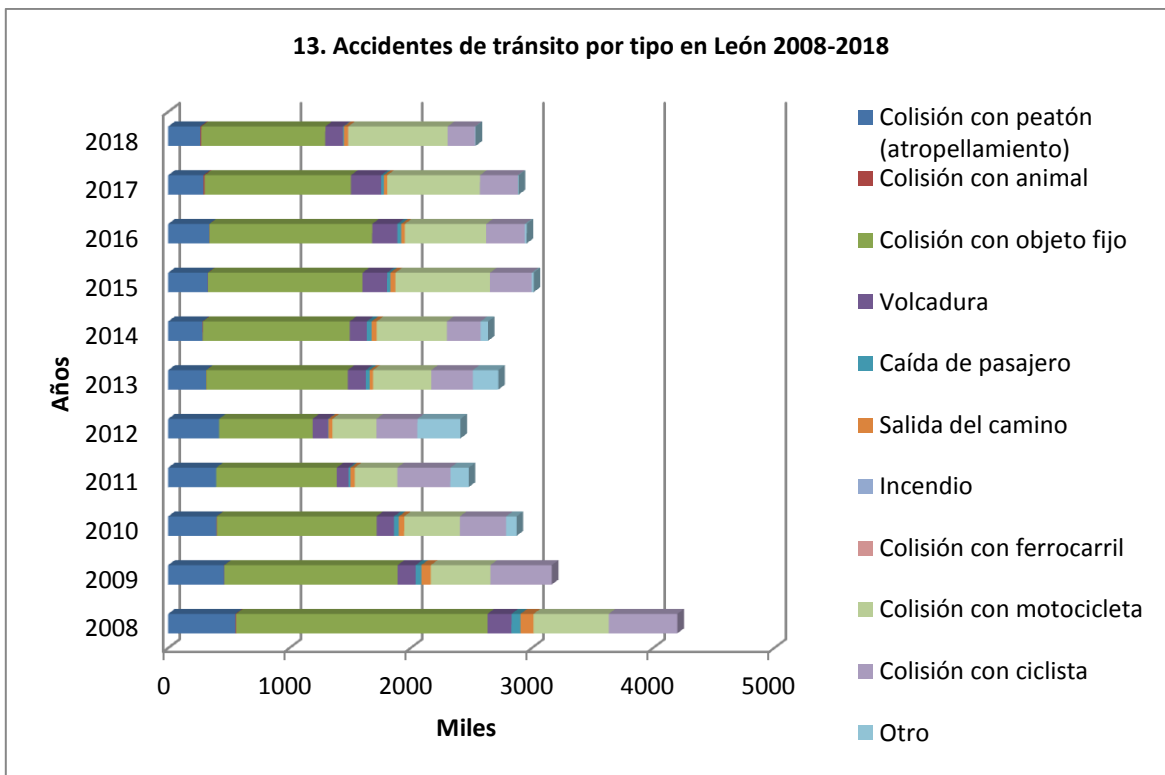
Gráfica 12. Accidentes de tránsito por tipo de colisión en Aguascalientes 2008-2018.



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI./ Se excluye colisión con vehículo automotor.



Gráfica 13. Accidentes de tránsito por tipo de colisión en León 2008-2018.



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI./ Se excluye colisión con vehículo automotor.

Para el análisis de las zonas donde suceden la mayoría de siniestros viales se tomó como muestra el año 2016, debido a que como anteriormente ya se mencionó, la consistencia de los datos permitía hacer una análisis más preciso. En éste sentido, la zona urbana concentra el mayor número de siniestros debido a la gran cantidad de flujos vehiculares y de interacciones entre agentes viales, sobre aquellas localidades o rancherías alejadas de la ciudad, por lo que tanto en León como en Aguascalientes la frecuencia es de mil veces más siniestros en un año con respecto a las zonas suburbanas. Así también son las intersecciones donde se presenta el mayor número de ellos debido a que son los nodos de conexión entre arterias viales donde se genera el mayor número de tensiones entre agentes viales y confluyen actividades, procesos económicos y sociales que ponen en desventaja la movilidad urbana de unos agentes sobre otros. (Ver. Tabla 2).

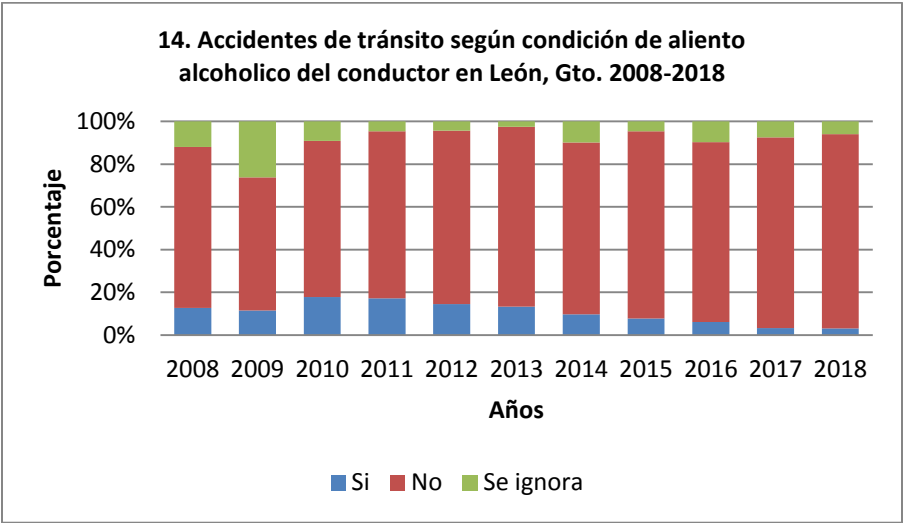
**Tabla 2. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016.**

<b>Tipo de zona</b>	<b>Aguascalientes</b>	<b>León</b>
Zona urbana	2,753	6,800
Fue en intersección	2,753	5,024
No fue en intersección	0	1,776
Zona suburbana	28	6
Camino rural	1	5
Carretera estatal	27	1

Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016 publicadas por INEGI.

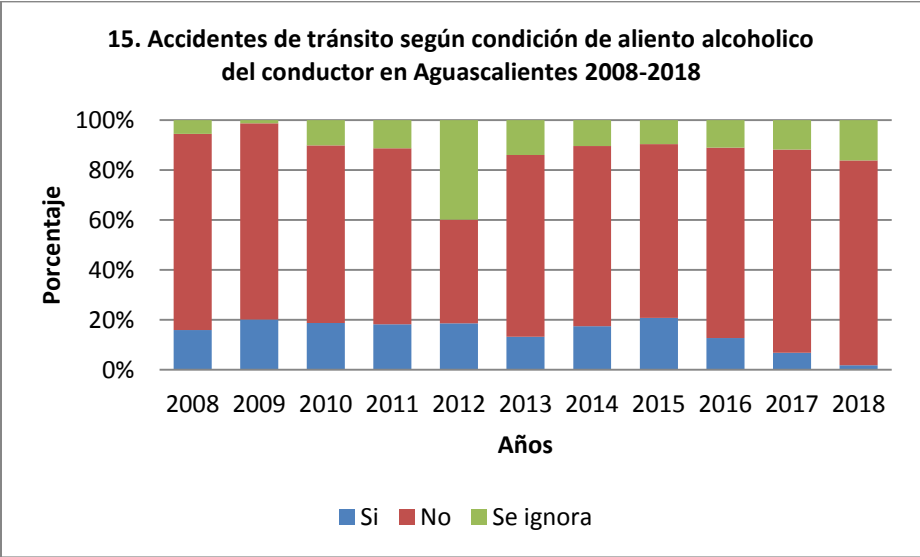
Podemos constatar que los siniestros viales relacionados con el consumo de alcohol al volante representan un porcentaje de menor impacto al que por ejemplo, variables asociadas al no respeto de la norma vial o al descuido intencional pueden generar dichos accidentes, sin embargo Aguascalientes muestra considerablemente un mayor número de conductores bajo esta condición con respecto al municipio de León. (Ver Gráficas 14 y 15)

**Gráfica 14. Accidentes de tránsito terrestre según condición de aliento alcohólico en León 2008-2018.**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

**Gráfica 15. Accidentes de tránsito según condición de aliento alcohólico en Aguascalientes 2008-2018.**



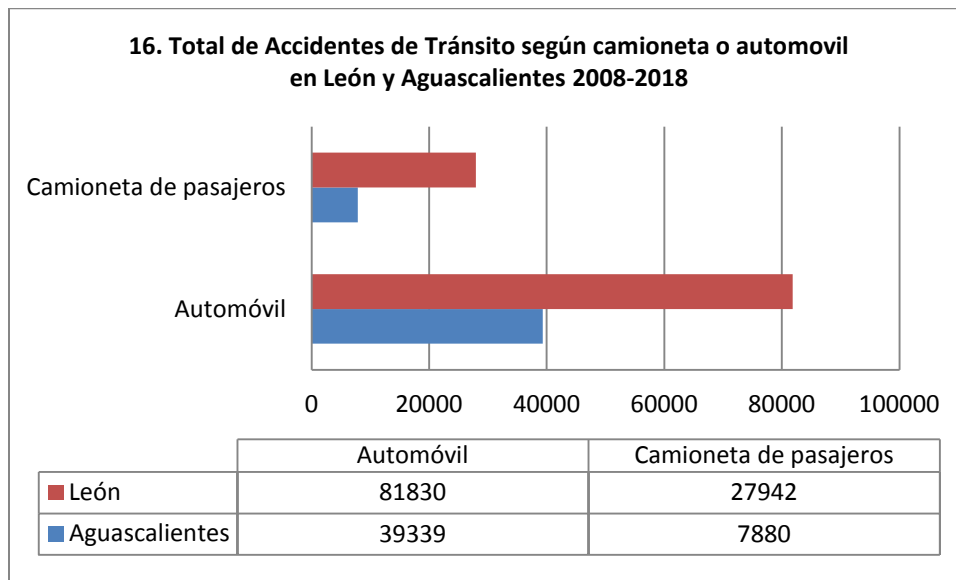
Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2018 publicadas por INEGI.

Existen tres vehículos automotores que sobresalen involucrados en siniestros viales, el primero de ellos es el vehículo particular, con lo cual constatamos que el tema de la movilidad urbana plantea un reto para disminuir los viajes realizados en vehículos automotores, sobre todo para Aguascalientes que representan un parque vehicular mayor a León en proporción al número de habitantes; se infiere que para el municipio de León la mayor eficiencia del transporte público sobre Aguascalientes influye en ésta disminución de vehículos por habitante. De acuerdo a la Encuesta Intercensal del 2015 la Ciudad de Aguascalientes presentaba un total de 877, 190 habitantes; Para el año 2018 el mismo municipio contaba con un parque vehicular de 448, 508 mientras que para el municipio de León se obtuvo un total de 1 578 626 habitantes y un parque vehicular para el año 2018 de de 585,326 para los mismos años, lo que indica que la relación de habitantes contra vehículos para Aguascalientes es de 2 a 1 mientras que para León es de 3 a 1. (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, [INEGI] Encuesta Intercensal 2015 y Parque Vehicular, 2018).

En segundo lugar se encuentran los camiones de carga, recordemos que se han propuesto varias iniciativas en los congresos de ambos municipios para reducir el número de remolques, así como los horarios y las vías de comunicación en las que pueden circular, aunado a ello la regulación de los choferes que suelen ser muy jóvenes con poca experiencia o bien conductores en edad madura que por causa del *burnout*, la experiencia al volante queda sin efecto y propicia las condiciones para un accidente (Cruz, 2018).

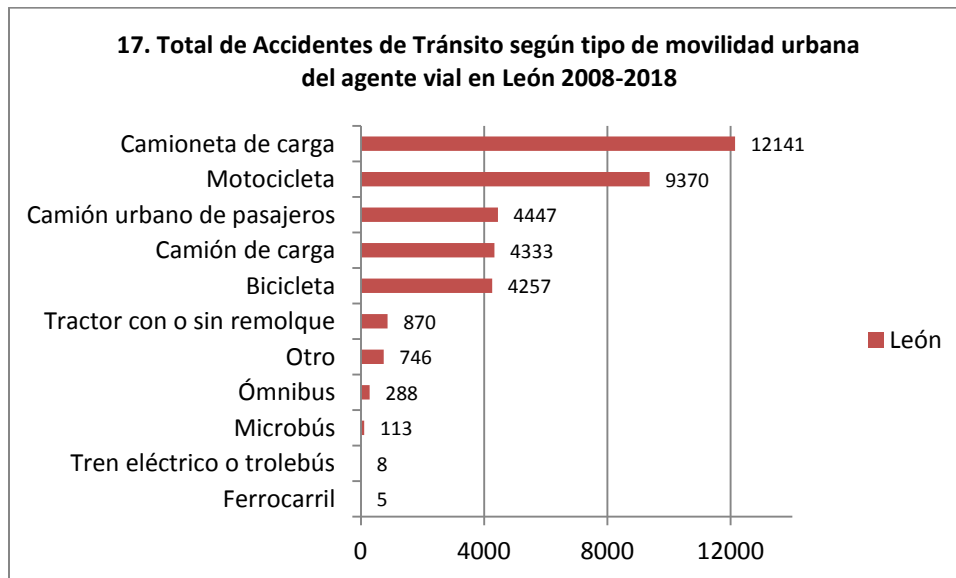
En tercer lugar se encuentran los siniestros involucrados con motocicletas; Este fenómeno tiene una relación estrecha con la precariedad laboral y el perfil de los motociclistas al interior de la movilidad urbana, generalmente son jóvenes que evitan cualquier norma vial establecida, entre ellos el exceso de velocidad y el uso de casco que laboran en el sector servicios, repartiendo comida, refacciones ó cualquier paquetería, es una práctica común en toda Latinoamérica y en nuestros municipios de análisis; Los principales altercados son con los agentes viales de vehículos automotores que continuamente retan y rebasan aprovechando la agilidad que les da la movilidad de su motocicleta (Chiesa, 2018). (Ver. Gráfica 16, 17 y18)

Gráfica 16. Total de accidentes de tránsito terrestre según tipo de vehículo involucrado y municipio de ocurrencia 2016.



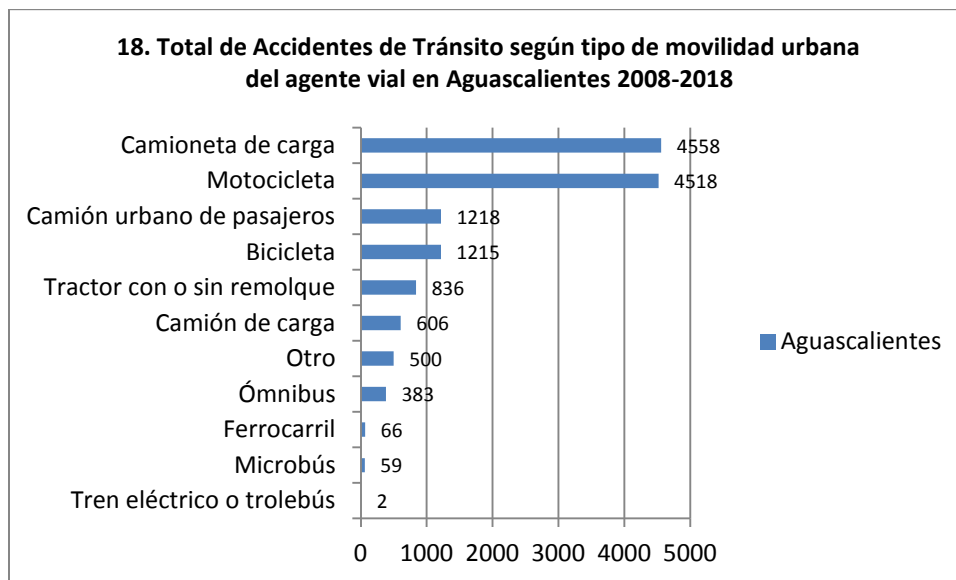
Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2016 publicadas por INEGI.

Gráfica 17. Total de Accidentes de Tránsito según tipo de movilidad urbana del agente vial en León 2008-2018.



Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2016 publicadas por INEGI.

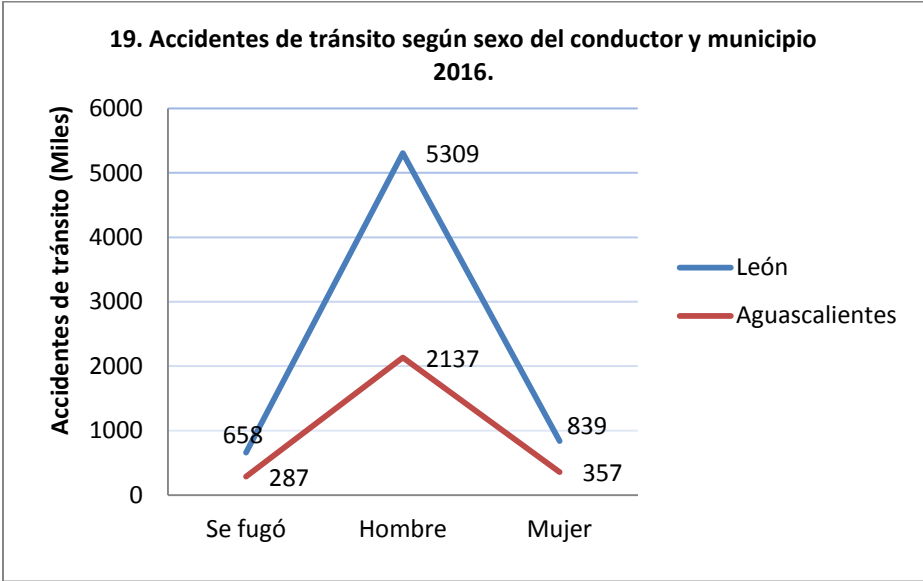
Gráfica 18. Total de Accidentes de Tránsito según tipo de movilidad urbana del agente vial en Aguascalientes 2008-2018.



Fuente: Elaboración propia con base en las estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2008-2016 publicadas por INEGI.

De acuerdo a la estadística sobre el género de los conductores que fueron relacionados con un siniestro vial para ambos municipios, muestra frecuencias superiores de los hombres sobre las mujeres, sin embargo, existen muchos conductores que se fugan del lugar de los hechos sin saber que puede constituir el delito de omisión de auxilio que consiste de acuerdo a la fracción segunda del artículo 138 del Código Penal para el Estado de Aguascalientes (CPEA) el dejar al automovilista, motorista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete, en estado de abandono, sin presentarle o facilitarle asistencia a la persona o personas a quienes haya lesionado, por tal motivo se podrá aplicar de tres meses a dos años de prisión y de 25 a 50 días de multa, así como al pago total de la reparación de daños y perjuicios ocasionados (Código Penal para el Estado de Aguascalientes, 2019) (Ver gráfica. 19)

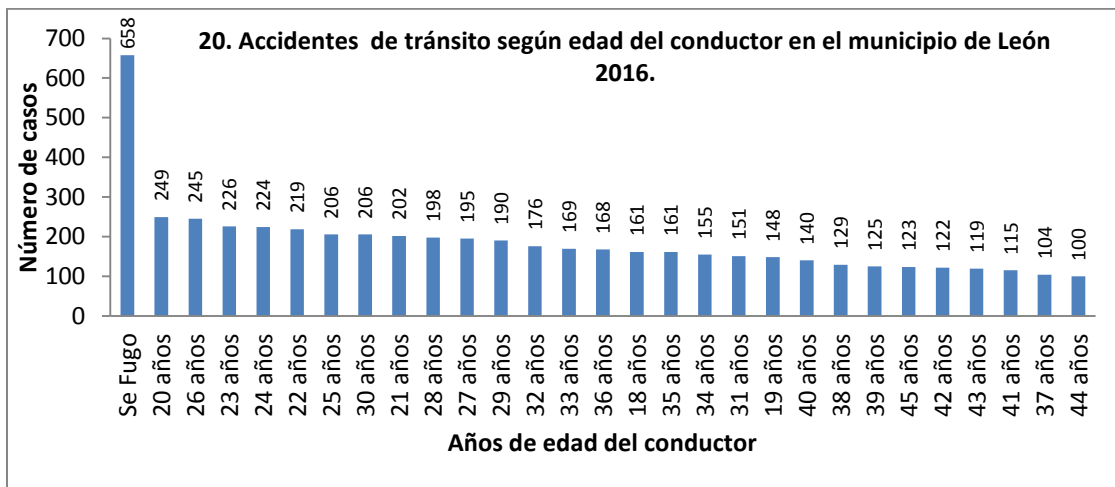
Gráfica 19. Accidentes de tránsito terrestre según sexo del conductor y municipio 2016.



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016 publicadas por INEGI.

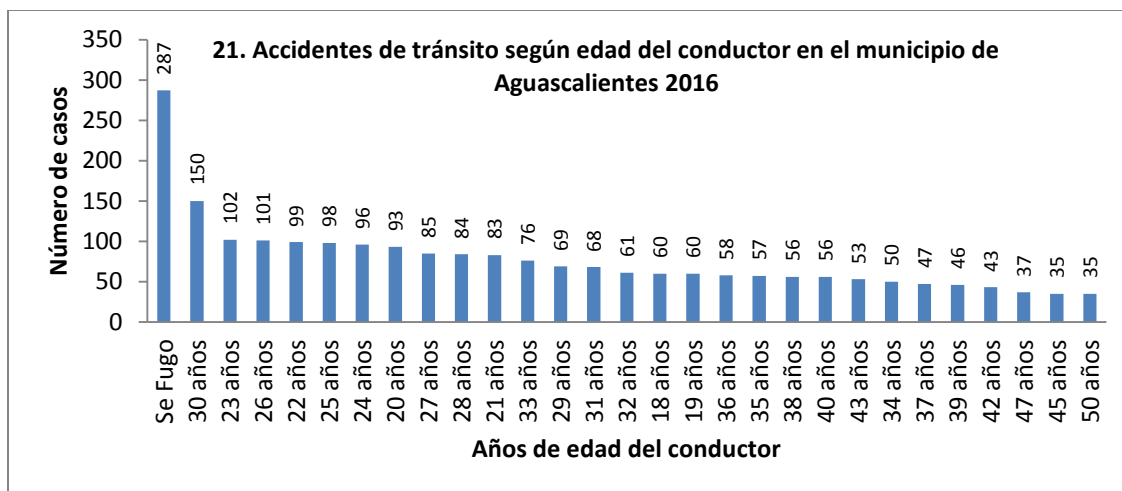
Las edades que con mayor frecuencia se repiten por parte de los conductores de vehículos en el municipio de León se encuentran de los 20 a los 25 años, mientras que una segunda categoría se ubica de los 30 a los 35 años y finalmente un último grupo conformado por conductores de 40 a 45 años. Para el caso de Aguascalientes las edades son similares, representadas en primer lugar por un grupo de los 20 a los 30 años, mientras que el grupo de 30 a 40 representa una segunda categoría de análisis, en tercer lugar encontramos un grupo que oscila de los 40 a los 50 años. (Ver Gráfica. 10 y 10.1).

**Gráfica 20. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas del municipio de León según edad del conductor 2016 (frecuencias mayores a 100)**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016 publicadas por INEGI.

**Gráfica 21. Accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas del municipio de Aguascalientes según edad del conductor 2016 (frecuencias mayores a 35)**

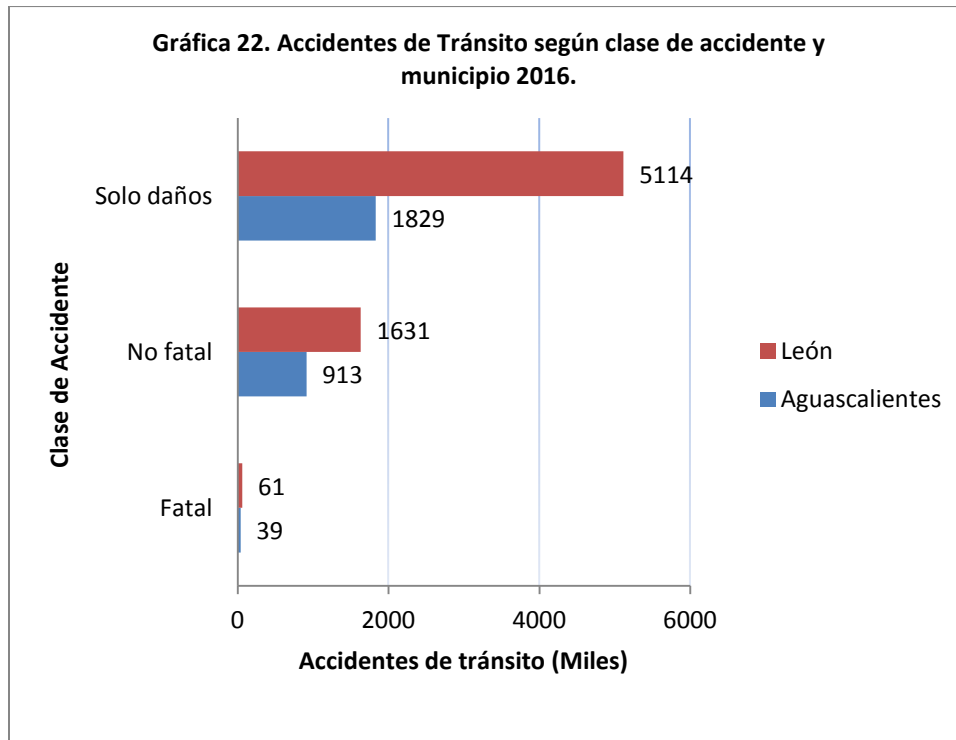


Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016 publicadas por INEGI.



Generalmente la referencia estadística nos señala tres niveles de clase, los daños materiales ocupan el primer lugar como una consecuencia directa de los siniestros viales, seguidos de los casos donde resultan lesiones no fatales mientras que las muertes ocupan el tercer lugar. (Ver Gráfica. 22)

**Gráfica 22. Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas según clase de accidente y municipio 2016**



Fuente: Elaboración propia con base en las Estadísticas de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016 publicadas por INEGI.

## Estadísticas de Accidentes de Tránsito, de la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Otra gran base de datos que estructura información sobre éste fenómeno son las: "Estadísticas de Accidentes de Tránsito". Este registro fue realizado por la Policía Federal Preventiva de 1997 hasta el 2017, los datos se publicaban anualmente por la Dirección General de Servicios Técnicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con esta información pueden conocerse distintas variables sobre siniestralidad vial, así mismo se puede saber el tramo carretero e incluso kilómetro establecido de mayor ocurrencia. (Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Servicios Técnicos [SCT-DGST], 2017)

Es importante hablar de la siniestralidad vial entre ambas ciudades debido a que la movilidad se encuentra supeditada a varios elementos materiales como son: la infraestructura, las formas en que se establece el transporte, aspectos de naturaleza tecnológica como los sistemas de gestión vial utilizados en servicios especializados de seguridad y salud pública. Me refiero a las plataformas digitales para la interacción entre gobierno, compañías, ciudadanos y universidades con el fin de mejorar la movilidad, en las cuáles los socios proponen soluciones técnicas y los gobiernos evalúan, aceleran y fomentan económicamente estas soluciones volviéndolas sustentables a través de esquemas político-privados, tal es el caso de: *Smart Traffic Management (SMT)*, *WEGO Carsharing*, *Yeller: Share your taxi*, *The digital roadauthority -Air quality*, entre muchos otros, algunos de ellos desarrollados y operados por *CISCO co.*

En éste sentido y de acuerdo al Banco Interamericano para el Desarrollo (BID, 2017) el tema de los hechos de tránsito terrestre está relacionado con la planeación y la seguridad vial en los distintos tipos de movilidad intra y extra urbanos argumentando que la seguridad vial a nivel global y regional es un tema en desarrollo económico y que los países de ingresos medios así como bajos son los más afectados, recayendo consecuencias graves sobre la economía de las familias. Por lo que es fundamental lograr una mayor inversión en la prevención para reducir así las altas tasas de mortalidad y discapacidad causadas en el tránsito.

Es entonces importante establecer que para mejorar la movilidad y evitar los siniestros de tránsito terrestre se deben realizar políticas públicas transversales para toda la población, sobre todo para los grupos más vulnerables en carreteras y caminos, dicha políticas requieren admitir sus propias diferencias tanto materiales como sociales en cuanto a posibilidades efectivas en la realización de traslados entre regiones.

Por lo anterior, la movilidad extra urbana o carretera, también está determinada por el marco jurídico, así como por las prácticas de mercado que para cada territorio definen una gestión de recursos para la movilidad; ésta a su vez reproduce los procesos económicos, ya que una sociedad con herramientas socio-espaciales óptimas para realizar trayectos inter y extra urbanos tiene mayores posibilidades de mejorar su calidad de vida (Fatonzoun, 2002).

Luego entonces, requerimos entender el fenómeno de la movilidad y su relación con los siniestros viales, a través del análisis de características sobre los movimientos ó desplazamientos entre las dos carreteras mencionadas tales como: volúmenes de automóviles que las transitan según tipo distancia y sus trayectorias, con la finalidad de identificar los factores causales que están generando desigualdad entre las metrópolis en los desplazamientos y con ello elaborar propuestas viables de mejora.

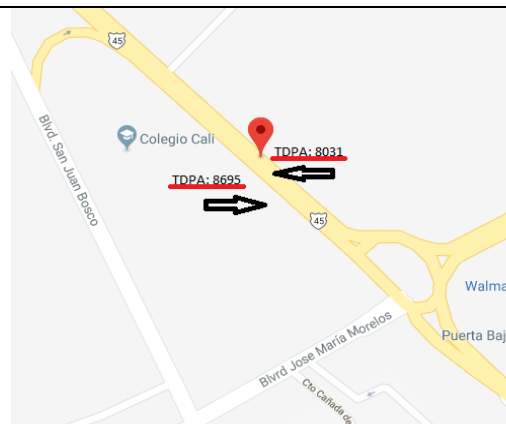
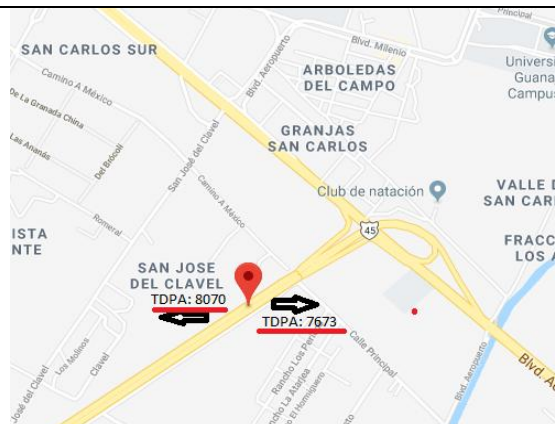

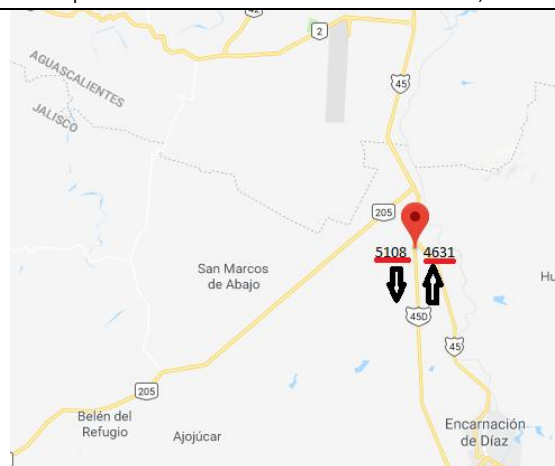
En primer lugar hablaremos de la movilidad entre ambas carreteras, debido a los efectos en la diferenciación de las prácticas de movilidad que guardan los usuarios para trasladarse de un municipio a otro, donde las capacidades físicas y las características socio-demográficas de los mismos pudieran tener una relación con los siniestros viales. Comenzaremos describiendo la diferenciación entre ambas rutas carreteras que unen las ciudades de León y Aguascalientes:

Aguascalientes y León comparten dos carreteras, una libre conocida como Ruta: Mex-045 y otra de cuota de nombre Ruta: Mex-045D. Los siniestros viales guardan una estrecha relación con los tramos carreteros que registran mayor circulación de vehículos automotores los aforos vehiculares entre las estaciones iniciales de ambas rutas la Mex-045 y la Mex-045D son similares en cantidad (alrededor de 8 mil vehículos automotores circulan diariamente), esto podría deberse a que para ambos caminos se estructuraron libramientos carreteros que aún desahogan el flujo vehicular debido en gran parte a que la estación de aforo se encuentra en la periferia urbana donde aún existen predios sin uso de suelo. El municipio de León ha construido una obra pública con dirección a la carretera libre León- Lagos de Moreno, favoreciendo un acceso elevado al libramiento de la Mex-045. Es importante mencionar que en este puente ya se han registrado algunos hechos de tránsito debido a lo sinuoso y estrecho de los accesos iniciales (sur-norte) así como de la superficie irregular en los segmentos medios del mismo.

Para los aforos de las estaciones finales; mientras que en la Mex-045 circulan de 23 mil a 25 mil vehículos automotores en promedio al día, en la Mex-045D solamente transitan de 4 mil a 5 mil vehículos; esto puede tener varias explicaciones, entre ellas a que el aeropuerto internacional de Aguascalientes se encuentra aproximadamente a 30 km del municipio capital rebasando los límites de la estación de aforo y manteniendo un promedio diario de viajes para los destinos programados, además del desarrollo inmobiliario que también se ha expandido al sur de la ciudad haciendo que el tránsito entre el punto de aforo y los fraccionamientos circundantes sea frecuente; el parque habitacional en Aguascalientes creció 33% del año 2005 al 2010 (El Heraldo, 2010), lo equivalente al crecimiento de los 25 años anteriores, lo que ha llevado a la construcción de miles de casas en la periferia generando un mayor costo para la movilidad entre lugares de trabajo y vivienda. El tercer elemento tiene que ver con el desarrollo industrial de Nissan y sus empresas filiales donde generalmente se concentra gran cantidad de camiones y tracto-camiones que trasladan desde vehículos hasta autopartes a distintos puntos del país, con ello se ha generado una explosión en la oferta de servicios para los trabajadores y directivos de las empresas entre ellos, plazas comerciales, hoteles, centros recreativos, entre otros.

En suma, esta movilidad diferencial de cantidad de vehículos entre ambas rutas es el resultado del desarrollo urbano de los factores mencionados de la primera ruta (Mex-045) sobre la segunda (Mex-045D). Mientras que la primera continua perteneciendo a la ciudad, la otra aún queda con límites establecidos entre el campo y la ciudad. (Tabla. 5)

**Tabla 3. Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) según estación de aforo (EA) y Sentido de Circulación (SC). Para la ruta Mex-045 y Mex-045D León-Aguascalientes.**

Atributo	Ruta: Mex-045	Ruta: Mex-045D
Longitud	129.38 Km	103.70 km
Tránsito diario promedio anual 2016 (TDPA) Estación Inicial	 <p>E.A. León SC 1: Cadenamiento creciente 8,031. E.A. León SC2: Cadenamiento decreciente 8,695.</p>	 <p>E.A. Irapuato-León SC 1: Cadenamiento creciente 8,070. E.A. Irapuato-León SC 2: Cadenamiento decreciente 7,673.</p>
Tránsito diario promedio anual 2016 (TDPA) Estación final.	 <p>E.A. Ags. SC 1: Cadenamiento creciente 24,789 E.A. Ags. SC 2: Cadenamiento decreciente 23,171</p>	 <p>E.A. Ags. SC 1: Cadenamiento creciente 4,631. E.A. Ags. SC 2: Cadenamiento decreciente 5,108.</p>

Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Estadística de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2017.

Otro elemento importante de esta información es repensar la ubicación del aforo vehicular final para el caso de Aguascalientes, donde se pueda reubicar para recabar mejor calidad en los datos de los vehículos automotores que transitan la Mex-045 ya que la ubicación del aforo actual está ya dentro del desarrollo urbano de las localidades cercanas al municipio capital. Un buen punto sería colocarlo después del acceso al aeropuerto, que es la distancia generalmente recorrida por autobuses intermunicipales, taxis, *uber* y personal que labora en el clúster automotriz.

Ahora bien, con respecto a la clasificación vehicular de ambas rutas podemos adelantar otra explicación, en el sentido de que en la primera (Mex-045) circula un menor número de transporte automotor dentro de las clasificaciones de autobuses y camiones de carga, principalmente por seguridad de las empresas transportistas en el cuidado de las mercancías así como por las condiciones geográficas del camino, donde es notoria la capacidad de infraestructura y equipamiento de la (Mex-045D), aunque no por ello "más segura" como veremos adelante.

Para el caso de los automóviles ocurre lo contrario, es decir, es notorio la afluencia vehicular por la carretera libre ya que la Mex-045 comunica con poblados vecinos como Encarnación de Díaz-Jalisco, cuya relación laboral y comercial es muy estrecha con Aguascalientes, así como con comunidades vecinas donde es frecuente encontrar fabricas o pequeñas empresas que prestan servicios a otros municipios vecinos. De acuerdo al trabajo de campo realizado se observan espacios recreativos y académicos de escuelas de nivel medio y superior establecidas en Encarnación de Díaz pero cuya sedes están ubicadas en Aguascalientes, así también hoteles y estancias de descanso, rancherías y pequeñas empresas que llevan sus bienes a la ciudad de Aguascalientes para ser vendidos, en suma la carretera libre establece un intercambio social y económico que se cohesiona más con Aguascalientes que con Jalisco ó León.

Por otra parte y tomando como referencia la información sobre clasificación vehicular es evidente que la construcción de la Mex-045D, tiene como principales usuarios a transportistas de empresas nacionales e internacionales cuyo objetivo es el traslado comercial de mercancías del sector agrícola así como automotriz . Así también es el principal camino que las empresas de transporte de pasajeros utilizan para comunicar a Aguascalientes con León y otros municipios de la región. (Ver Tabla.6)

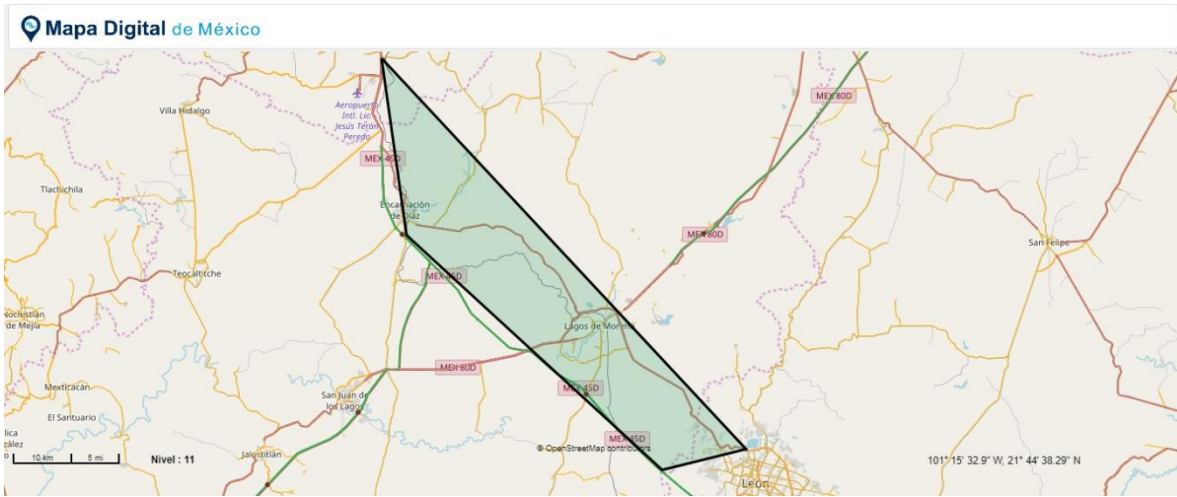
Tabla 4. Clasificación vehicular según tipo de vehículo, estación de aforo y rutas Mex-045 y Mex-045D León-Aguascalientes.

Atributo		Ruta: Mex-045		Ruta: Mex-045D	
Clasificación vehicular.	Tipo de vehículo.	Estación Inicial SC 1	Estación Inicial SC 2	Estación Inicial SC 1	Estación Inicial SC 2
	1. Motos	0.9%	0.8%	0.7%	0.9%
	2. Autos	80.1%	77.9%	64.9%	60.5%
	3. Autobuses	1.9%	2.0%	4.8%	5.4%
	4. Camiones unitarios de 2 ejes	9.4%	10.5	11.7%	12.9%
	5. Camiones unitarios de 3 ejes	1.9%	2.2%	3.5%	4.1%
	6. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	2.9%	3.2%	7.8%	9.0%
	7. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes	1.9%	2.2%	1.6%	1.8%
	8. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes y remolque de 4 ejes	0.3%	0.4%	4.2%	4.6%
	9. Otro tipo de combinaciones de camiones de carga	0.7%	0.8%	0.8%	0.8%
Tipo de vehículo.	Estación final SC 1	Estación final SC 2	Estación final SC 1	Estación final SC 2	
1. Motos	1.1%	0.6%	0.5%	0.5%	
2. Autos	81.5%	80.8%	61.6%	57.8%	
3. Autobuses	3.6%	4.0%	9.0%	10.3%	
4. Camiones unitarios de 2 ejes	6.5%	7.0%	6.0%	6.3%	
5. Camiones unitarios de 3 ejes	1.8%	2.2%	2.4%	2.3%	
6. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes	3.0%	3.0%	9.2%	10.9%	
7. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 3 ejes	0.7%	0.7%	2.2%	2.4%	
8. Tractor de 3 ejes con semirremolque de 2 ejes y remolque de 4 ejes	1.3%	1.3%	8.1%	8.4%	
9. Otro tipo de combinaciones de camiones de carga	0.5%	0.4%	1.0%	1.1%	

Fuente: Elaboración propia con "Datos Vitales" de la Dirección General de Servicios Técnicos, Subsecretaría de Infraestructura, Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2017. Disponibles en: <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/>

Una vez que identificamos los aforos vehiculares y el tipo de vehículos, es importante hablar de los segmentos carreteros de la Mex-045 y la Mex-045D, correspondiente a cada entidad, con lo cual se pretende mostrar la diferencia geográfica entre una y otra, observando que la geografía para la ruta de cuota es prácticamente una línea recta, mientras que para la ruta libre el camino es más sinuoso, esta primera observación nos podría decir que el camino libre podría ser más peligroso que el de cuota, además que los tiempos del trayecto son mayores debido a la planeación de la primer ruta sobre la segunda. (Ver Mapa.1)

Mapa 2.8. Carreteras Mex-045 y Mex-045D



Fuente: Mapa Digital de México, red nacional de caminos 2016.

Ahora bien, para conocer el índice de peligrosidad y el índice de accidentes de cada tramo carretero, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) ha propuesto las siguientes fórmulas:

*Índice promedio de accidentes por millón de vehículos-kilometro esto es:*

$$I^A_{V - Km} = N^{\circ}acc \times 10^6 / Veh-Km$$

Y el *índice de peligrosidad de cada tramo carretero* a través de la formula:

$$I^P_{V - Km} = N^{\circ}accequivalente * 10^6 / Veh-Km$$

Para ambos casos los valores más cercanos a "1.0" representan mayor cantidad de accidentes y por ende mayor peligrosidad. (Ver tabla. 7)



**Tabla 5. Principales indicadores de accidentes de tránsito 2016.**

Carretera Mex-045D			Carretera Mex-45			
Entidad	Jalisco	Guanajuato	Entidad	Aguascalientes	Jalisco	Guanajuato
Carretera y Tramo	León-Aguascalientes (Cuota) Mex-045D Lim. Edos. Gto/Jal- T.C.	León-Aguascalientes (Cuota) Mex-045D	Carretera y Tramo	León-Aguascalientes.	Lim. Edos. Jal-Ags Mex-045	León-Lim. Edos. Gto/Jal Mex-045
Longitud del camino	75.2	28.5	Longitud del camino	26.08	85.43	17.88
Total de Accidentes	14	15	Total de Accidentes	35	17	5
Con Muertos	6	5	Con Muertos	2	2	0
Solo Heridos	3	3	Solo Heridos	18	2	4
N/E	5	7	N/E	15	13	1
Índice de peligrosidad	0.275	0.383	Índice de peligrosidad	0.475	0.101	0.222
Índice de accidentes	0.055	0.108	Índice de accidentes	0.140	0.052	0.053

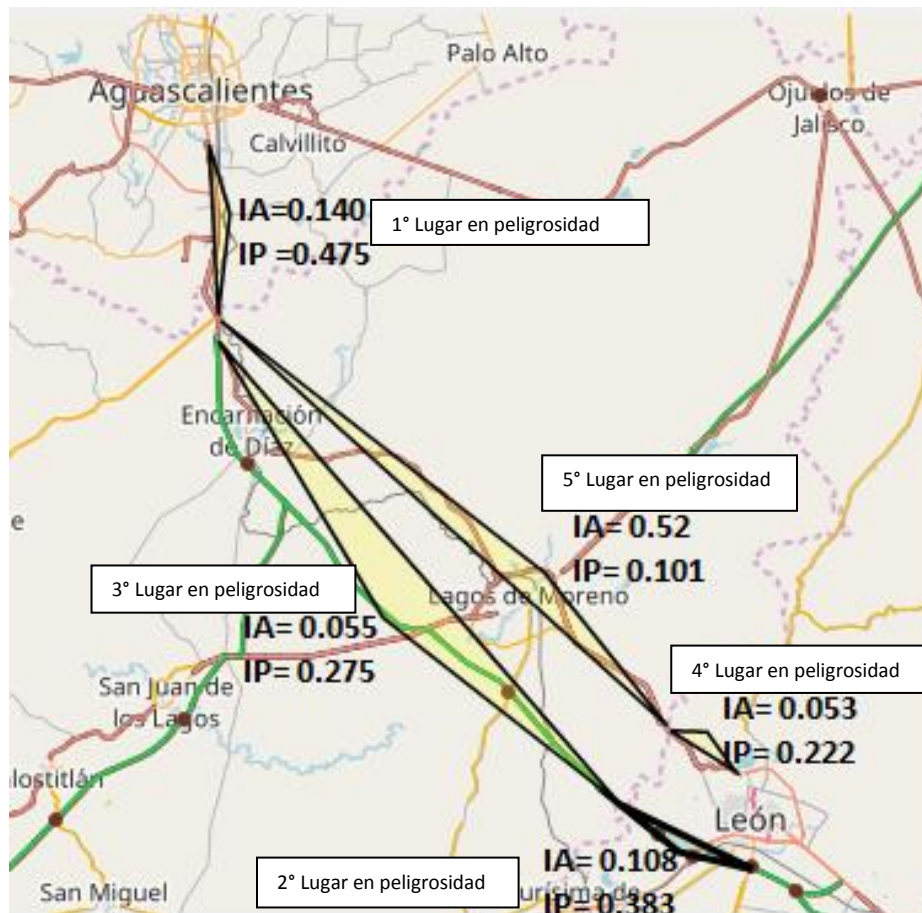
Fuente: Elaboración propia con datos de Estadísticas de accidentes de tránsito 2016 para la ruta Mex-045 y Mex-045D León-Aguascalientes. Dirección General de Servicios Técnicos. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para visualizar mejor ambos índices se establecieron los segmentos de caminos de ambas rutas según entidad federativa a través del Mapa Digital de México (Ver infra, mapa 2).

Es importante comentar que el término de accidente para establecer los índices se sigue usando para las estadísticas de la SCT, sin embargo el Banco Interamericano para el Desarrollo a través del paradigma Visión Cero, toma el término de "siniestro" similar al de hecho de tránsito terrestre, que antepone los aspectos preventivos en distintos ámbitos para reducir el deceso y las lesiones por esta causa. (Ver mapa. 2)

Mapa 2.9. Índice de accidentes e índice de peligrosidad según tramo carretero

León-Jalisco-Aguascalientes.  
Carreteras Méx-045 y Mex-045D



Fuente: Elaboración propia a través del Mapa Digital de México

IA = Índice de accidentes IP = Índice de Peligrosidad.

Nota: Los polígonos representan el segmento carretero para el cual se obtuvo un indicador.

La ruta de color rojo representa la carretera libre Mex-045

La ruta de color verde representa la carretera de cuota Mex-045D

De la información presentada podemos inferir algunas explicaciones a éste fenómeno, el tramo carretero con mayor número de accidentes es la Mex-045 en su tramo libre de Aguascalientes hasta los límites con Jalisco con un índice de accidentes de 0.140 y un índice de peligrosidad de 0.475, de acuerdo al análisis estadístico y de la observación en campo la peligrosidad es debido al número de hechos de tránsito ocurridos entre el km 105 al 120 de la Mex-045 (40 km de distancia) donde generalmente el responsable es el conductor de vehículo, entre las modalidades están la salida del vehículo y colisión con objetos fijos, así como los atropellos a peatones y ciclistas que se desplazan en los acotamientos de la carretera; situación cada vez más frecuente ya que los desplazamientos entre la ciudad y las localidades cercanas no cuentan con ciclo-vías o

áreas delimitadas para el tránsito peatonal, obligando en la mayoría de las veces a trasladarse en vehículos motorizados.

En cuanto a los datos del lugar del accidente y el control de tránsito para los km mencionados encontramos que la mayoría en los alineamientos verticales ocurren a nivel, debido a que no existe protección para ciclistas, peatones y motociclistas, por lo que muchas veces ocupan el acotamiento que generalmente suele no estar en condiciones aptas para dicho tránsito.

Entre las principales causas generalmente por parte del conductor están: el no ceder el paso al peatón, no guardar la distancia del vehículo que le precede e imprudencia.

Para este segmento carretero generalmente los vehículos involucrados son camiones medios y pesados, así como camionetas que en total representan el 44.48%, seguidos por los vehículos particulares con 41.14%.

El segundo tramo carretero en este mismo orden de siniestralidad y peligrosidad lo constituye el de cuota León con los límites del estado de Jalisco Mex-045D, a pesar de ser un camino de cuota el equipamiento urbano y la traza del camino, lo hacen ideal para exceder los límites de velocidad, en este punto carretero es frecuente visualizar a elementos de la Policía Federal Preventiva haciendo inspecciones a camiones de carga ó bien a vehículos particulares que exceden los límites de velocidad.

La mayor representatividad de siniestros viales por colisionar con objetos fijos, vehículos en movimiento (por alcance) ó camiones de carga con el 46.24%, seguido por los automóviles con 38.20%. Los km con mayor número de decesos se ubican en el km 10.0 de la mencionada ruta.

El tercer lugar es ocupado por el segmento de cuota Jalisco-León (75 km de las maxi pistas), con un índice de siniestralidad de 0.055 y peligrosidad del 0.275, para este tramo carretero prevalecen principalmente dos tipos de siniestros, colisión por alcance de vehículos, donde la causa principal es el exceso de velocidad (km 90) y por otro lado llama la atención la gran cantidad de atropellos (km 95-100).

El cuarto y quinto lugar está representado por las carreteras libres de León, límites con Jalisco y Lagos de Moreno-Aguascalientes, en ambos casos ocurren siniestros viales pero paradójicamente ocurren menos decesos que en la de cuota, los km con mayor frecuencia para la primera son el 5.0 y el 15, donde colisiones entre vehículos ó con objeto fijo, que terminaron en daños materiales o heridos, mientras que para la segunda carretera

generalmente suceden siniestros entre vehículos automotores particulares y vehículos pesados, generalmente suelen ser por imprudencia de los choferes de transporte público federal, pero es de llamar la atención que en algunas ocasiones sobre todo cuando ocurren decesos son atribuibles al diseño del camino ó bien a la falla mecánica de alguno de los vehículos, a diferencia de las rutas de cuota donde el exceso de velocidad es generalmente el factor causal del hecho de tránsito.

### **CAPÍTULO III.**

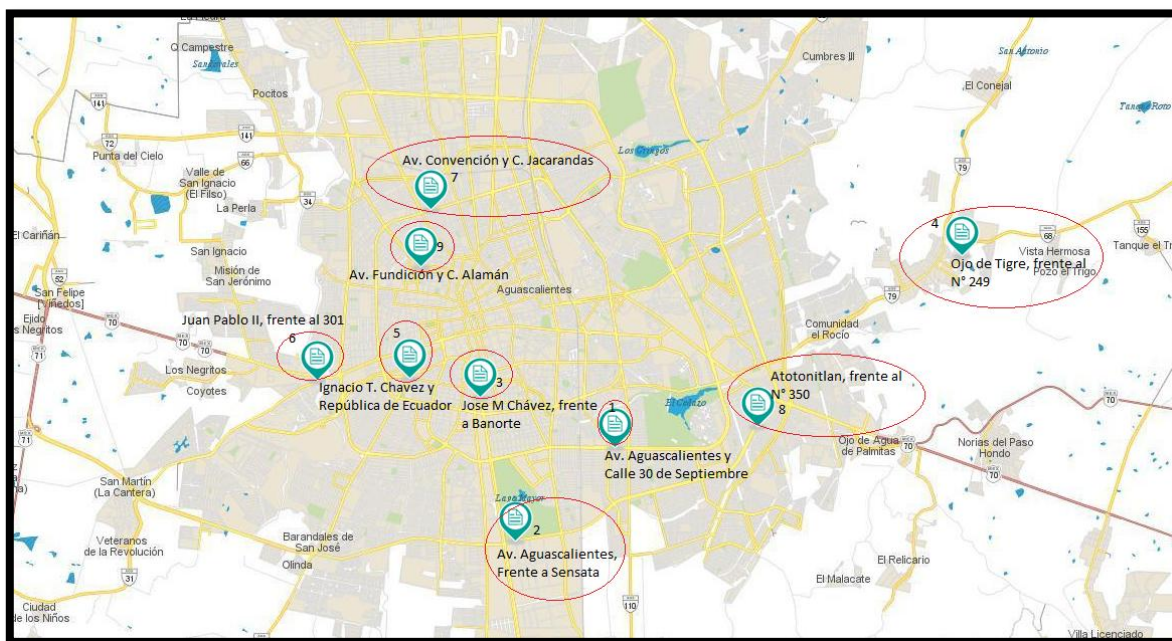
#### **Los siniestros en los campos viales de León y Aguascalientes.**

La información señalada en apartados posteriores nos da un contexto general sobre la situación del fenómeno de los siniestros viales en ambas ciudades así como sus conexiones interurbanas, sin embargo, es necesario analizar el contexto de cuatro agentes viales: Peatón, ciclista, motociclista y conductor de vehículo particular debido a que nuestro objeto de estudio está relacionado en cómo dichos agentes utilizan la vialidades reproduciendo pautas de comportamiento que generan tensiones y micro-escenas que pueden desencadenar siniestros viales.

### **Los Peatones en Aguascalientes.**

Los cruces más peligrosos para los peatones están dispersos en toda la ciudad, sin embargo, presentan características similares que son poco óptimas para recorrerlas a pie, tales como vías de gran amplitud para vehículos automotores, camellones estrechos, banquetas cuyas superficies han sido dañadas por las raíces de los árboles, muchos de los muros pintados con propaganda de varios años atrás, otros más grafitados o vandalizados, sin semáforos peatonales o con semáforos peatonales descompuestos. De acuerdo al Observatorio de Lesiones los cruces con mayor frecuencia de atropellos fueron: Avenida Aguascalientes y Calle 30 de Septiembre, Avenida Aguascalientes frente a SENSATA, Avenida José María Chávez frente al Banco Banorte, Avenida Ojo de Tigre frente al # 249, Avenida Ignacio T. Chávez y Calle República de Ecuador, Avenida Juan Pablo II frente al # 301, Avenida Convención y Calle Jacarandas, Calle Atotonitlán frente al # 350, Avenida Fundición y Calle Alamán. (Ver mapa. 3)

### Mapa 3.10. Principales cruces donde se vieron involucrados peatones atropellados en Aguascalientes, Ags 2017-2018.



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Aguascalientes/ Observatorio de Lesiones del Municipio de Aguascalientes.

Algo que llama la atención de estos espacios dominados por vehículos automotores, es la soledad que provocan al caminarlos, con lo cual surge una sensación de inseguridad, de ser observado por quienes se encuentran al interior de casas, establecimientos ó bien están realizando obra pública, pareciera que el peatón tiene como principal desventaja el desplazarse en un lugar "prestado" donde la apropiación del mismo es de quienes habitan, comercian ó explotan el espacio público de antaño. Por todo lo anterior las condiciones de infraestructura y del uso del espacio pudieran ser determinantes o facilitadoras del siniestro vial calificado como atropello.

En este mismo sentido, el peatón busca minimizar el tiempo de traslado, por tal motivo se observan estrategias como: no respetar el cruce en la vía pública destinado para el peatón porque dicen llevar prisa, otro grupo de estudiantes comentó que por "flojera" y otros más comentaron que no cuentan con puentes peatonales a la redonda; la mayoría de ellos dice "cuidamos nuestra seguridad al momento de cruzar viendo si el carro viene despacio pues nos pasamos pero si viene rápido es mejor no correr por que en segundos te alcanza y te plancha" (Hernández, 2018).

Uno de los factores que influye en la decisión de los peatones para cruzar estas vialidades está relacionado con la velocidad del vehículo y el clima; algunos comentarios sobre



dichas variables fue que: "muchas veces los conductores vienen recio, si además está lloviendo, preferimos detenernos porque con la lluvia no se ve nada, te caes y ya valiste" (Hernández, 2018). (Ver fotografías 1 y 2)

**Fotografía 2. Cruce de Avenida Siglo XXI (Tercer Anillo) con la calle Atotonitlán, Aguascalientes, Ags.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 3. Tercer Anillo y Atotonitlán a la altura del # 350 Aguascalientes, Ags**



[Fotografía de Francisco Hernández].

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.



Otra situación presentada en las vialidades del Estado está relacionada con los tipos de desplazamientos que realizan peatones con capacidades diferentes, incluyendo niños y ancianos; pareciera que la utilización del espacio por éste grupo de peatones poco interesa a los demás y por ese motivo no se respeta su derecho al libre tránsito, tal es el caso de la obstrucción de rampas para sillas de ruedas por lo que obligan a que circulen por la superficie de rodamiento. Una evidencia es el exceso de velocidad simbolizando la falta de solidaridad y respeto de los conductores de vehículos automotores sobre vías con entornos eminentemente para peatones con estas condiciones.

Finalmente encontramos a menores que utilizan el espacio vial para jugar, está situación tiene una doble causa, la primera está asociada al nulo espacio que presenta el hogar, con lo cual son expulsados al campo vial y otra porque en avenidas amplias, generalmente secundarias con camellones amplios, representan un espacio ideal para el juego, sobre todo en intersecciones de calles colectoras de tránsito vehicular para entrar a las vivienda. (Ver fotografía. 3 y 4)

Fotografía 4. Bulevar José María Chávez a la altura del Templo "Las Tres Aves Marías", Aguascalientes, Ags.



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

Fotografía 5. Av. Fundición y Calle Alamán Aguascalientes, Ags.



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

La falta de señalamientos y en general el deterioro de la infraestructura peatonal para realizar un traslado a pie, genera cierto tipo de "comportamiento improvisado" a través de ocupar un espacio destinado a otros actores ó bien exponiendo su integridad personal para no ser arrollado por un vehículo en movimiento. Los principales elementos observados fueron: Ausencia de banqueta o señalamiento, obstrucción de puestos, señalamientos confusos para peatones, ausencia de lugares de protección peatonal sobre avenidas o bulevares, arbustos ó arboles con demasiado follajes que impide al peatón observar la afluencia vehicular para decidir cruzar la calle o avenida (sobre todo aquellas que cuentan con camellón estrecho) y obras publicas permanentes que no construyen accesos ó caminos peatonales. (Ver fotos 5 y 6)

En este primer apartado, pudimos también observar que la mayoría de los peatones desconocen algunas medidas de seguridad como el observar el celular mientras se camina ó escuchar música con audífonos, situaciones que impiden alertar sobre algún peligro ó riesgo sobre todo al interactuar en avenidas o lugares con un alto flujo vehicular. Situación que cambia en época de lluvias, debido a que los conductores de vehículos automotores

mojan intempestivamente a los peatones, estos últimos van un poco más alerta para cubrirse de ellos.

**Fotografía 6. Bulevar Juan Pablo Segundo a la altura del # 301 Norte-Sur, Aguascalientes, Ags**



[Fotografía de Francisco Hernández].

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 7. Bulevar Juan Pablo Segundo a la altura del # 301 Sur-Norte, Aguascalientes, Ags.**



[Fotografía de Francisco Hernández].

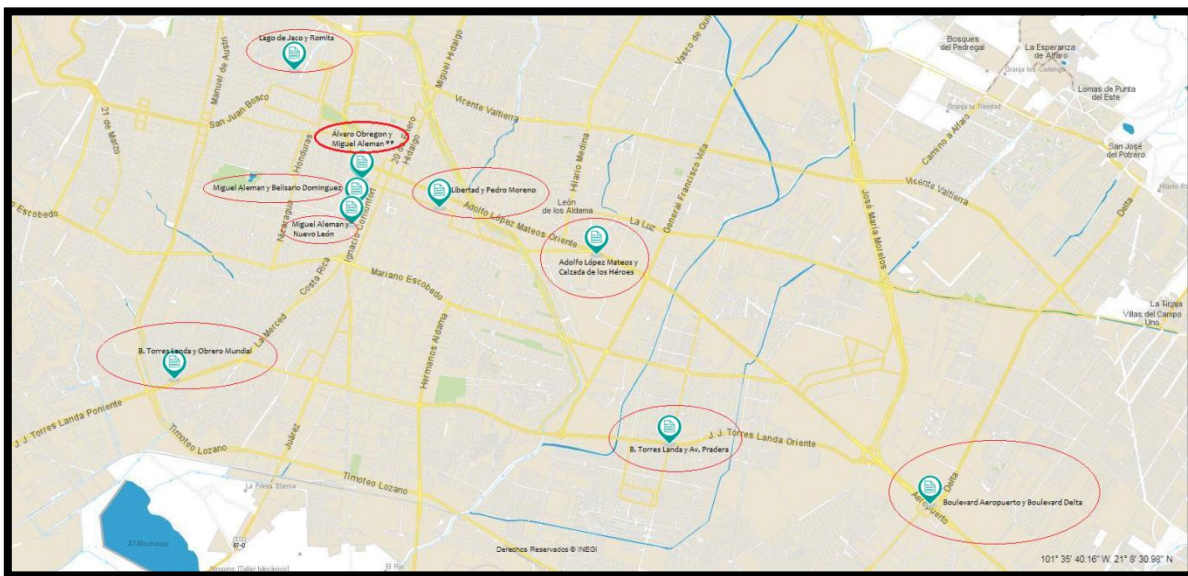
Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.



## Los peatones en León, Guanajuato.

Para la ciudad de León los principales cruces donde se ha registrado atropello de peatones durante los años 2017-2018 son: Álvaro Obregón y Avenida Miguel Alemán, Avenida Miguel Alemán y Belisario Domínguez, Avenida Miguel Alemán y Nuevo León, Boulevard Aeropuerto y Boulevard Delta, Boulevard Juan José Torres Landa y Avenida Pradera, Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Obrero Mundial, Calzada De Los Héroes y Boulevard Adolfo López Mateos, Lago de Jaco y Romita y Calle Libertad con Calle Pedro Moreno. (Ver mapa 4)

**Mapa 3.11. Principales cruces donde se vieron involucrados peatones atropellados en León, Guanajuato 2017-2018.**



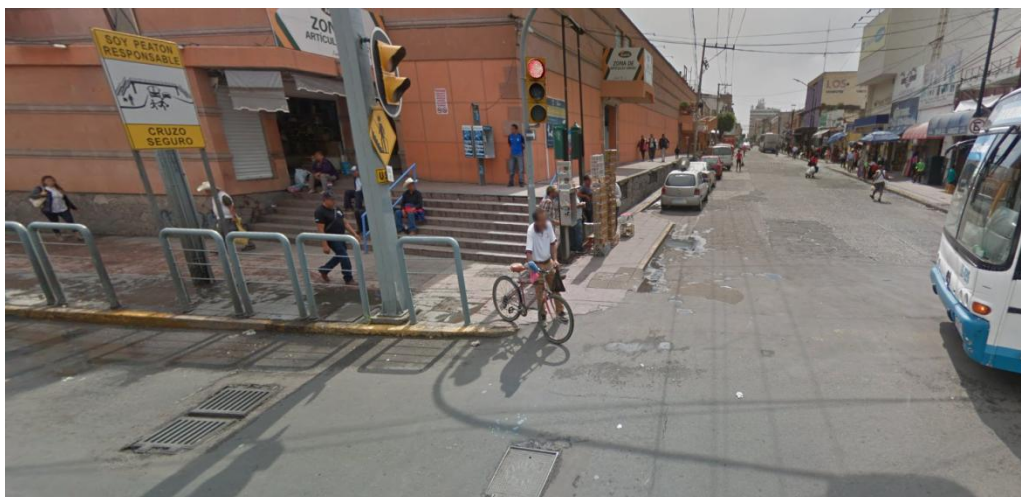
Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Guanajuato/Observatorio de Lesiones del Municipio de León 2017-2018.

La ciudad de León, Guanajuato, presenta una mancha urbana casi del doble comparada con la de Aguascalientes, por lo que los desplazamientos urbanos en su campo vial, son aún más complejos, su infraestructura peatonal es muy extensa sin embargo, se han impuesto nuevas prácticas que añaden ingredientes que inciden en los desplazamientos urbanos.

Como ejemplo tenemos los desplazamientos apremiantes que se realizan en Av. Miguel Alemán y Av. Belisario Domínguez donde la producción del espacio se debate en una lucha "ganada" por los peatones aunque puesta a prueba por los conductores de vehículos automotores, esto debido a que es una intersección con gran número de negocios y establecimientos que ofertan innumerables servicios, en dicho cruce se observa la iconografía y leyenda: "Soy peatón responsable, cruce seguro", sin embargo, se observó el

punto peatonal que nadie utiliza, todos prefieren cruzar por debajo. (Ver fotografías 7 y 8).

**Fotografía 8. Intersección de Av. Miguel Alemán y Av. Belisario Domínguez  
Flujo vehicular Sur-Norte, León, Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]  
Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 9. Intersección de Av. Miguel Alemán y Av. Belisario Domínguez  
Flujo vehicular Oriente-Poniente, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]  
Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

Esta complejidad sobre la reproducción del espacio vial entre actores ha llevado a los peatones a generar estrategias de protección para evitar ser impactados por un vehículo automotor, por ejemplo procuran cruzar las avenidas cuando los semáforos favorecen el paso; cuando éstos no los favorecen, prefieren hacerlo acompañados de otros peatones, buscando ser más visibles para los conductores de vehículos. (Hernández; 2018), lo que genera una sensación de mayor seguridad entre ellos. La situación es muy similar para las intersecciones de Álvaro Obregón y Nuevo León.

Existen otros cruces con características distintas que hacen aún más hostil el uso del espacio vial entre peatones y conductores, es el caso de la intersección de Boulevard Aeropuerto con Boulevard Parque Delta, donde prácticamente se anuló el cruce peatonal, así los vehículos que circulan de oriente a poniente toman vías colectoras para dirigirse al norte-sur, lo que ha provocado la utilización del dicho espacio por peatones y ciclistas para cruzar Boulevard Aeropuerto. (Ver fotografías 9 y 10). Aunado a ello, la vuelta continua a la derecha evita que los peatones puedan cruzar con tranquilidad.

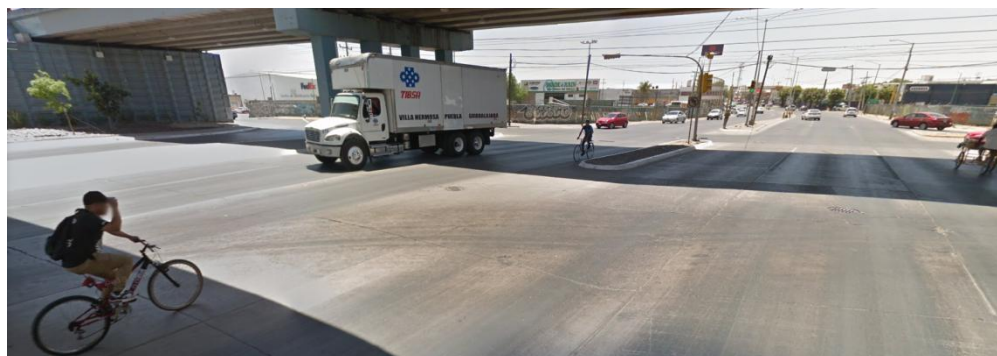
**Fotografía 10. Intersección de Boulevard Delta y Boulevard Aeropuerto.  
Flujo vehicular Norte-Sur, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 11. Intersección de Boulevard Delta y Boulevard Aeropuerto.  
Flujo vehicular Oriente-Poniente, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández] Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

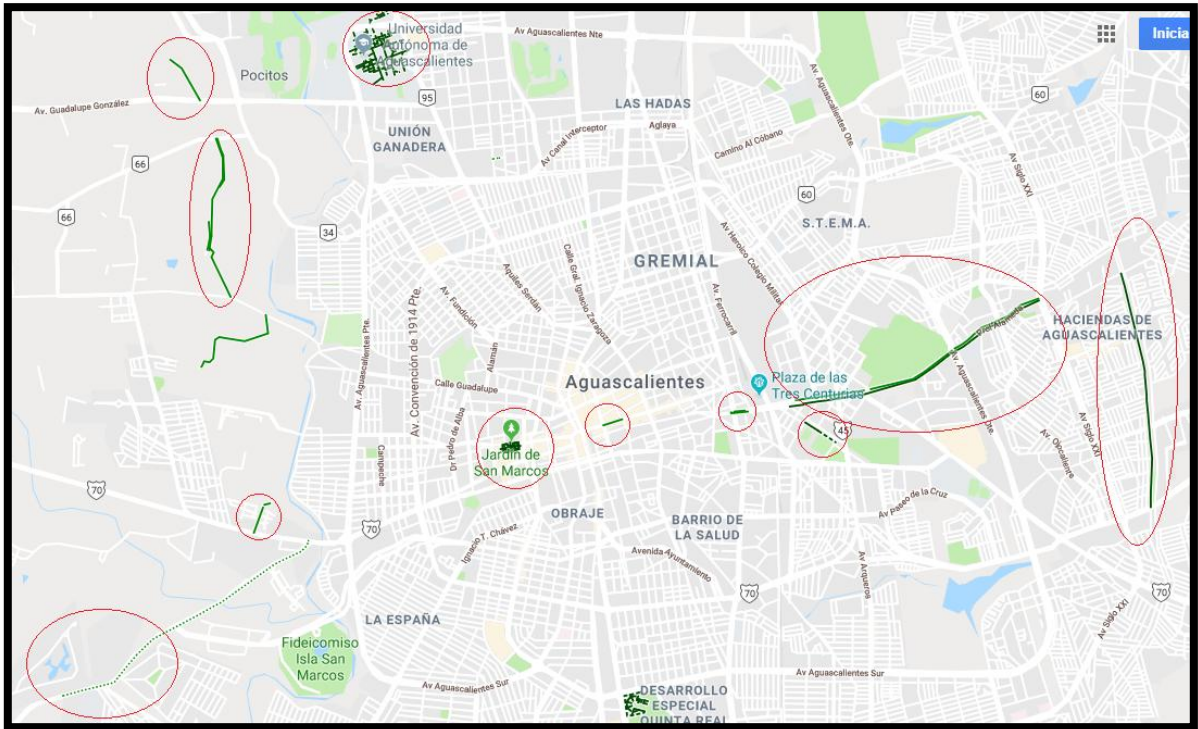
En la mayoría de los cruceros que fueron proporcionados por el Observatorio de Lesiones del Municipio de León, donde los peatones se vieron inmersos en siniestros viales que fueron clasificados de “atropello de peatones” fue posible observar a los mismos caminando sobre la superficie de rodamiento vehicular bajo la necesidad de cruzar la vía más rápido; sobre todo donde existen paraderos de la “oruga”. Recordemos que este diseño del Sistema Integral de Transporte Urbano fue adherido al diseño original de los Bulevares o Avenidas por donde quedó establecida la ruta. Se debe señalar que en algunos casos los peatones que caminan por el arroyo vehicular, transportan alguna mercancía y que normalmente comercializan productos en dichos cruceros, estos son: Boulevard Juan José Torres Landa y Avenida Pradera; Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Obrero Mundial; Calzada De Los Héroes y Boulevard Adolfo López Mateos; Lago De Jaco y Romita; Avenida Libertad y Pedro Moreno.

### **Los ciclistas en Aguascalientes.**

Aguascalientes tiene una incipiente red de ciclo vías, tan solo tres ciclo vías y un sendero logran recorrer varios kilómetros atravesando algunas colonias; Al oriente se instaló sobre Avenida Poliducto una de ellas que atraviesa de sur a norte las colonias: Ojo Caliente III, Vistas de Oriente, Villerías, Real de Haciendas y Haciendas de Aguascalientes. Del Centro al Oriente se sitúa otra sobre Avenida Prolongación Alameda, que va desde Av. Ferrocarril hasta Av. Siglo XXI, pasando por Fideicomiso Tres Centurias, La Pona y el Parque Ojo Caliente I. Al poniente se encuentra aun el sendero ciclista sobre Avenida del Valle, que recorre los fraccionamientos “La Aurora” llegando hasta “Loreta”. Y finalmente un sendereo que comienza en la Av. Adolfo Ruíz Cortines (Salida al Municipio de Calvillo) y el Boulevard Juan Pablo II, este sendero llega hasta la Universidad del Valle de México. (Ver Mapa 5)



Mapa 3.12. Ciclovías en Aguascalientes 2019.

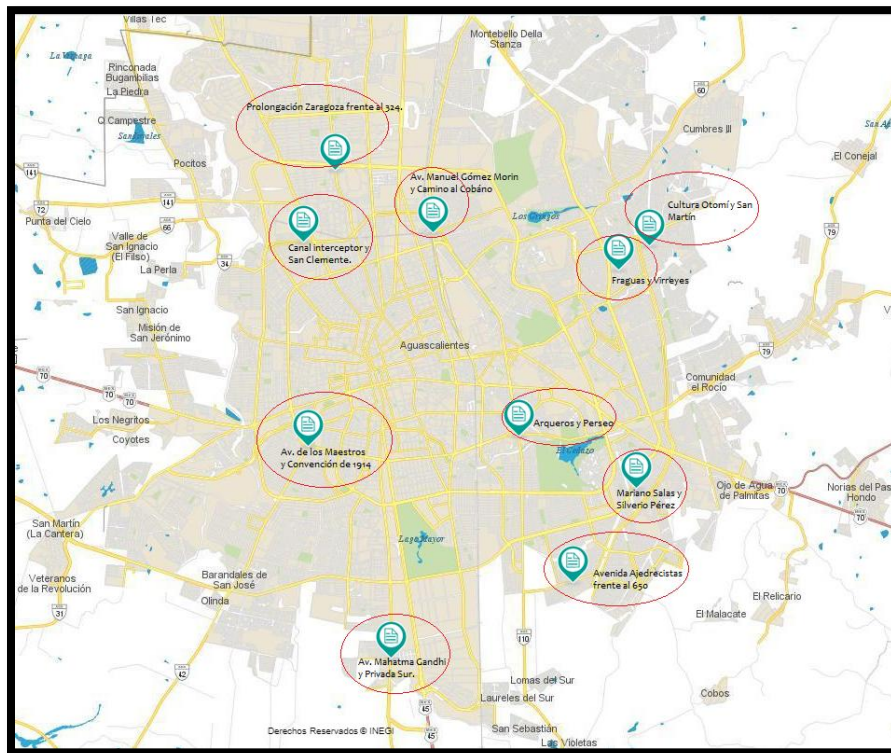


Fuente: Google Maps 2019, Elaboración propia con base en los datos de ciclo vías de de Aguascalientes.

Es por ello que los siniestros viales se expanden en los puntos definidos en la infraestructura urbana que cuentan con ciclo vías. De acuerdo al Observatorio de Lesiones tenemos un total de 10 intersecciones viales donde se registraron el mayor número de atropellos a ciclistas, estos son: Prolongación Zaragoza frente al No. 324, Fraguas y Virreyes, Cultura Otomí y Calle San Martín, Av. Ajedrecistas frente al No. 650, Av. México frente al No. 116 Av. Arqueros y Av. Perseo, Canal Interceptor y Calle San Clemente, Av. De los Maestros y Convención, Calle Efraín González, Av. Mahatma Gandhi y Privada Sur (Ver Mapa. 6).



Mapa 3.13. Siniestros donde intervinieron ciclistas en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018.



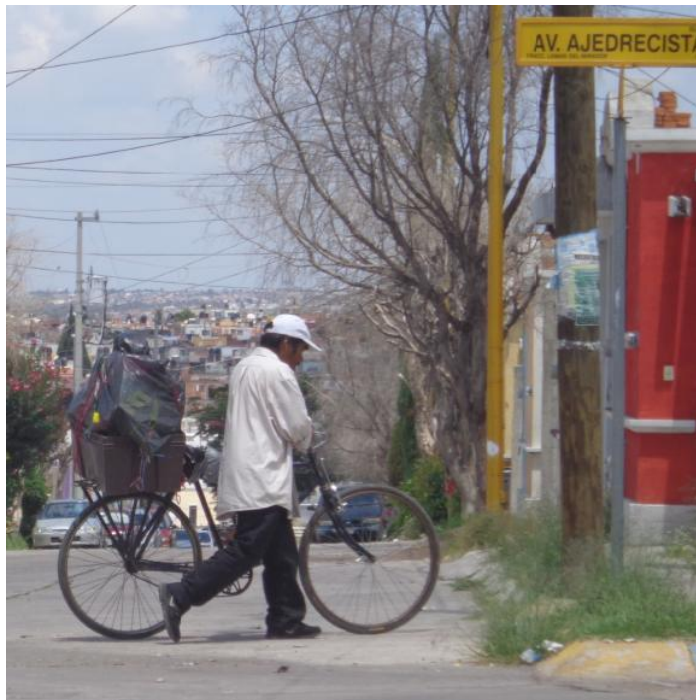
Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Aguascalientes/ Observatorio de Lesiones del Municipio de Aguascalientes 2017-2018.

Uno de los principales problemas que surge entre automovilistas y ciclistas, está relacionado con la poca visibilidad de los segundos para los primeros, esto debido a que históricamente no se tenía vislumbrado compartir tantos espacios para los automóviles, hoy en día los encontramos en todas las zonas urbanas y periurbanas sin importar la pavimentación de la superficie de rodamiento; Dicha situación obliga entre otras cosas a utilizar medios visibles para transitar en bicicleta, situación que hasta hoy en día no ha terminado por cristalizar en el campo vial de Aguascalientes, tal es el caso que en ocho de los 17 puntos observados los ciclistas menos del 50% de ciclistas utilizaban ropa clara para ser más visibles sobre todo en la tarde-noche, el resto de ciclistas no utilizaba ningún elemento de protección al viajar y más aún tan solo en uno de los puntos de observación (Av. Prolongación Alameda y Avenida Tecnológico), dos ciclistas contaban casco y cintas reflejantes durante su trayecto. Es decir, las medidas de seguridad son escasas y en su mayoría nulas.

Aunado a ello se puede observar al ciclista que utiliza su bicicleta como medio de transporte de mercancía, dejándolos más expuestos a los siniestros viales debido a que su movilidad es lenta y voluminosa, generalmente en cuadríciclos o bien con acompañantes o

mascotas que por lo regular realizan actividades como recolectar material reciclado ó vender comida. (Ver fotografías 11 y 12)

**Fotografía 12. Intersección Av. Ajedrecistas y Av. Poliducto Oriente-Poniente. Aguascalientes, Ags.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 13. Intersección Av. Alameda y Av. Tecnológico, Aguascalientes, Ags.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

En éste mismo sentido sobre la reproducción de los ciclistas en el espacio vial, se pudo observar que en 13 de los puntos donde dónde supuestamente hay ciclo vías, solo se encuentran espacios compartidos con automóviles; por lo cual los ciclistas circulaban por la vía de flujo vehicular, pero también circulan entre vehículos, en sentido contrario, sobre las banquetas y todos aquellos espacios en donde pueden hacerlo sin respetar el sentido de circulación. En éste sentido, se constató en 15 de los lugares que señala el observatorio de lesiones del Municipio de Aguascalientes, donde ocurren con mayor frecuencia accidentes que involucran a ciclistas, no cuentan con infraestructura adecuada para proteger a los mismos, es decir; No cuentan con barreras de protección, bollas ó topes de seguridad, ó algún otra barrera física que impida el acceso de automóviles o motocicletas a las ciclo-vías. Estas se construyen al mismo nivel de la superficie de rodamiento vehicular, por ejemplo la Avenida Prolongación Alameda y Av. Ojo Caliente; Por lo tanto conductores particulares y de transporte público obstaculizan el espacio exclusivo de ciclista e impedían su libre tránsito en todo momento. (Hernández; 2018)

Otro ejemplo de las reglas no escritas se presenta en Avenida Ajedrecistas, que cuenta con ciclo vías, sin embargo, éstas no son utilizadas por ciclistas, debido a la longitud de la avenida y a la amplitud de los carriles de circulación vehicular donde los peatones prefieren subirse a la ciclo vía para evitar algún incidente con los automotores; Por lo tanto los ciclistas se ven obligados a descender de su bicicleta y caminar sobre la vía ó bien desplazarse por la superficie de rodamiento vehicular. Lo que ha provocado que los espacios destinados para cada agente vial no sean utilizados por los mismos, se da un uso diferenciado del espacio vial. (Hernández; 2018)

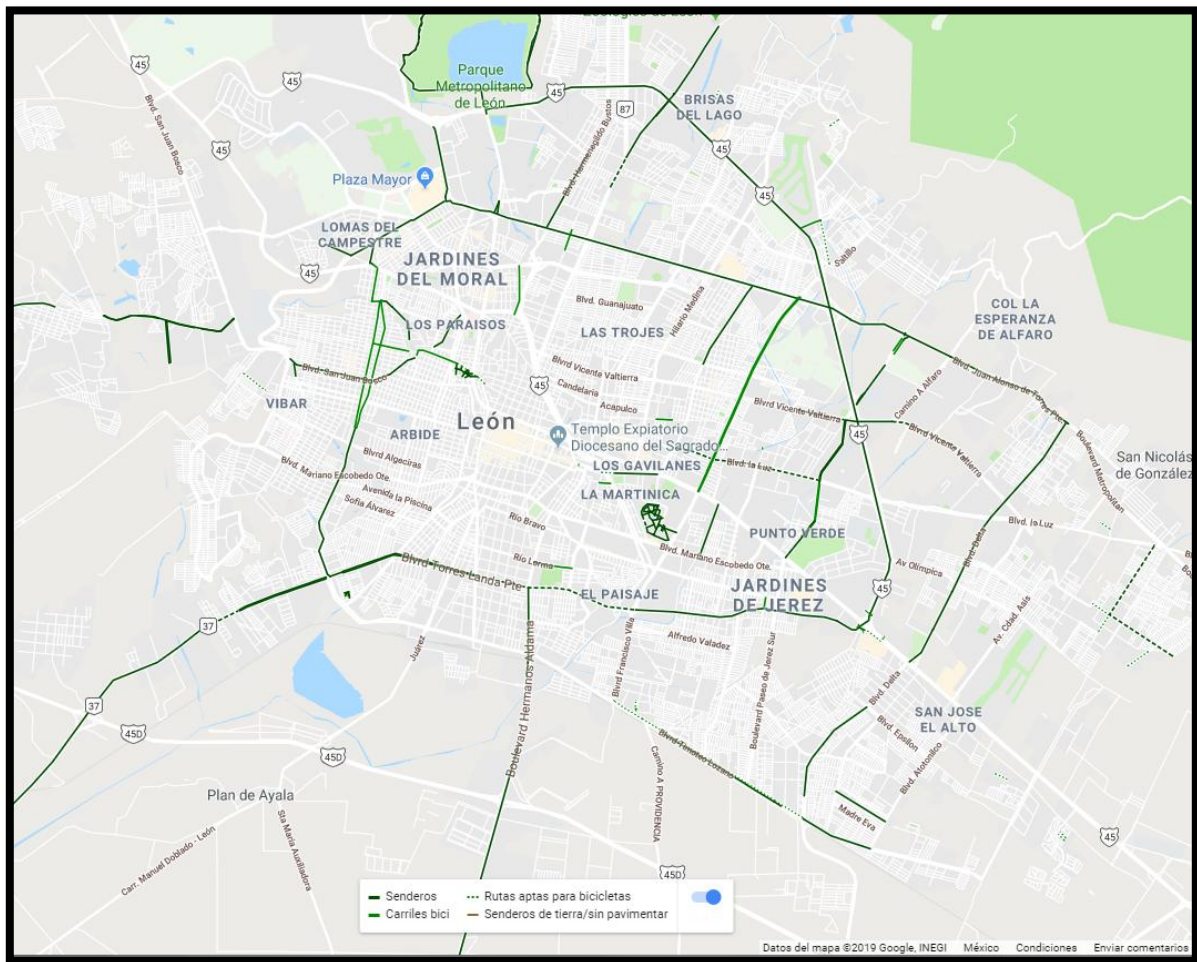
La mayoría de ciclistas no respetan el alto, debido a que suelen conocer las rutas de traslado, el tiempo de los semáforos y con ello los momentos donde la circulación de vehículos automotores comenzará a realizarse; Esto provoca que realicen maniobras de riesgo (sobre todo los jóvenes), exponiendo su seguridad personal entre las más comunes observadas fueron: Circular en sentido contrario, no respetar el semáforo, rebasar por la derecha para incorporarse a la izquierda, no hacer alto total en las intersecciones, no respetar las banquetas y accesos exclusivos para peatones. (Hernández; 2018)

Finalmente se constató a muchos ciclistas con audífonos ó "manos libres" escuchando música ó hablando por teléfono celular, situación que provoca percances con peatones y conductores ya que no prestan atención a los viajes e interacciones que realizan con el resto de los agentes viales, pareciera que la normatividad es laxa y no se aplica la ley por parte de los policías de tránsito o ciclo-policías (Hernández; 2018).

## Los ciclistas en León, Guanajuato.

Continuando con el análisis de los Ciclistas para la ciudad de León, se pudo observar que ésta presenta una mejor infraestructura de ciclo-vías que la ciudad de Aguascalientes, debido a que se tienen muchos más kilómetros construidos pero sobre todo presenta una conectividad que permite circular algunas periferias de la misma (Ver Mapa 7)

Mapa 3.14. Ciclovías en León Guanajuato.

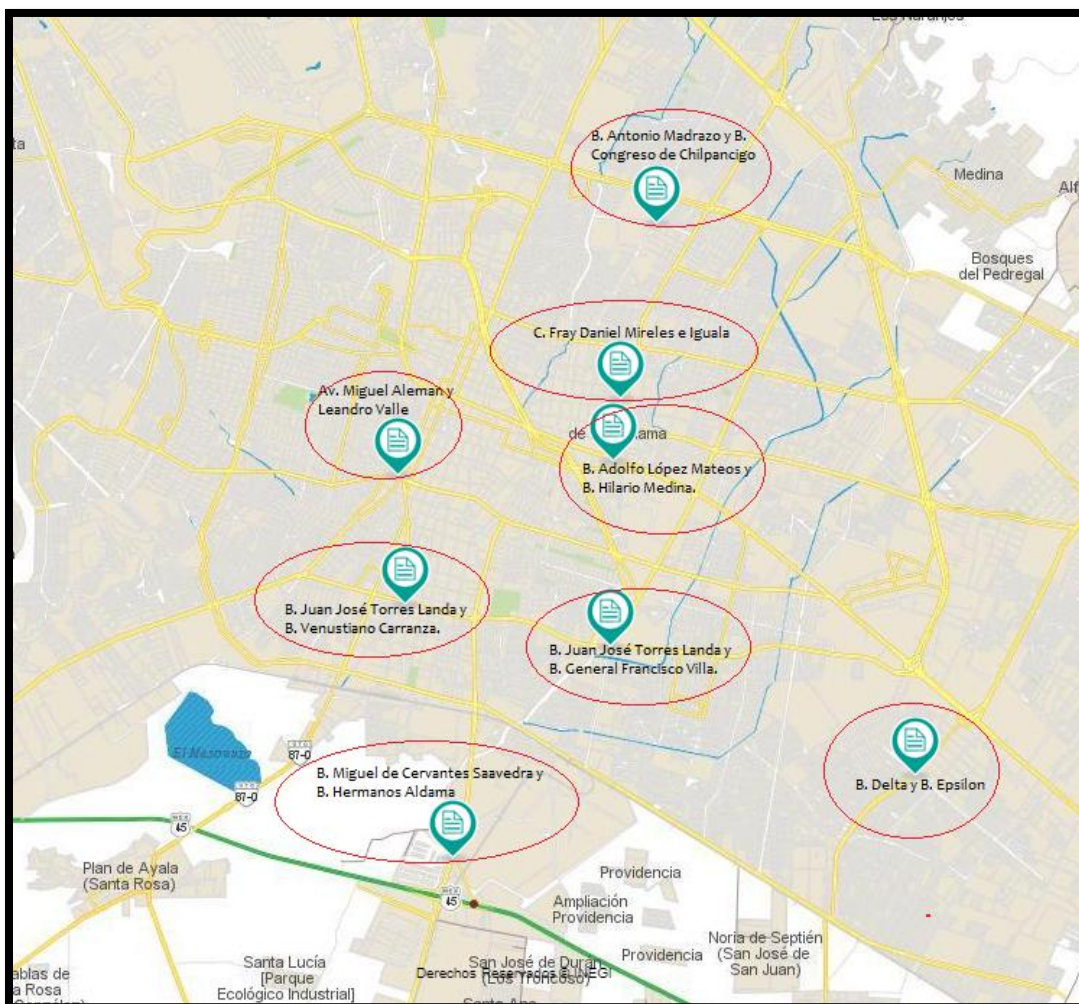


Fuente: Mapa de Google Maps del Municipio de León, con información de INEGI 2019.



Para el caso de León, Guanajuato, los nueve cruces que presentaron mayor frecuencia están representados por Boulevard Adolfo López Mateos Y Boulevard Hilario Medina, Avenida Miguel Alemán y Leandro Valle, Boulevard Antonio Madrazo y Boulevard Congreso de Chilpancingo, Boulevard Delta y Boulevard Épsilon, Boulevard Guanajuato y Calle Lucero, Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Venustiano Carranza, Boulevard Miguel De Cervantes Saavedra y Boulevard Hermanos Aldama, Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard General Francisco Villa, Así Como Circuito Fray Daniel Mireles con la Calle Iguala. (Ver Mapa 8).

**Mapa 3.15. Siniestros donde intervinieron ciclistas en León, Guanajuato según lugar 2017-2018**



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Guanajuato/ Observatorio de Lesiones del Municipio de León 2017-2018.

Respecto a las medidas de seguridad personal para los puntos referidos en la ciudad de León, los resultados están divididos ya que para un grupo en su mayoría ocupados por estudiantes y obreros, el uso de ropa clara, casco, luces para ser visibles, entre otros muchos accesorios, no es utilizado para transitar en las vialidades, mientras que otro grupo generalmente visibles en fines de semana o en horarios matutinos utiliza equipamiento de seguridad que de acuerdo al testimonio de los mismos es considerado como un medio de protección estricto para hacerse visible ante los conductores de vehículos automotores. Otra acción Además de la ya mencionadas por los ciclistas es que en aquellas vialidades que no cuentan con ciclo vías, suelen ocupar la superficie de rodamiento para circular de ambos sentidos, incluso por carriles exclusivos para el SIT o vehículos automotores. (Ver Fotografía 14)

**Fotografía 14. Intersección Av. Miguel Alemán y Leandro Valle, Centro León- Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

León tiene muchas vialidades de flujo continuo por lo que se han construido circuitos exclusivos para ciclistas; la mayoría de los usuarios observados utiliza las ciclo vías como medio transporte para llegar al trabajo, se observaron en su mayoría jóvenes estudiantes, vendedores y obreros. En un menor número de casos, sobre todo fines de semana se presenciaron ciclistas realizando actividades deportivas. (Ver Fotografías 15 y 16)

**Fotografía 15. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

**Fotografía 16. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.



En lo que respecta a las normas de circulación y utilización de las ciclo vías, se observó que algunos ciclistas utilizan distractores como audífonos ó celular, otros más deciden llevar a un acompañante, a pesar de que la bicicleta solo da cabida para una persona. Estas acciones son sancionadas por la Ley de Movilidad, pero ignoradas por los ciclistas, incluso muchos de ellos se sorprendieron al conocerlo, comentando que "no sabía que llevar a un acompañante incurría en una multa" [...] "yo casi siempre hablo por celular cuando vengo en la bici...pues para disfrutar el paseo" (Hernández, 2018). (Ver Foto 17)

**Fotografía 17. Intersección B. Torres Landa y B. Francisco Villa, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

Por otra parte en los lugares donde no se cuenta con ciclo vía, los ciclistas siempre se desplazan por la derecha para evitar algún accidente (De acuerdo a la Ley de Movilidad del Municipio de León, se describe que el ciclista puede ocupar un carril completo para circular, -el de extrema derecha-) sin embargo, lo hacen pegados a la banqueta ocasionando que los conductores de vehículos automotores pasen muy cerca de los mismos; Cabe mencionar que en uno de los puntos observados existen cambios abruptos de circulación debido que el usuario circula por la ciclo vía pero se ve forzado a descender a nivel de la superficie de rodamiento vehicular cuando llega a un cruce. Esta situación se observó en Boulevard Juan José Torres Landa, Delta y Épsilon. Una característica observada en este último fue la obstrucción por parte de un "tianguis" donde los espacios



destinados a los ciclistas son ocupados e impiden la adecuada circulación de los mismos, incluyendo también a los peatones. (Ver Fotografía 18)

Fotografía 18. Intersección B. Épsilon y B. Delta, León-Guanajuato.



[Fotografía de Francisco Hernández]

Archivo fotográfico personal para apoyar el diario de campo de la investigación.

Cabe señalar que las avenidas con las que cuenta este municipio son de flujo continuo y los vehículos circulan a exceso de velocidad, esto se conjuga con los cruceros que llegan a conformarse hasta por 06 intersecciones, tal fue el caso del B. Miguel de Cervantes Saavedra y B. Hermanos Aldama, donde se tienen que analizar y tomar decisiones muy rápidas por parte de los ciclistas para no ser impactados.

Un dato relevante para el uso correcto de las ciclo vías es el equipamiento de semáforos, sin embargo, para los conductores de vehículo que usan los retornos instalados a lo largo de las mismas, no se detiene al dar vuelta en "U" para retornar, a pesar de que el ciclista tiene su luz verde para continuar su trayecto en línea recta sobre la ciclo vía. Esta conducta de falta de respeto es emulada por los ciclistas hacia los peatones donde en repetidas ocasiones ganan el paso o imponen la velocidad de la bicicleta sobre los mismos.

Es importante decir que al igual que en otras ciudades el movimiento ciclista se inscribe en una dinámica global para recuperar las ciudades a través de la adaptación de un entorno urbano que le devuelva a éstas sus dimensiones humanas (Sánchez, 2016).

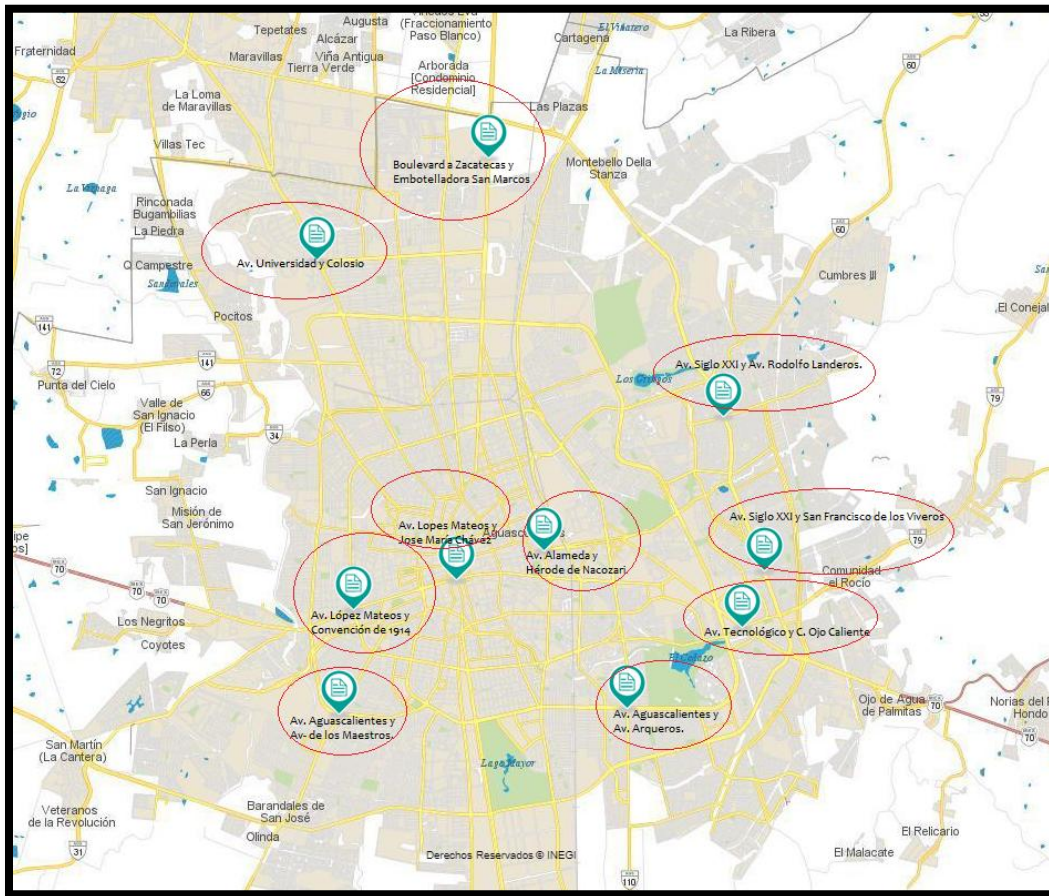
## **Los Motociclistas en Aguascalientes.**

Ambas ciudades presentan un incremento de motociclistas debido al declive económico que se ha presentado para adquirir hidrocarburos, por tal motivo distintas empresas dedicadas sobre todo al sector servicios, han preferido movilizar sus mercancías a través de motocicletas.

Esta situación ha provocado que un buen número de siniestros viales, estén relacionados con éste tipo de vehículo automotor, la Secretaría de Salud a través de la Iniciativa Mexicana para la Seguridad Vial, realiza un estudio muy interesante sobre éste grupo de agentes viales, destacando como riesgo principal, la no utilización de casco, aunado a ello las observaciones recopiladas en campo, destacan como uno de los grupos viales con mayor riesgo debido a dos variables, por un lado la velocidad con la que se desplazan y la poca ó nula protección que suele brindar una motocicleta.

Para el caso de la ciudad de Aguascalientes, los cruceros con mayor incidencia fueron: Av. Aguascalientes y Av. Arqueros, Av. Aguascalientes y Av. De los Maestros, Av. Alameda y Av. Héroe de Nacozari, Av. Lic. A. López Mateos y Av. Convención, Av. Lic. A. López Mateos y Av. José María Chávez, Av. Siglo XXI y Av. Rodolfo Landeros, Av. Siglo XXI y San Francisco de los Viveros, Av. Tecnológico y Calle Ojo caliente, Av. Universidad y Blvd. Colosio, finalmente Blvd. A Zacatecas frente a pasteurizadora San Marcos. (Ver mapa 9)

Mapa 3.16.Siniestros viales donde intervinieron motociclistas en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018.



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Aguascalientes/ Observatorio de Lesiones del Municipio de Aguascalientes 2017-2018.

El mapa anterior, muestra que los siniestros viales que involucran a los motociclistas, se ubican al oriente de la ciudad, generalmente jóvenes que acuden al centro de la ciudad a estudiar y trabajar prestando algún servicio.

En cada una de las intersecciones se pudo observar que los motociclistas utilizan casco, sin embargo, cuando llevan un pasajero suelen prestarlo al mismo, por lo que las policías viales en últimas fechas han estado disuadiendo dicha conducta con operativos que consisten en detenerlos para exhortarlos a utilizar el mismo. En su mayoría los motociclistas respetan el número máximo de pasajeros, sin embargo, en algunas ocasiones viajaban más de dos pasajeros sobre todo niños que no portaban con alguna caso (Hernández, 2018). Ver fotografía 19.

**Fotografía 19. Intersección Av. Siglo XXI y Rodolfo Landeros, Aguascalientes, Ags.**



[Fotografía de Francisco Hernández]

Dos mujeres circulando en motocicleta sin casco, una de ellas menor de edad porta una lonchera.

En algunas observaciones de las intersecciones, entre ellas Av. Tecnológico y calle Ojo caliente así como Av. Siglo XXI y Haciendas de Aguascalientes se identifico que las motocicletas presentaban modificación de su estado original, generalmente agregando implementos de carga para transportar mercancía. (Ver Fotografía 20)

Fotografía 20. Intersección Av. Siglo XXI y Av. Haciendas de Aguascalientes, Aguascalientes-Ags.



[Fotografía de Francisco Hernández]  
Vendedor de pulque con bidones y desechables.

Continuando con éste contexto, se pudo constatar que la mayoría de las motocicletas no respeta las zonas para cruce peatonal, ésta área que invaden es comúnmente llamada piano o cebrá y consiste en una líneas amarillas o blancas pintadas sobre la superficie de rodamiento cerca del semáforo en dirección vertical. La principal razón en voz de algunos de ellos se debe a que en el momento que el semáforo está en "rojo" aprovechan para posicionarse hasta adelante del tráfico vehicular para ser los primeros en salir cuando el semáforo cambia a verde, ya que los vehículos son muy lentos para ellos (Hernández, 2018). Cabe mencionar que en las avenidas Universidad y Blvd. Colosio, Av. Alameda y Héroe de Nacozari las cuales cuentan con ciclo vías los motociclistas circulan por estas para evitar el tráfico y avanzar más rápido exponiendo a los ciclistas que circulan en la misma vía pero a menor velocidad.



Una conducta generalizada que se presenta entre motociclistas y automovilistas es la forma en que los primeros realizan adelantamientos sobre los segundos. Los rebases suelen ser intempestivos para llegar más rápido a su destino; Generalmente circulando entre carriles ó bien circulando a un costado de los vehículos automotores esperando la oportunidad de que se "abra" un espacio para iniciar el rebase, también muchos de los siniestros en este tipo de maniobra ocurren por qué no guardan la distancia con respecto a otros vehículos. (Ver fotografía 21)

Fotografía 21. Intersección Av. Aguascalientes y B. Colosio, Aguascalientes-Ags.



[Fotografía de Francisco Hernández]

Motocicleta rebasando intempestivamente un vehículo para incorporarse a un carril exclusivo para ciclistas.

Dentro de las observaciones realizadas se constató que la mayoría de las motocicletas conducen en exceso de velocidad, sobre todo en Av. Siglo XXI y Bulevar a Zacatecas; dejando de lado todas y cada una de las señales de tránsito de tipo preventivo, restrictivo e informativo).

Un elemento relevante durante las observaciones en los cruceros fue que la mayoría de motociclistas circulan de forma irregular por las superficies de rodamiento posible, debido a que lo conductores de vehículos automotores no respetan el espacio que ocupa la motocicleta en el carril de circulación, en respuesta de un motociclista comento: “Uno tiene que circular así porque te echan la lámina y no puedes contra un coche, tienes que cuidarte” (Hernández, 2018). (Ver Fotografía 22)

**Fotografía 22. Intersección Av. Ojo Caliente y Av. Tecnológico, Aguascalientes-Ags.**



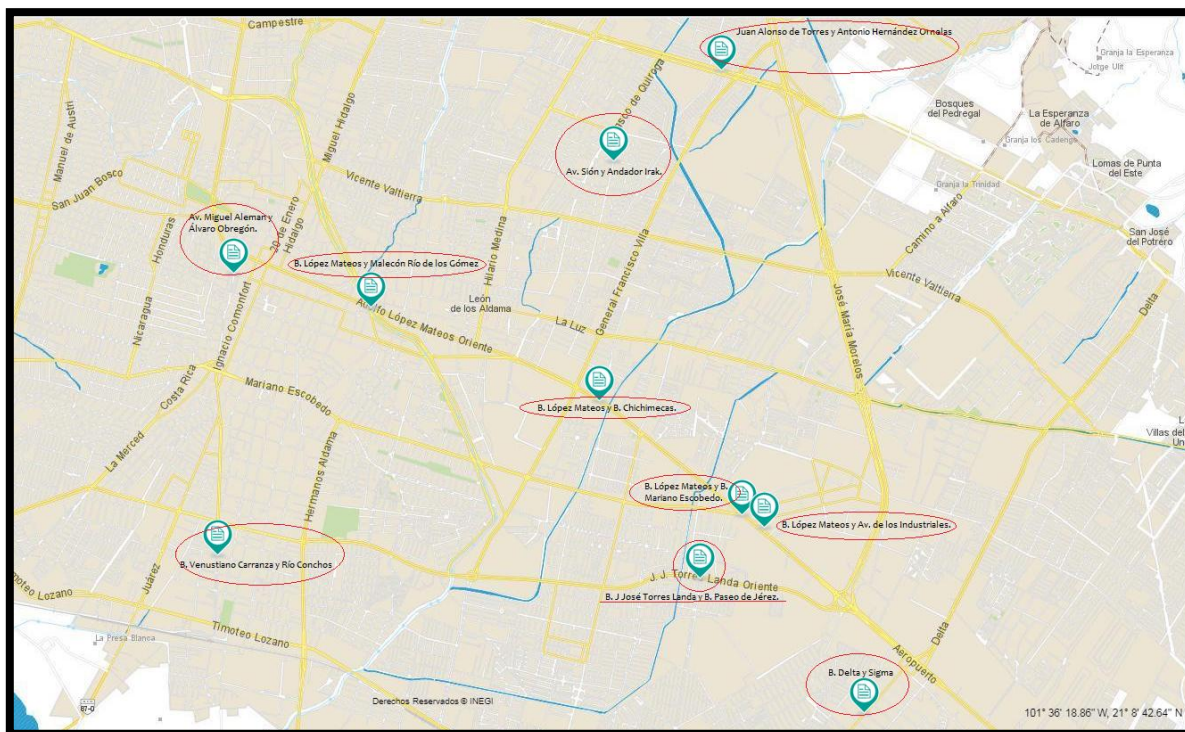
[Fotografía de Francisco Hernández].

Motocicleta esperando el semáforo en verde sobre el paso peatonal.

## Los motociclistas en León, Guanajuato.

En este mismo contexto la ciudad de León, ha presentado una mayor proliferación en el crecimiento de motocicletas, de acuerdo al Observatorio de Lesiones los cruceros con mayor incidencia durante el 2017-2018 fueron los siguientes (Ver mapa 10)

Mapa 3.17. Siniestros donde intervinieron motociclistas en León, Guanajuato según lugar 2017-2018.



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Guanajuato/ Observatorio de Lesiones del Municipio de León 2017-2018.

### Bulevar Juan Alonso de Torres y Antonio Hernández Órnelas:

La intersección de éste Bulevar con la Calle Antonio Hernández no se encuentra en buenas condiciones de pavimento, un elemento clave para que las motocicletas derraparan en tres de los momentos que observamos el cruce, en este mismo sentido la maniobra que realizan los motociclistas para incorporarse a B. Alonso Torres lo realizan directamente a los carriles de alta velocidad y no por la lateral, además de que las divisiones hechas a través de las bollas están desfasadas obstaculizando el acceso directo a Antonio Hernández. Existe una gran diferencia en cuanto a la velocidad de circulación de los motociclistas que llevan mercancías en particular (refacciones y comida) que se imponen sobre aquellos motociclistas que no transportan mercancía, existe una especie de código entre ellos que se acepta y no se compite por el espacio, situación que se puede



ejemplificar con aquellos motociclistas que pertenecen a clubes deportivos o recreativos y cuyo tránsito en el espacio vial se exhibe pero no se compete con quienes realizan actividades económicas ó de prestación de servicios. (Ver fotografía 23).

**Fotografía 23. Intersección Boulevard Juan Alonso de Torres y Antonio Hernández Órnelas, León-Guanajuato.**

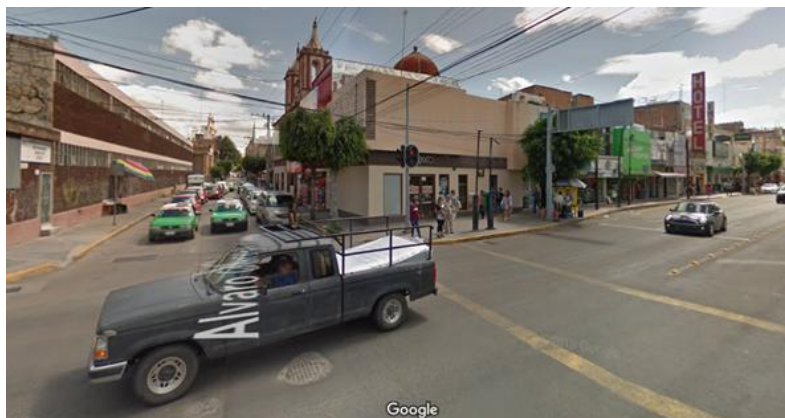


[Fotografía de Google Maps 2018]

Refleja una parte correspondiente a Antonio Hernández Órnelas no pavimentada, además que la isla de protección conformada por bollas obliga al usuario a incorporarse por la lateral, situación que no es respetada.

Av. Miguel Alemán y Álvaro Obregón: La característica de éste cruce es que en horas pico es sumamente concurrido, además el hecho de que Álvaro Obregón sea una calle de dos carriles y desemboque a Miguel Alemán que tiene cuatro carriles, hace que la congestión vehicular sea grande, motivo por el cual los adelantamientos y rebases realizados por motociclistas se realicen intempestivamente y además se coloquen en el área del cruce peatonal provocando altercados con los peatones que pretenden cruzar. (Ver fotografía 24)

**Fotografía 24. Intersección Av. Miguel Alemán y Álvaro Obregón, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018]

Boulevard Delta y Sigma: Este cruce cuenta con una gasolinera que en horas pico presenta gran afluencia vehicular, el problema es que muchos de los conductores que salen para incorporarse a B. Delta salen demasiado rápido y presentan un fuertes altercados con los motociclistas que rebasan por la derecha, siendo ésta una de las principales faltas que cometen a diario y por las cuales son embestidos por los vehículos automotores. (Ver fotografía 25)

**Fotografía 25. Intersección Boulevard Delta y Calle Sigma, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018]

Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Paseo de Jerez: Al igual que para el acoso de otros agentes viales, es un cruce complejo, sobre todo porque los motociclistas entran y salen intempestivamente de los negocios que se encuentran alrededor del mismo, prestando servicios de manera rápida y generalmente viajando sin medidas de seguridad y con malas condiciones mecánicas en las motocicletas. No existe un respeto al peatón por lo que frecuentemente estos bajan de la banqueta para rodar por la superficie de rodamiento vehicular. (Fotografía 26)

**Fotografía 26. Intersección Bulevar Torres Landa y Paseo de Jerez, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018]

Boulevard Venustiano Carranza y Río Conchos: En este cruce tiene un negocio de venta de refacciones y servicio mecánico de motocicletas, coincidentemente es uno de los que representan mayor frecuencia de acuerdo al Observatorio de Lesiones del Municipio de León, al realizar la observación nos percatamos que entran y salen clientes constantemente, además se involucran en altercados de tránsito por el estacionamiento que las motocicletas ocupan tanto arriba como abajo de la banqueta. (Ver Fotografía 27)

**Fotografía 27. Bulevar Venustiano Carranza y Río Conchos, León-Aguascalientes.**



[Fotografía de Google Maps 2018]

Avenida Sión y Avenida Irak: La particularidad de éste cruce es que no cuenta con suficiente visibilidad en las esquinas, sobre todo por el estacionamiento de camionetas medianas y ligeras así como por el acomodo de un buen número de obstáculos en las esquinas (llantas) debido a la vulcanizadora que se encuentra sobre la Avenida Sión. (Ver fotografía 28 y 29)

**Fotografía 28. Intersección Av. Sión y Av. Irak, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018] Se observa una pila de neumáticos que obstaculiza la vista de los conductores.

**Fotografía 29. Intersección Av. Sión y Av. Irak, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018] Motociclista menor de edad circulando sin casco.

B. Adolfo López Mateos y Boulevard Mariano Escobedo: Al igual que en otros cruceros, tiene la particularidad de que para incorporarse de oriente a poniente por Mariano Escobedo rumbo al sur del B. Adolfo López Mateos, se tiene que dar un cuarto de vuelta a la izquierda, sin embargo, el semáforo tiene poca duración para dar paso a los vehículos que circulan de norte a sur por López Mateos y debido a esto ambas vialidades no respetan la luz ámbar del semáforo, lo que ocasiona choques por alcance; refiriéndonos a las motocicletas, éstas al “sentirse” más ágiles logran esquivar con mayor rapidez los vehículos que aceleran en cuanto se pone la luz del semáforo en verde, sin embargo, muchas veces no logran evitar el siniestro vial. (Ver fotografía 30)

**Fotografía 30. Intersección Bulevar López Mateos y Bulevar Mariano Escobedo, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018] Motociclista esperando dar vuelta a la izquierda para incorporarse a Bulevar López Mateos Poniente.



B. Adolfo López Mateos y Malecón del Río de los Gómez: Presenta una problemática asociada a una desventaja en la vialidad menor (Malecón del Río de los Gómez), debido a la duración del semáforo y el gran aforo vehicular, que sin duda comienza a dejar claro que no fue la solución más idónea para el desahogo vehicular, una vez que la vialidad de flujo continuo se desarrolla sobre el malecón, a través de los túneles que interconecta con otras vialidades. Por lo tanto las incorporaciones con mayor rapidez provocan un descuido obligado al no tener el control de todos los cruceros. (Ver Fotografía 31)

**Fotografía 31. Intersección Malecón de los Gómez con B. López Mateos, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018] La intersección presenta continuamente trabajos de reparación vial.

Boulevard Adolfo López Mateos y Av. de los Industriales: Av. de los Industriales al ser una intersección en Delta de dos carriles que desemboca en López Mateos, provoca que la lucha por el espacio vial sea desigual, con mayor riesgo por parte de los motociclistas debido a que no existe un cuerpo metálico que los proteja, el rebase entre vehículos, el anteponer su motocicleta sobre el cruce de peatones y sobre todo el adelantar al resto de los vehículos por extrema derecha es una práctica común sobre todo entre motociclistas repartidores. Pareciera que las leyes viales son menos coercitivas para los mismos, una vez que se respetan a conveniencia de éstos. (Ver fotografía 32)

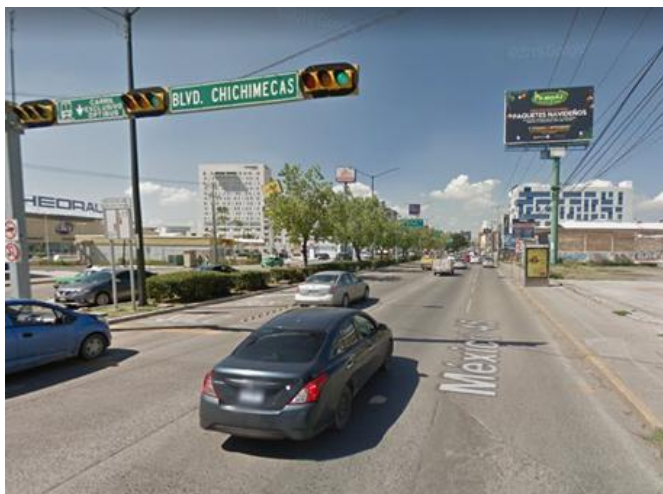
**Fotografía 32. Intersección B. López Mateos y Av. de los Industriales, León-Guanajuato.**



[Fotografía de Google Maps 2018] Motociclista rebasando por la derecha para incorporarse a Av. de los Industriales.

Boulevard Adolfo López Mateos y B. Chichimecas: B. Chichimecas al tener mayor afluencia vehicular de norte a sur para incorporarse a López Mateos, genera congestión y por lo tanto conflictos entre motociclistas debido a los negocios y empresas que se encuentran sobre López Mateos, (agencias de autos, hoteles, comercios de comida rápida), generalmente sucede en las horas pico. (Ver fotografía 33)

### **Fotografía 33. Intersección B. López Mateos y B. Chichimecas, León-Guanajuato.**

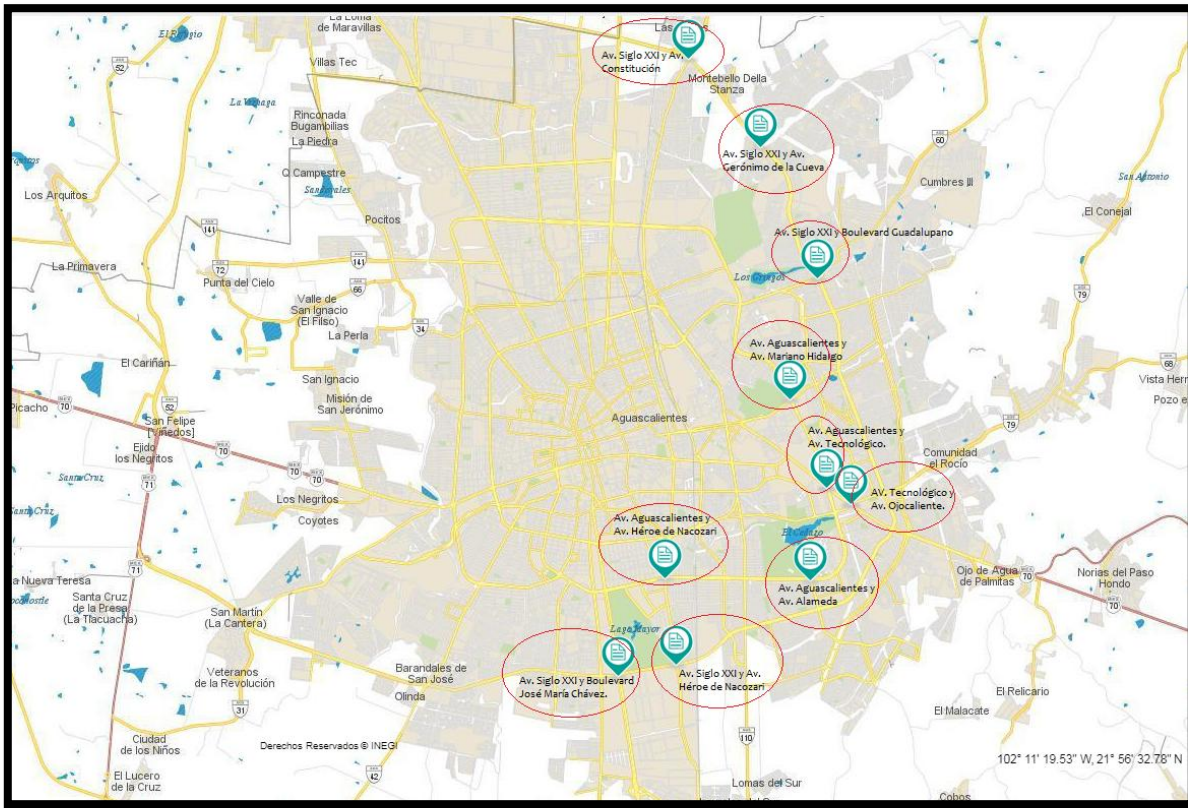


[Fotografía de Google Maps 2018]

### **Los conductores de Vehículos Automotores en Aguascalientes.**

Al igual que para el grupo de los motociclistas, la mayor frecuencia de siniestros viales asociados con vehículos automotores sucede al oriente de la ciudad, sobre Avenida Aguascalientes y Avenida Siglo XXI con varias intersecciones que desembocan a fraccionamientos, comunidades y rancherías ubicadas en esta área geográfica, los principales cruces fueron: Avenida Siglo XXI y Bulevar Jose María Chávez, Avenida Siglo XXI y Héroe de Nacozari, Avenida Aguascalientes y Av. Héroe de Nacozari, Avenida Aguascalientes y Av. Alameda, Avenida Tecnológica y Avenida Ojo Caliente, Avenida Aguascalientes y Avenida Tecnológico, Avenida Aguascalientes y Mariano Hidalgo, Avenida Siglo XXI y Bulevar Guadalupano, Av. Siglo XXI y Gerónimo de la Cueva, Av. Siglo XXI y Ag. Constitución. (Ver mapa 18)

**Mapa 3.18. Siniestros donde intervinieron conductores en Aguascalientes, Ags según lugar 2017-2018.**



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Aguascalientes/ Observatorio de Lesiones del Municipio de Aguascalientes 2017-2018.

Las observaciones en campo fueron complementadas con información extra, por ejemplo si los conductores de vehículo contaban con licencia de manejo, con la finalidad de saber si legalmente estaban acreditados para manejar un automotor. Por lo que a éste respecto un total de 87 conductores, 50 mencionaron que cuentan con licencia para conducir, sin embargo, no la mostraron; en 37 casos se negaron a contestar la pregunta y también a mostrarla, no podemos conocer cuántos conductores cuentan con ella, pero si nos proporciona un acercamiento de cuántos conductores podrían conducir sin licencia. Pareciera un requisito poco relevante, sin embargo, puede asociarse a algunas actitudes y formas de manejar en las vialidades de la ciudad de Aguascalientes tales como; Uso del teléfono celular, rebasar por la derecha, comer, maquillarse, no utilizar cinturón de seguridad, no contar con sillas porta-infantes cuando se traslada a menores.

Otra de las preguntas estaba enfocada en conocer el funcionamiento y servicio del vehículo con la finalidad de saber si los conductores mantienen en buen funcionamiento su vehículo; Del universo total correspondiente a 87 conductores, 33 señalaron haber leído su manual del propietario, mientras que 54 no lo conoce ó no lo ha consultado al



menos una vez. Esta pregunta se hizo debido a que un porcentaje estadístico relevante, señala como falla del vehículo el factor-causal del siniestro vial. Nuevamente no determina un resultado sin embargo nos proporciona un acercamiento sobre el desconocimiento en general del funcionamiento y cuidado del vehículo.

En muchas ocasiones cuando se es víctima de un siniestro vial entre vehículos automotores, los afectados suelen quedarse en el lugar de los hechos, situación que provoca congestión vial, por tal motivo se indago sobre esta situación y un total de 20 conductores de un total de 87 refieren que han obstruido las vialidades por que tuvieron algún percance con su vehículo, sin embargo, la Ley de Movilidad sanciona a todo aquel que obstruya el libre tránsito en vialidades Estatales, incluso por causa de un siniestro vial.

También se les pregunto a los conductores de vehículos, cuáles eran las medidas preventivas que tomaban para evitar un siniestro vial, las principales respuestas fueron: Disminuir la velocidad en las zonas escolares, dar preferencia de paso al peatón, usar las luces direccionales o intermitentes cuando se inicia una maniobra de carga o descarga, ceder el paso a una ambulancia entre otras.

Sin embargo, las observaciones nos mostraban situaciones contrarias como el obstaculizar el paso de ambulancias durante el semáforo en alto y circular a gran velocidad detrás de la ambulancia.

En otras intersecciones como: Av. Siglo XXI y Bulevard. José María Chávez, Av. Siglo XXI y Av. Constitución, Av. Siglo XXI y Blvd. Guadalupano, Av. Siglo XXI y Av. Héroe de Nacozari Sur y Av. Siglo XXI y Av. Gerónimo de la Cueva, poco se respetan los límites de velocidad máxima permitida que es de 60 km/h; Esta situación provoca que los conductores frecuentemente se pasen el semáforo en luz ámbar. El peligro suele ser mayor en Avenida Siglo XXI debido a que los tipos de vehículos que transitan por esta avenida son en su mayoría tráileres con carga pesada debido a la inexistencia de un libramiento vial que evite pasar por la ciudad.

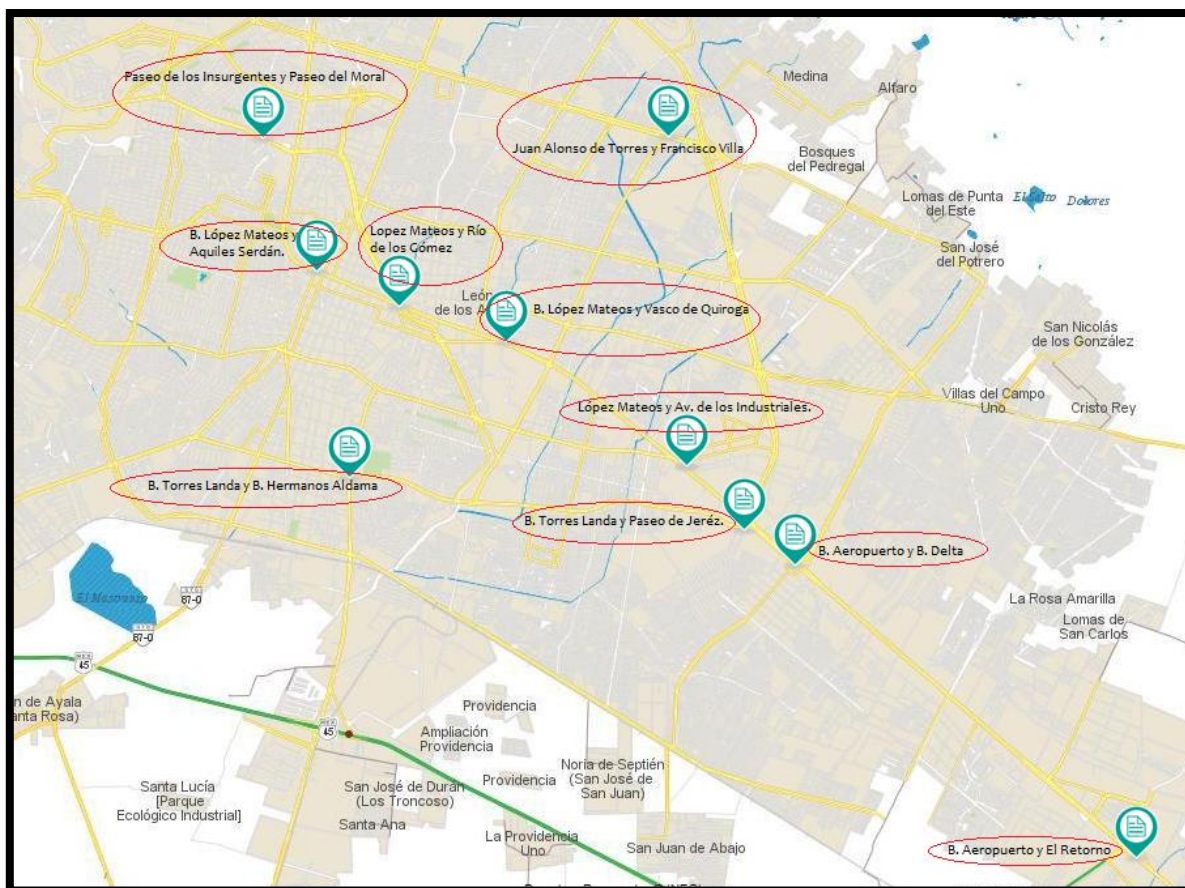
Finalmente se pretendió indagar en los conductores sobre el tipo de instrucción para aprender a conducir vehículos automotores, de nuestro universo total (87), 54 de ellos mencionaron que fue de manera informal, es decir, algún familiar, amigo e incluso observando a otros conductores aprendieron a conducir. Solo cinco de ellos comentaron haber aprendido en un curso especializado a través de una escuela de manejo. Esta

pregunta podría explicar porque muchos de ellos no cuentan con una licencia de manejo, es decir, no se vieron impedidos por alguna autoridad para conducir un vehículo pero más aún, no tienen un punto de comparación para saber si la forma en cómo están manejando es la correcta.

Dichas conductas son también visibles para la ciudad de León, Guanajuato donde la cantidad de vehículos y vialidades duplica a la de Aguascalientes, por lo tanto el Observatorio de Lesiones comentó que las intersecciones con mayor frecuencia de siniestros viales representados por vehículos automotores fueron: Paseo de los Insurgentes y Paseo del Moral, Juan Alonso de Torres y Francisco Villa, Bulevar López Mateos y Aquiles Serdán, López Mateos y Río de los Gómez, López Mateos y Vasco de Quiroga, López Mateos y Av. de los Industriales, Bulevar Torres Landa y Bulevar Hermanos Aldama, Bulevar Torres Landa y Paseo de Jerez así como Bulevar Puerto Aéreo y Bulevar Delta. (Ver mapa 19)

## Los conductores de Vehículos Automotores en León, Guanajuato.

Mapa 3.19. Siniestros donde intervinieron vehículos automotores en León, Guanajuato según lugar 2017-2018.



Fuente: Mapa Digital INEGI 2019, Elaboración propia con base en los datos del Instituto de Salud del Estado de Guanajuato/ Observatorio de Lesiones del Municipio de León 2017-2018.

De acuerdo a las observaciones de los conductores de vehículo con lo que respecta a la documentación, 60 de los encuestados mencionaron que cuentan con licencia para conducir, sin embargo, al momento de pedir al conductor que mostrara la misma, 50 de los casos se negaron en mostrarla, por lo que posiblemente casi el 80% de los conductores no contaban con licencia de conducción ó bien la misma presentaba alguna irregularidad como la vigencia.

En su totalidad no se observó a ningún conductor ingiriendo bebidas alcohólicas podemos decir que puede ser debido al día de la semana que se realizó la encuesta y la hora de su aplicación al igual que en Aguascalientes se realizaron observaciones de Lunes a Viernes de las 10:00 a las 14:00 hrs.

Una de las preguntas a realizar se enfocaba en identificar si los conductores rebasaban correctamente por lo cual el 95% de los conductores mencionaron que suelen hacerlo por la izquierda, solo el 5.0 % por dijo utilizar ambas según el tráfico en el que se encontrara; sin embargo, en la observación de los 10 cruceros suelen realizar la maniobra por ambos lados.

Algunos conductores suelen realizar actividades mientras conducen que suelen ser distractores y poner en riesgo su seguridad, en este sentido 20 de las 60 observaciones hechas a conductores solían comer, fumar, peinarse o maquillarse mientras conducían.

Respecto a las medidas de seguridad correspondientes como el uso de sillas porta infante como protección al menor, se observó que el 80% de los conductores que viajaban con menores no contaban con silla porta infante ni cinturón de seguridad, no se observó a ningún conductor con menores en los brazos, cabe señalar que en su mayoría los conductores portaban el cinturón de seguridad. En éste mismo sentido se observó el uso del teléfono celular de los conductores en más del 50%, por lo que en algunos casos los mismos hicieron caso omiso a la encuesta debido a que “estaban en una llamada”. (Hernández, 2018).

Una de las indagaciones en materia de prevención son las medidas preventivas tomadas en algunas zonas con mayor frecuencia de agentes viales vulnerables tales como zonas escolares, los resultados fueron los siguientes: Disminuir la velocidad en zona escolar (40), Preferencia al Peatón (10) y encender Intermitentes (10) las cuales podrían evitar algún incidente en esta zona, en contra parte durante las observaciones se constató que no se da el paso al peatón en zonas escolares, son padres de familia, autoridades escolares (se excluyen policías viales) quienes tienen que intervenir para detener el tránsito vehicular. (Hernández, 2018)

Al preguntarles ¿Cuáles acciones realiza cuando escuchan una ambulancia cerca del vehículo?, 40 conductores mencionaron que cambian de carril para no obstaculizar la circulación de la ambulancia y poner intermitentes para evitar algún accidente y así avisar a los demás conductores de su maniobra, sin embargo, las observaciones realizadas mostraron lo contrario como: Obstaculizar el paso de ambulancias durante el semáforo en alto y circular a gran velocidad detrás de la ambulancia. (Hernández, 2018)

La pregunta correspondiente a ¿Qué tan frecuente respeta los límites de velocidad establecidos? 40 de los conductores dijo respetarlos frecuentemente sobre todo en zonas con mayor tráfico y en horarios “pico” ya que suelen transitar despacio por la congestión

vehicular. Sin embargo 20 nunca respetan los límites de velocidad, es importante señalar que los puntos donde se observo mayor frecuencia de ésta conducta vial fueron en Boulevard Aeropuerto y Boulevard Juan José Torres Landa. En éstos Bulevares se observo el exceso de velocidad de los automovilistas, quienes nunca respetan el semáforo y cruzan en color ámbar.

De los conductores encuestados sobre la forma de aprendizaje para conducir 50 personas (90%) mencionaron que fue de manera informal, es decir algún familiar ó incluso solos aprendieron a conducir y solo 10 (10%) tomo un curso especializado para aprender a conducir vehículos automotores.

Para la ciudad de León y debido a la gran afluencia vehicular en las horas señaladas de observación se lograron realizar guiones de observación sobre las situaciones presentadas en las intersecciones de los cruceros que representaban mayor frecuencia de accidentes y a continuación se presentan las descripciones más representativas de los mismos:

1. Boulevard Adolfo López Mateos y Aquiles Serdán: La avenida López Mateos a pesar de haber sido diseñada para el desahogo vehicular de norte a sur en todo el municipio; al llegar a las calles del centro se acortan los carriles para vehículos, dando paso al "Optibus", aunado a ello los semáforos de éste crucero son demasiados tanto los que se presentan para los peatones como aquellos destinados a los conductores de vehículos, por tal motivo confunden en repetidas ocasiones a ambos agentes viales.
2. Boulevard Aeropuerto y Boulevard Delta: La característica de éste crucero es que para los automovilistas que circulan de oriente a poniente por Boulevard Delta que necesitan incorporarse a los carriles centrales de sur a norte por Boulevard Aeropuerto, realizan una especie de vuelta inglesa, encontrando a otros automovilistas que muchas veces no respetan el semáforo o pasan sin precaución. Una vez dentro de las arterias centrales que conducen a B. Aeropuerto, se presentan demasiadas deficiencias en la infraestructura entre las principales carriles estrechos para el tamaño actual de los vehículos, así como baches y coladeras en mal estado, lo que hacen una trampa para los automovilistas. Por otra parte los conductores que circulan sobre Boulevard Aeropuerto de Norte a Sur y que van a incorporarse a Boulevard Delta de Poniente a Oriente, realizan una vuelta muy larga, aunado a ello el poco respeto por la luz ámbar hace exceder los tiempos de incorporación a Delta, propiciando conflicto entre conductores por obstaculizar el paso.

3. Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Paseo de Jerez: Este cruce en particular tiene bastantes negocios relacionados con vehículos automotores, tales como reparación de suspensiones, afinaciones, servicio de chut y frenos así como direcciones; por tal motivo en horas pico se estacionan sobre la banqueta y en doble fila, por lo que el tránsito peatonal es accidentado, pero además los trabajos para la habilitación de la ciclo vía sobre Boulevard de Jerez a través de la utilización de maquinaria para pavimentación, provoca que los automovilistas transiten por un solo carril.
4. Boulevard Juan José Torres Landa y Boulevard Hermanos Aldama: Por ser uno de los cruces que traslada afluencia vehicular hacia León-Aguascalientes, el B. Torres Landa de Sur a Norte suele presentar una velocidad promedio de 30 a 40 km/h en horas pico (7:00 a 8:00 am y 13:00 a 15:00 pm) por lo que no siempre se respeta la flecha de vuelta a la izquierda dirección B. Timoteo Lozano y Cuernavaca provocando siniestros viales.
5. Con respecto al B. Hermanos Aldama generalmente presenta mayor aforo vehicular de oriente a poniente, por lo que los cuellos de botella rumbo a Timoteo Lozano son frecuentes, en palabras de los conductores suelen tener menor oportunidad de cruzar por la duración del semáforo.
6. Boulevard Adolfo López Mateos y Malecón Río de los Gómez: En este cruce y a pesar de que existen señalamientos sobre B. Adolfo López Mateos para no dar vuelta en "u" ni "vuelta cerrada a la izquierda" de oriente a poniente y viceversa, se identificó que un gran número de conductores no respeta dichas señalizaciones, aunado a ello el Malecón presenta solo dos carriles para vehículos, sin embargo, parecen no ser suficientes por la cantidad de autos que circulan por el mismo. Además por lo observado se instaló una barda de concreto sobre Río de los Gómez que lo hace poco accesible para los peatones y reduce el carril de circulación para los automóviles.
7. Boulevard Juan Alonso de Torres y Boulevard Francisco Villa: Es un cruce relativamente complejo debido a la amplitud de ambos bulevares donde ciclistas comparten partes de las aceras centrales para transitar en las ciclo vías. Generalmente encontramos una obra de repavimentación o bacheo, donde muchos de los trabajadores utilizan el asfalto, el martillo y la pintura, para remodelar algunas aceras o bien evitar el mayor deterioro del asfalto. El Bulevar

Juan Alonso de Torres ha sido ya detectado por la autoridad como un punto rojo que está asociado a asalto y en general delitos violentos. En dicho cruce se pueden identificar los postes con cámaras de video-vigilancia en funcionamiento. También otros más intentan no recordar el bulevar porque el lugar fue escenario donde hombres han muerto atropellados y en accidentes automovilísticos. (Hernández, 2017). El más reciente fue el pasado fin de semana a la altura de la colonia Santa Rosa de Lima, y dejó la muerte de un joven de 20 años que murió luego de volcar una camioneta a la altura del bulevar Hilario Medina.

En éste mismo sentido los Ciclistas prefieren circular con precaución al llegar a los cruces de los bulevares mencionados incluso lo piensan dos veces antes de cruzar ya que pueden quedar en el lugar equivocado y morir en un accidente automovilístico, en sus propias palabras comentan: “Le aceleran mucho y además vienen tomados, esa es mala combinación, o sea no hay necesidad de ponerte ebrio y luego querer manejar, no hay necesidad y se corre mucho riesgo de o matarte en un accidente, o de que por tu culpa mates a alguien”, Opinó José Arturo, vecino de Maravillas. (Hernández, 2017).

Otro de los casos recordados por transeúntes del bulevar Las Torres, es la lamentable desgracia que dejó sin vida a un joven de la colonia Los Olivos, al ser impactado por una tolva que se había quedado sin frenos: “Ahora sí que si no te toca una balacera, o te roban, o estás esperando el camión y te puede tocar aunque te quites, es muy lamentable aquel accidente”, comentó Fátima Padilla (Hernández, 2017).

8. Paseo de los Insurgentes y Av. Paseo del Moral: Suelen ocurrir siniestros viales por no respetar el alto, se estudio el caso del accidente ocurrido el pasado 18 de Agosto del 2017 entre un autobús urbano y el conductor de una camioneta, establecido que el accidente se había ocasionado por un infarto ocurrido al conductor de la misma, sin embargo, se puede realizar un estudio retrospectivo en la intersección semaforizada, sobre todo si se cuenta con la video grabación de la intersección para identificar si el conductor del autobús respeto el alto (Zona Franca, 2017).
9. Otro cruce con accidentes recientes está ubicado sobre Paseo de los Insurgentes y Boulevard Campestre, done suelen conducir sin respetar los límites de velocidad, este tipo de accidentes suelen ser representados en su mayoría por vehículos particulares (El Sol de León, 2019)



10. Boulevard Aeropuerto y El retorno: El problema de éste cruce es la vuelta en "U" que interconecta ambas vías de comunicación realizar una vuelta en "U" y retomar la intersección rumbo al centro ya que no se realiza el alto por un lado ni se disminuye la velocidad por el otro, sobre todo camiones o tráileres de gran tamaño que circulan por los carriles de baja circulación, no disminuyen la velocidad, la forma que mejor interpreta ésta postura es la "normalización" de conductas sobre quien sabe que no lo dejará pasar ó bien hacer uso "legítimo" de las vialidades que le pertenecen, esta última expresada por transportistas públicos y privados con sus vehículos de gran tamaño. Por este motivo, muchos de los empresarios argumentan que de manera independiente a las causas que generan éstos siniestros viales, son las pérdidas económicas las que más afectan al mercado local de consumidores: Luis Quiroz Echegaray, director del GPI, dijo ante constructores que Los accidentes viales en el bulevar Aeropuerto y la carretera federal 45 León-Silao, generan grandes pérdidas a las empresas establecidas en Guanajuato Puerto Interior (GPI). Subrayó que por el bulevar Aeropuerto circulan más de 120 mil vehículos por día en ambos sentidos, y cuando se colapsa el tráfico, como ocurrió la semana pasada en dos ocasiones, las empresas se ven afectadas en su productividad con el retraso de personal. “Los retrasos en los tiempos de traslado están originando, en horas-hombre, pérdidas para las empresas. Es tiempo muerto. Es importante contar con vialidades pues el crecimiento de Guanajuato en estos seis años fue muy acelerado”. De acuerdo a algunos medios de comunicación el C. Quiroz Echegaray subrayó la urgencia de ampliar la carretera Silao-San Felipe en una zona industrial donde se generan más 24 mil millones de dólares en exportaciones. (Redacción AM Noticias, 2018).
11. Boulevard Adolfo López Mateos y Boulevard Vasco de Quiroga: Este cruce presenta cierta complejidad aún para los conductores habituados en transitarlo, debido a la cantidad de intersecciones que presenta, generalmente el mayor riesgo ocurre al incorporarse de norte a sur y viceversa de Vasco de Quiroga a López Mateos, por ser vías de tránsito con distintas dimensiones y una variedad y cantidad de señales de tránsito entre las más destacadas semáforos.
12. Boulevard Adolfo López Mateos y Av. de los Industriales: La maniobra de mayor peligro observada está relacionada con la vuelta en "U" que se efectúa de Av. de los Industriales para incorporarse a B. Adolfo López Mateos con dirección de norte a sur a la altura de "Centro Max"; Generalmente no se respeta el semáforo, provocando siniestros por no disminuir la velocidad sobre B. López Mateos.

## **CAPITULO IV.**

**Acción Social, Cultura y Sociedad del Riesgo; Tres reflexiones sobre los siniestros viales.**

Cómo se pudo constatar, el Capítulo II nos muestra un panorama general sobre el real acontecer colectivo de los agentes en el campo vial, situación que provoca una mayor discusión de naturaleza social, para explicar con elementos teóricos algunas aproximaciones desde la perspectiva socio-antropológica para quienes realizan la política pública en materia de ingeniería vial, desarrollo urbano, entre otras.

Luego entonces, comenzaremos describiendo como el espacio reglamentado y culturalmente definido, esta redefiniéndose continuamente por los agentes viales a través de su habitus específico. En éste sentido las discusiones sobre de las observaciones en campo se pueden categorizar en tres ejes:

- a) Los usos y luchas por el espacio vial,
- b) La movilidad urbana, el trabajo precario y su fragmentación legal así como
- c) La Seguridad Vial.

## **Los usos y luchas por el campo vial.**

La posesión de un automóvil ha sido un símbolo de progreso y estatus mal entendido, por lo que todos aquellos agentes viales que opten por trasladarse en medios no motorizados son clasificados en una jerarquía de menor importancia en el campo vial, en consecuencia tienen mayor vulnerabilidad de sufrir un siniestro que termine quitándoles la vida. A éste respecto, Aguascalientes participa con el 1.28% del porcentaje nacional en Años de Vida Saludable Perdidos (AVISA), mientras que León con 2.0%. (Lozano, 2010). Aquí se incluyen "lesiones, discapacidades y muertes prematuras"; En éste sentido el Consejo Nacional de Población se ha puesto como principal objetivo cuantificar las lesiones intencionales, no intencionales y *causadas por el tránsito* en los grupos de edades de 50 a 69 años así como en el de 70 años ó más según sexo y entidad. (Herrera: 2019).

Los años de vida con discapacidad en varones integrados a los AVISA representan el 3.4% para Aguascalientes, sin embargo se ha incrementado para las mujeres de 70 años y más sobre todo lesiones causadas por tránsito (LCT) al igual que para el grupo de 50 a 69 años.

En éste sentido y al hacer un balance entre las pérdidas por mortalidad y discapacidad, los años de vida saludablemente perdidos (AVISA) muestran contrastes relevantes; Tal es el caso del incremento en la tasa de AVISA por lesiones intencionales para los hombres en cinco estados incluyendo Aguascalientes, así como en 17 estados para las mujeres en el que se inserta Guanajuato y también Aguascalientes además de Querétaro, Jalisco y San Luis Potosí, convirtiéndose entonces en una constante regional (Herrera: 2019).

Dicho riesgo social, no está equilibrado con el número de acciones o programas para prevenir los decesos o discapacidades ya que generalmente continúan siendo las grandes obras públicas que se piensa pueden beneficiar ó reducir el problema, en contraste aquellas intervenciones sostenibles de bajo costo pero alto impacto que puede privilegiar a los peatones y ciclistas son desechadas.

Por lo cual las obras públicas han impuesto una visión reduccionista basada únicamente en el flujo vehicular y la capacidad vial de calles, avenidas, bulevares ó circuitos, por lo que las respuestas a dicho problema se basan en modificaciones de sus dimensiones, diseño geométrico y/o la construcción de nuevas vialidades.

Luego entonces, ambas ciudades presentan un crecimiento en su infraestructura vial motorizada sobre la no motorizada, provocando tensiones entre peatones, ciclistas, conductores de vehículos y motociclistas; En últimas fechas se ha presentado un mayor número de siniestros hacia éstos dos grupos de agentes viales, lo que ha provocado la polarización de los mismos a través de la Sociedad Civil Organizada, los Medios Masivos de Comunicación y las Autoridades encargadas de la administración y la gestión del tráfico que deja sobre todo tres importantes descripciones en el campo vial:

Primero: El espacio transitado por "él peatón" tiene un doble significado, por un lado es clasificado como un "No Lugar" según Auge (1993), en el sentido de que no le representa identidad, ni pertenencia al agente vial, motivo por el cual los altercados son comunes, la calle o crucero no le pertenece a ninguno de los dos, pero además la demarcación que existe entre la banqueta y la superficie de rodamiento vehicular no es respetada, por lo que el campo vial se interpreta y utiliza a conveniencia de cada agente.

Segundo: Existen otros agentes que dominan el espacio vial a manera de "propietarios naturales" y son representados por todos esos ojos que vigilan desde una tienda, un comercio, la ventana de su casa entre otros lugares el escenario vial, actuando o dejando de actuar según convenga. Esta situación suele poner en desventaja al peatón que camina por lugares o cruceros desconocidos ya que suelen generar inseguridad en los mismos, por lo que en ambas ciudades, el peatón no está a salvo ni de ser víctima de un atropello o altercado, pero tampoco de ser asaltado con violencia en el campo vial dominado por vehículos y por un espacio inerte, donde todos ven pero nadie actúa. Por lo anterior, el peatón es el último eslabón de agentes viales, el que menos importa, debido a que históricamente no ha logrado reproducir medios de producción y fuerza de trabajo suficiente, por tal motivo su actividad, objeto y medio de trabajo, no están claramente definidos (Castells: 2001).

Tercero: El peatón ha mantenido pautas de comportamiento arriesgadas, más por desconocimiento que intencionadas, debido a la escasa educación formal o informal que se transmite en los ámbitos escolares y familiares sobre el cuidado y la autoprotección en el campo vial; por ello conocen e interpretan la ciudad "a su modo" para evitar una lesión ó en el peor de los casos un atropello, sin embargo, las decisiones tomadas no son siempre las más idóneas, ya que suelen ocasionar confusión o percances con otros agentes viales. Tal es el caso que revisamos en el capítulo anterior donde muchos de los peatones suelen cruzar intempestivamente por un cruce, en lugar de utilizar un puente peatonal argumentando la pérdida de tiempo y el cansancio físico.

La discusión sobre el espacio público entonces refiere que el crecimiento urbano ha olvidado y puesto en último lugar al peatón, debido a que los desplazamientos viales se realizan bajo distintas condiciones y con medios de movilidad de acuerdo a la clase social perteneciente (Harvey: 2012).

Es por ello que los movimientos sociales que defienden el derecho a la ciudad, han provocado sinergias para frenar la disputa de los flujos viales por automotores, constituyendo una reapropiación del espacio debido a que se consideran excluidos de las decisiones políticas, intentan sobre todo reescribir la ciudad y transformar las decisiones políticas (Castells:2001). Para el caso de León y Aguascalientes las Sociedad Civil Organizada entre ellos, ambientalistas así como protectoras de mascotas, han logrado visibilizar las necesidades que requieren al transitar caminos equipados con infraestructura para su protección y cuidado que incluyen pasos a desnivel y puentes, pero adecuados al tránsito peatonal; por lo que el reto de ambos Gobiernos podría estar encaminado a fortalecer dicho equipamiento al mismo tiempo que empoderar al peatón para que utilice estos nuevos caminos que han sido por años exclusivos para vehículos automotores.

En consecuencia se generará mayor diversidad de usos del espacio vial, incluyendo espacio para todos los agentes viales; la ciudad no puede continuar fragmentándose de acuerdo a los usos, por el contrario debe generar espacios con funciones diversas.

Jacobs (1961) planteaba la necesidad de combinar los usos de los espacios con la finalidad de mantener una atmosfera segura en las calles, situación que se ha tornado contraria en el campo vial, por lo que la significación que se ha hecho del campo vial excluye a todos aquellos agentes que no posean un automotor, sufriendo desequilibrios en la utilización del espacio.

Desde la concepción psico-cultural, se han realizado aproximaciones al problema de los hechos de tránsito terrestre asociados al peatón y la lucha del espacio público, por ejemplo explicando las determinaciones de lo subjetivo en el tránsito vehículo-peatonal, donde el “individuo” se ve como un ente aplastado por la masificación alienante de su participación en el campo vial y por lo tanto las determinaciones que el sujeto realiza, están dictadas por formas habitualizadas de acción, comprensión e identificación, socialmente establecidas al interior de este campo, es decir, el sujeto que no decide acatar las normas o regulaciones de tránsito tiene el hábito común de: “siempre lo hago de esta manera porque los demás también lo realizan”.

Esta masificación es considerada como alienante para el individuo y se afirma sobre la base del desarrollo técnico y científico, es decir, sobre la evolución de la infraestructura vial, por lo tanto explica como las formas culturales de movilización vehicular y peatonal están vinculadas al desarrollo de la infraestructura vial para desplazarnos y como éstas inciden en los siniestros viales y más aún como los aparatos de cultura masificadores, entiéndase la televisión logran permear un fuerte contenido ideológico (sobre todo en los jóvenes) y en contraparte demeritan la reflexión del individuo, tal es el caso de los anuncios publicitarios donde se exhibe la posesión de un determinado vehículo con la fuerza, el poder, la velocidad, entre otros calificativos que van naturalizando esquemas de percepción que posteriormente se busca cristalizar en el campo vial (Ulloa: 2011).

Otra variable de análisis difundida por Baptista (2014) es que los hechos de tránsito terrestre clasificados de siniestros viales, son la consecuencia de una falta de “cultura vial”, tornando esta problemática como un asunto pedagógico que no es desarrollado y tampoco implementado en las diferentes etapas de la vida, pero sobre todo en la juventud, argumentando que es el grupo etario con mayor incidencia en este fenómeno social; los autores comentan que el incremento de accidentes se debe a una falta de acuerdo a ésta postura “la cultura vial” se transmite a través de: la educación formal donde las escuelas tienen una función de suma importancia; educación no formal, obtenida con las certificaciones en la conducción de vehículos así como la educación informal recibida a través de campañas en los medios de comunicación. Esta concepción de cultura está orientada a la Teoría Conductista en psicología, que se interesa en el cambio de la conducta por medio del condicionamiento y en descubrir las leyes naturales de la conducta en ese proceso (Morris, 1997)

En este mismo sentido los argumentos demuestran que México es considerado como uno de los países más atrasados en cultura, educación y seguridad vial, de acuerdo a datos obtenidos de la Organización Mundial de la Salud realizados a 178 países, México obtuvo calificaciones por debajo de la media: En rango de 0 al 10, obtuvo 03 en respeto a límites

de velocidad, 03 en ingestión de alcohol, y 05 en cumplimiento de los reglamentos de tránsito. En suma dichos estudios se centran en la necesidad de “socializar” hacia una cultura vial sólida internalizando el carácter del accidente, sobre todo cuando no se acata la regla.

Sin embargo, se habla en demasía sobre cultura vial, pero no la encontramos definida como tal en los estudios sobre seguridad pública ni tampoco en el ámbito de la salud pública, por lo que una tarea inicial sería definir el concepto de "cultura vial".

Por lo tanto hablar de cultura vial va más allá de interiorizar normas o reglas para traducirlas en el campo vial; La teoría de Bourdieu es útil para afirmar que el campo vial, es decir, del tránsito vehículo-peatonal, las disposiciones prácticas y actitudinales se caracterizan por las *reglas objetivas* que norman el campo vial y por otro lado en cómo son interpretadas a través de los agentes, lo que se conoce como *reglas subjetivas*; que se demuestran a través de los patrones de conducta vial, pudiendo entonces explicar la existencia de un *habitus vial*.

Lo anterior se desarrolla en medio de la influencia que pueden tener los capitales simbólicos, social, económico, cultural entre otros. El término de *habitus* entendido no como un código colectivo de respuestas a problemas compartidos, sino como un conjunto de principios de percepción, valoración y actuación debidos a lo que nos han inculcado y nos ha formado desde el origen de nuestra trayectoria social (Bourdieu 1984: 268)

En éste sentido es importante recalcar los presupuestos ontológicos de cómo se debe entender éste fenómeno social, ya que para construir el concepto de cultura vial, se tienen que hablar de la Acción Social (Zalpa, 2011) de los agentes viales, en el sentido de que los hechos de tránsito terrestre (siniestros viales) son el resultado de la acción humana, y la acción humana es el resultado de la estructura social, buscando superar el dualismo entre la estructura social y las prácticas sociales donde una no puede existir sin la otra; se habla del *habitus vial* entonces desde está aproximación teórica como mediador entre la estructura social y las prácticas de movilidad en el campo vial por los agentes.

Por lo tanto la concepción de que los accidentes de tránsito terrestre, no son accidentes, empieza a cristalizarse, ya que éstos forman parte de un entramado de representaciones colectivas que a su vez definen todas las dimensiones del espacio público por los agentes



viales y cómo estos a su vez guardan una relación ambigua entre la norma establecida y el comportamiento cotidiano para interpretarlas.

Ahora bien la existencia del *habitus* no se ha cristalizado de manera homogénea para todos ni en todos los ámbitos; una vez que las ciudades no han sido guiadas de forma ordenada y sistemática, motivo por el cual existe una “legalidad” a medias que podríamos decir, se explica por que históricamente ha existido una carencia de política homogénea legal y mucho menos en cómo la autoridad la ha querido aplicar a través de políticas públicas recaudatorias como las foto multas.

Aunado a ello el sistema educativo sumergido en una problemática que involucra a todos los actores sociales menos a los más importantes “los educandos” ha contemplado en su agenda un proceso de educación vial sistemática; por lo que la construcción histórica del *habitus* vial mexicano, dista mucho de estar conformado por elementos culturales que lo hagan fungir como factor de contención para evitar los siniestros viales ya que se relaciona con una dispersión de organización en el campo vial pero también con una crisis en la legitimidad, que se cristaliza en acciones neoliberales y capitalistas por quienes legitiman las normas viales y también por quienes construyen las ciudades.

En suma reproducimos un sistema de prácticas de movilidad vial con o sin vehículo que funcionan de forma paralela con la norma establecida. En donde el que cuenta con mayores estrategias para leer y entender la ciudad puede defender un lugar en la vía pública, tal cual lo describe Matta citado por Merino (2007) en su obra "*Você sabe comquem está falando?*", en el sentido de entender los patrones de convivencia social en la vialidad.

El conductor de vehículos como agente vial ha sido privilegiado de distintas maneras, en primer lugar, cumple con la reproducción de las relaciones económicas dentro del sistema social a través de su fuerza de trabajo, los medios de producción y el no trabajo, su principal elemento de intercambio

[...] concreta espacialmente las transferencias o relaciones de circulación que se producen entre la producción y el consumo, en el interior de cada uno de ellos, o entre los tres sistemas de la estructura espacial general. Cada tipo de transferencia se expresa bajo una forma espacial distinta, pero sólo comprensible en relación con el sistema global [...] (Lezama, 2014).

Sin embargo, el campo vial también representa las expresiones del aparato jurídico-político por lo cual la organización del espacio refleja formas de dominación y represión que se cristalizan a través del uso y abuso del automóvil; por lo tanto, la dialéctica "integración-represión" (Castells: 1974) sobre las clases dominadas se da también durante la interacción de éste agente vial con los otros, la jerarquía social se impone al momento de conducir cierto vehículo (Hall: 1989) por determinadas zonas de ambas ciudades. Las expresiones de ¿Usted sabe con quién está hablando?, ¡Y a mí que me importa!, (O'Donnell: 1983) ratifica esta jerarquía. Sin embargo, hay diferentes implicaciones: Para el caso de León, ahora se vuelca hacia un temor por una rivalidad espacial entre *cárteles*, mientras que en Aguascalientes continúa siendo un tema entre "superior e inferior", donde éste último presupone la vigencia de la jerarquía y el desplante puede costarle un altercado, pero aún se arriesga argumentando "nadie pasa antes que yo" o bien "yo tengo la preferencia". En este sentido, en León comienza a ser más compleja esta relación por los niveles de violencia desencadenados durante el último año. Uno de los principales códigos observados es el uso de las luces altas acompañado de gran velocidad para alcanzar a pasar un semáforo, así como evitar frenar constantemente durante el tránsito fluido, como si se fuera a perder el "tiempo formal" por querer llegar a determinado lugar.

En otras observaciones, los conductores leoneses impiden el paso en intersecciones de vialidades secundarias a primarias lo que provoca que aquel conductor que quiera ceder el paso pueda ser impactado por atrás, el caso de Aguascalientes es un poco distinto debido la práctica recurrente de "uno y uno" sobre todo en las intersecciones del centro de la ciudad, cabe destacar que ésta práctica se diluye en las vialidades de la periferia, los conductores comentan no respetar ésta práctica cuando observan a vehículos con placas foráneas aludiendo a que "no entienden dicha maniobra" o bien cuando no transitan vialidades centrales.

En ambas ciudades se puede observar la ausencia de la policía. En Aguascalientes aunque esté presente no se ocupa de las infracciones, donde toda la policía vial deja la carga de trabajo a la tecnología (video cámaras, radares de velocidad, parquímetros, entre otros), el policía generalmente no trabaja en la clandestinidad, por lo tanto, las multas las encuentras en el parabrisas cuando se ocupan lugares prohibidos o bien en el buzón de tu casa como resultado de la implementación de las foto-multas y los radares de velocidad.

Esta situación puede variar de acuerdo a la organización del espacio por lo cual debes observar de quién es el mismo antes de estacionarte, ó bien cuál es el uso de suelo del lugar para no encontrarte con sorpresas al regresar a tu auto, en el peor de los casos rayones, llantas sin aire ó salpicaduras de agua. En el mejor de los casos un "viene viene" que está esperando recibir una gratificación económica por haber cuidado de tú vehículo.

En León la situación es un poco distinta para vehículos con placas foráneas, extranjeras o vehículos de carga transitando en las vialidades periféricas, donde el policía vial se esconde para "morder", esta práctica es repudiada por el resto de los actores viales, por lo cual, los policías suelen ser muy astutos para "cazar" infractores.

Algo que llama la atención entre ambas ciudades es la forma en cómo se incorporan los conductores a vialidades rápidas, mientras que en Aguascalientes se continúa usando "meter la trompa" del auto, en un supuesto ilegal pero practicado por todos los conductores que vimos para que les cedieran el paso, en León el resultado de "meter la trompa" se castiga, avanzando lentamente hasta aquel conductor que se incorporó, casi rozando con la defensa al "trompudo". La diferencia es notable en cuanto a una atmósfera más pacífica en Aguascalientes, cuando se observa que los conductores "trompudos" no son castigados por sus pares al momento de ceder paso a quienes se incorporan.

Existe un cruce donde se puede apreciar aún más el campo vial amigable, ubicado en Avenida Independencia y la calle de Ébano donde no existen semáforos, ni señales de alto, sin embargo, la sincronía vial para que cada uno de los agentes viales cruce es respetada, puedes meter la trompa, tardarte más, cruzar despacio pero todo es tolerado, nada es castigado. Estas situaciones pueden explicarse también desde la "Teoría de Juegos" (Osborne: 1994) donde se toma en cuenta el número de jugadores, la personalidad de los jugadores y las reglas del juego; estos tres elementos demuestran que la acción de los jugadores no siempre es racional y por otra parte la acción también puede adaptarse a las tradiciones y cultura de la sociedad.

Dicha teoría también puede aplicarse a una experiencia negativa en el campo vial de Aguascalientes con el incremento de hechos de tránsito terrestre al incorporar "las vueltas inglesas", situación que puso al desnudo las estrategias de muchos automovilistas pero además hizo falta la difusión clara para educar al automovilista, por lo que atropellos y homicidios culposos se incrementaron notablemente en éstos cruces.

Ahora bien, estos códigos tienen una relación importante entre agentes viales desde la perspectiva de la Teoría de las posiciones (Dubet: 2014) en el sentido del malestar que provocan las desigualdades, por ejemplo, entre quienes conducen un vehículo más grande, de mejor modelo y de año reciente, pero sobre todo entre transporte colectivo y particular, debido a que no se produce cohesión social entre conductores y por lo tanto no existe dinamismo, capital social ni confianza entre ellos; Las disparidades se vuelven evidentes:

El automóvil como toda mercancía, se halla desigualmente distribuido en los diferentes grupos sociales, y aún mucho más su uso. [...] cuanto más satisface las deficiencias de la red de transportes, más profunda se hace la diferencia entre los que viven cerca del lugar de trabajo, de comercio, de distracción ó aquellos que están mejor comunicados y que poseen más coches y más capacidad de usarlos, en contra parte con los que se encuentran en una posición sistemáticamente inversa. (Castells, 1974: 243).

Por lo que las "micro-escenas" tales como interlocuciones, servicios y trabajos que relacionan ocasionalmente a conductores de diferentes posiciones sociales nos traducen mucho de las semejanzas y diferencias que se cristalizan en la cotidianidad urbana de la conducción entre las ciudades de León y Aguascalientes.

Ahora bien, regresando al concepto de "cultura" Zalpa (2011) lo define como "el significado social de la realidad y su relación con la conducta de los seres humanos en sociedad". Para nuestro objeto de estudio, dicho concepto versó en encontrar los significados que los distintos agentes viales reproducen en el campo vial. Es decir, descifrar los códigos a través de las pautas y formas en que se desplazan en las vialidades, si bien no es exhaustivo, establece un punto de partida para describir la identidades de los mismos.

Dicha cultura debe estar acompañada del estudio vial; La palabra "vialidad" también es usada en nuestro país para hacer referencia a una red de transporte ó bien como sinónimo de autovía Jeon (cómo se cito en Pacheco, 2007). El concepto de vialidad viene a representar sobre todo el espacio donde dichos comportamientos se realizan y tiene su principal exposición en la movilidad urbana. Así también las vialidades interconectan los núcleos urbanos, carreteras y caminos inter e intra municipales que marcan nuevas exigencias en la creación de condiciones para el desarrollo; cabe recordar que el desarrollo urbano es el espejo de las desigualdades en una sociedad.

"Así la complejidad espacial, la heterogeneidad social, la pobreza y la inequidad terminan por convertirse en variables interconectadas y los resultados se manifiestan en ciudades complejas y contradictorias, difíciles de manejar" (Cabrero: 2015).

Luego entonces la propuesta conceptual sobre cultura vial en éste estudio puede referirse a la reproducción de una convivencia entre todos los agentes viales que hacen uso de las vías de tránsito, a los comportamientos humanos en las vías en los espacios de movilidad, no juzga si son correctos o incorrectos, *lo que importa es la forma en que los agentes viales se expresan en el campo vial.*

Aunado a ello la propuesta de “cultura vial” que en éste trabajo se vierte está asociada al cúmulo de experiencias previas, educación formal, educación informal; el "habitus" en sí que ha caracterizado y encasillado a los distintos agentes viales por la lucha del espacio en las vialidades, asociado a las variables sobre el uso del tiempo y el espacio, las identidades de cada agente vial con relación a dichas variables, nos brinda elementos prácticos de las disputas entre ellos que brindan elementos para entender los siniestros viales.

A éste respecto Wright (2007) ha desarrollado estudios a través de los cuales analizan las maniobras en la calle, en el imaginario vial (Rocoeur: 1994) de los actores sociales que comparten dicho espacio, siguiendo códigos guiados por la percepción, el movimiento corporal, y en general el intercambio no verbal, es decir un lenguaje silencioso de acuerdo a los aspectos formales, informales y técnicos de la actividad vial (Hall: 1990), incluido aquí el estudio de la transformación pragmática de signos viales y el significado que dan los actores sociales a los mismos.

La lucha por el espacio vial intraurbano e interurbano también guarda cierta distinción, en el sentido que el segundo es dominado por transportistas, vehículos de carga y choferes experimentados que defienden sus caminos a través de códigos, estrategias y elementos culturales que identifican su paso frecuente por dichos caminos, muy distinto a los espacios intraurbanos donde los automovilistas suelen ser los más confiados y beneficiados de los servicios que otorga la metrópoli.

Como planteábamos en el capítulo segundo, suele decirse que la carretera libre 45 que conecta ambas ciudades es más peligrosa que la autopista 45D, sin embargo, este parámetro está polarizado por las variables de la hora del día en que se transita sobre ellas así como la velocidad a la que se desplazan los vehículos, en suma como lo explicamos anteriormente el mayor índice de peligrosidad es para la autopista, debido a que la mayoría de siniestros se asocian al exceso de velocidad así como al exceso de confianza entre los conductores que la transitan. Mientras que en la carretera libre suele haber mayor interacción entre agentes viales así como un mejor vínculo comunitario entre las localidades que interconectan ambas ciudades.

Por lo tanto y de acuerdo a las observaciones realizadas podemos decir que el habitus de los agentes viales respetarán las normas cuando sean rentables sus cumplimientos (Bourdieu 1991: 184, Bourdieu y Wacquant 1992: 115), tal es el caso de los peatones que cruzan por los puentes peatonales con elevadores, los ciclistas que se suben a la ciclo vía porque está bien pavimentada y sin obstáculos, los conductores que respetan los cruceros sanforizados por qué no llevan prisa ó los motociclistas que utilizan casco debido a la

constante vigilancia de policías viales, sin embargo, cuando distintas situaciones entran en conflicto con los intereses de los agentes viales, se buscaran acciones innovadoras para salir beneficiados en el campo vial.

Los usos y luchas por el campo vial a través del *habitus*, van a establecer percepciones y acciones incorporadas a los mapas mentales y a los factores bio-psico-sociales que darán respuesta a un cúmulo de acciones coherentes con el *habitus*, esto es, la relación entre el mismo y las prácticas en el campo vial es muy equivalente a los postulados de Chomsky sobre el lenguaje, donde Bourdieu se refiere a un sistema de procesos interiores que permiten generar los conocimientos, las fases de la percepción y las decisiones para tomar una acción, éstas últimas serán tomadas del abanico cultural que sea convocado por el agente vial (Bourdieu 1967: 152). En éste sentido podemos también hablar de un genotipo y fenotipo (Martínez, 2017) , esto es; Hacemos una analogía con lo que sucede en las Ciencias Formales como la Física, la Química y la Biología para representar con el genotipo el cúmulo de aprendizajes, experiencias y "pautas culturales" para transitar en el campo vial, mientras que el fenotipo está asociado a las prácticas "acciones" que realiza al interior de los puentes, vialidades, ciclo vías, calles y caminos utilizados para trasladarse de un punto a otro.

Sobre la definición del *habitus* y los resultados de su definición en los agentes viales estudiados dentro del marco conceptual planteado por Bourdieu (1991) podemos aventurarnos a decir que los conocimientos asociados para realizar los traslados al interior del campo vial están condicionados por el acceso a los medios de transporte (motorizados o no motorizados) que a su vez son determinados por los recursos económicos y culturales de los agentes viales. El caso concreto lo observamos en los peatones atropellados al centro y norte de ambos municipios, que se ven obligados a realizar desplazamientos en avenidas muy anchas y sin protección, corriendo ó peor aún esquivando los vehículos que no se detienen, producto a su vez de la estructura social donde los conductores tienen mayores recursos materiales y terminan produciendo prácticas sociales estructuradas al conducir, tales como no contar con licencia debido a que las Instituciones que otorgan dicho servicio así como las Policías Viales mantienen una laxitud legal y un control simbólico del campo vial, esto se reproduce en toda la pirámide jerárquica de la movilidad urbana (IPTD: 2013)

En cuanto a las características del *habitus* entendidas como un sistema de disposiciones duraderas y transferibles, los agentes viales reproducen una serie de pasos, movimientos (coreografías motorizadas o no motorizadas) respondiendo a situaciones sociales que los

conformaron por ejemplo; el peatón que continúa enseñando a sus hijos a atravesar con peligro inminente la avenida a pesar de la instalación de puentes peatonales (incluso con elevadores), esto es; el *habitus* sigue reproduciendo y transfiriendo prácticas por inercia a pesar de que las condiciones del campo vial han cambiado su forma de operar.

Otro ejemplo sobre estas disposiciones duraderas del *habitus* que es tema de conversación entre Peritos Criminalistas, se refiera a la instalación de topes ó vados para reducir la velocidad de marcha de los vehículos automotores, debido a que: El *habitus* al contener operaciones necesarias para alcanzar fines objetivos regulares sin ser el producto de la obediencia a reglas, suele dotar a los conductores de vehículos por ejemplo al evitar frenar o buscar la ruta más rápida, adaptando las normas sociales al interés del agente para sacar mejor provecho de las mismas (Bourdieu y Passeron: 2009).

Ponemos de ejemplo ésta situación ya que en un siniestro vial donde se hace alusión a que el conductor de vehículo automotor no respeto el tope para frenar el mismo, la defensa legal de éste suele interponer recursos que eviten un agravante o sanción por ésta causa, ya que la implementación de tal dispositivo en la infraestructura vial está regulado por manuales de infraestructura física y vial, pero no como normativa al menos en las Leyes de Movilidad revisadas. Las estrategias de la acción en el saber-hacer del conductor así como en la práctica legal del abogado defensor ponen al descubierto que no existe una visión mecánica en la construcción del siniestro vial, sino pautas para alcanzar ciertos fines con ciertos medios "normalizando" un desplazamiento en el campo vial bajo condiciones que no son normales.

Algunos de los aspectos a favor del concepto de *habitus* que explican los hechos de tránsito terrestre calificados como siniestros viales, es que ayuda a conocer el contexto social que explican los mismos, sobre todo por que funciona como un medio regulador entre la estructura y el agente que a través de las posiciones sociales realiza prácticas de sentidos distintos para cada grupo, confrontando la parte estadística de la investigación con los significados del conjunto de prácticas de los mismos y la relación que éstas guardan con su posición social, conjugando las dos dimensiones del concepto la estructurante y la estructurada.



Algunas concepciones antagónicas del concepto de *habitus*, manifiestan que los agentes suelen comportarse de manera automática siguiendo la reproducción social que plantean los ordenamientos jurídicos para vivir en sociedad sin generar innovación social (Jenkins: 1992), entendiendo a ésta como todas aquellas prácticas novedosas en el campo vial como efecto de situaciones inéditas, tal como sucede con el uso de redes sociales y sistemas de geolocalización para el uso de plataformas de movilidad digital. Por lo tanto las situaciones nuevas generarán también cambios en la reproducción del *habitus* y por lo tanto es equivoco pensar que el mismo no permita pensar la innovación social. A éste respecto Castells (2001) plantea nuevos elementos que continúan conformando ó equipando mejor el *habitus*, me refiero al concepto de “sociedad red” donde la transformación espacial ha cambiado el contexto de la transformación social, esto es: el espacio como expresión fundamental de la sociedad a través de las tecnologías de la información, la reestructuración de la economía y los movimientos sociales. A éste respecto las luchas y usos por él espacio serán determinados por el espacio de los flujos, donde ésta información ordenara y designara los lugares para cada agente vial.

Otro detractor sobre el origen del concepto de *habitus* es Berg (1998) quien opina sobre la redundancia que tiene éste sobre la concepción teórica sociológica, esto es: La fuerza que tiene este concepto se debe a los procesos mecánicos en que la sociología puede explicarlos son ya conocidos por ésta disciplina, por tanto, no aporta nada nuevo debido a que los mecanismos sociales inician desde la socialización, las relaciones con grupos a los que somos afines, la cohesión social, entre otras. Sin embargo, Bourdieu como ya hemos planteado, determina que la existencia del *habitus* se debe precisamente al efecto que produce cada mecanismo de la estructura social sobre los agentes viales, mismos que ocupan un lugar determinado dentro del campo vial que producen resultados “coherentes” a los desplazamientos ó movilidad urbana realizada, tal como los motociclistas que dijeron no utilizar casco cuando se realizan viajes cortos, no existe vigilancia por parte de la autoridad o simplemente por que obstruye la completa visibilidad, es decir, los resultados de estos mecanismos tienen una explicación lógica dentro de las “prácticas de movilidad urbana”.

Por lo anterior, entendemos el *habitus* como parte de un marco integral que descifra la realidad de la vida cotidiana y no solo como partes fragmentadas y separadas de respuestas aisladas en el campo vial. Luego entonces aunque no sean recientes los “mecanismos” del *habitus*, la novedad radica en la forma como Bourdieu los integra para que los mismos produzcan prácticas coherentes, integradas de la acción social.

Elster (1988) y Boudon (1998) por su parte, argumentan que el *habitus* es una falacia intelectual, debido a que conjeturan lógicas del investigador, sin que necesariamente se presenten en la realidad, ésta caja negra entendida como acciones no causales y conscientes para los agentes, con lo cual quedaría al árbitro del investigador definir cualquier explicación posible para definir el *habitus*, debido a que no existe una coherencia posible entre la acción social y la consciencia del agente.

Por lo anterior, pudimos constatar que el campo vial, debe entenderse como elemento inherente al *habitus*, por lo que demuestra que las prácticas de los agentes viales como causa y efecto de los elementos que condicionan sus desplazamientos y movilidad urbana, tal es el caso de la infraestructura vial diseñada para cada agente en particular, lo cual rompe con una posible caja negra, donde el *habitus* explicaría toda práctica debido a la indeterminación de sus descripciones en el campo vial.

## **La movilidad urbana y su fragmentación legal.**

Desde la perspectiva de Signorelli (1999), el parámetro para un juicio alrededor de las metrópolis no puede ser de ningún modo buscado en la naturaleza, sino en la historia; ya que la metrópoli es un hecho humano que debe ser juzgado por su humanidad, no por su insostenible naturalidad, por lo tanto los hechos de tránsito terrestre clasificados de siniestros viales deben ser analizados en términos de la ciudad como hechos socio-históricos.

En éste sentido, la ciudad representa una oportunidad para algunos y una amenaza para otros, es decir, la explotación de los seres humanos. La ciudad es desigual y por lo tanto, las relaciones de explotación que la producen por parte de aquellos que en la relación desigual están en desventaja, es decir, los grupos y las clases subalternas, dominadas.

Luego entonces la relación entre sociedad y espacio es una función de la organización específica de los medios de producción que coexisten históricamente (con predominio de uno de ellos) en una formación social concreta, así como es función de la organización interna de cada uno de estos medios de producción”.

Por lo tanto lo que es significativo es la fusión de ciertas situaciones sociales y de una localización particular en la estructura urbana. Se trata entonces de individualizar

concretamente en cada situación, aquellos elementos sociales y espaciales que entran en “fusión” determinando efectos de orden espacial en la dinámica social. Por lo tanto los criterios que permiten reconocer la pertinencia de un cierto espacio respecto a un cierto grupo social no son simplemente los de su ocupación física y/o de la propiedad formal-jurídica, sino consiste en verificar las interdependencias de la colocación espacial de un grupo con tres criterios:

- a. Criterio Económico; colocación espacial de un grupo y sus procesos de producción;
- b. Criterio Sociológico: colocación espacial de un grupo y su dinámica social;
- c. Criterio Antropológico; colocación espacial de un grupo y su construcción de identidad en términos culturales, es decir, como percepción que el grupo tiene de sí mismo dentro de una visión general del mundo y de la vida mediata por un sistema de conocimientos y de valores.

Dichos criterios sirven para entender a la ciudad como instrumento de la enajenación y de la opresión propias de la sociedad industrial, es sin embargo también de ciudad matriz y condición de libertad.

En éste sentido la propuesta de éste apartado versa sobre el Criterio Antropológico donde por ejemplo, el peatón lesionado o que lamentablemente pierde la vida en un siniestro vial, es el más claro ejemplo desobremodernidad desbordada, es decir, donde la innovación tecnológica del automóvil ha terminado por destruir el entramado social de la convivencia urbana.

El tiempo y el espacio técnico del automóvil son antagónicos al tiempo y al espacio del peatón. A su vez, estos dos elementos caracterizan al individuo posmoderno como egoísta, aislado, deshumanizado, preocupado solamente por llegar lo más pronto posible de un punto a otro, generando "segregación urbana peatonal"; es decir, la distribución de las vialidades en el espacio vial también reproduce diferenciación social en cuanto a características de infraestructura vial, que en la mayoría de los casos hacen inseguros los desplazamientos del peatón.

Dicho contexto queda cristalizado para la ciudad de León, en las *Avenidas Álvaro Obregón y Miguel Alemán* así como en la calle *Belisario Domínguez* donde las banquetas son invadidas por vendedores ambulantes, obligando al peatón a descender de la banqueta para poder circular, así mismo se puede observar una falta de mantenimiento a las señales viales, el supuesto de Giglia (2017) sobre “determinismo espacial” que postula: “la modificación automática de ciertos espacios físicos modificará de manera automática

ciertas prácticas espaciales y modos de habitar que mejoren el bienestar colectivo”, queda anulado, debido a que no se toma en cuenta las prácticas sociales en los espacios del habitar. Por lo que no solo basta construir banquetas amplias para el peatón, sino también, procurar la utilización de las mismas por los agentes indicados dentro de un orden particular, es decir, no solamente de lo establecido en la norma sino comprendiendo el conjunto de reglas y fragmentos, formales, informales y técnicos que comparte el campo vial con los agentes.

Aunado a ello, las oportunidades laborales se concentran en las grandes ciudades, convirtiéndose en factor de atracción para los marginados. Quien está desocupado o permanentemente infra-ocupado, quién se encuentra sin vivienda o quien paga un precio estratosférico por tenerla, quien está obligado a buscar en servicios sociales caducos o escasos la forma de salir adelante a pesar de un sueldo precario o insuficiente, no puede construir su propia identidad en relación a una ética del trabajo productivo, así como no está en condición de definir su papel social en relación al sistema de la ocupación (Signorelli: 1999). Esto sucede también con los agentes viales motorizados que disputan un espacio para generar un ingreso, sobre todo antes de ser normalizados por las Secretarías de Movilidad de ambas ciudades, tal es el caso de los sistemas de transporte que llegaron hace menos de un quinquenio y que utilizan plataformas informáticas para brindar un servicio de transporte, entre ellos el más conocido “UBER”, que aún continua definiendo su papel como prestador de servicios en el campo vial.

En éste sentido, Signorelli (1999) plantea la “homologación de los consumos” inducida a través de una insistente y sagaz *manipulación publicitaria*: por medio de la estandarización de los consumos se autoriza a obtener un control más estable y seguro del mercado. Como conformismo enajenado, producido a través de una manipulación que frecuentemente alcanza niveles inconscientes de los sujetos a ella sometidos, el consumismo ha sido unánime condenado. La localización urbana, que parece no solamente menos necesaria, sino por el contrario un obstáculo al ejercicio del poder por parte de las clases dominantes, es en cambio todavía útil a las clases desprotegidas para que puedan organizarse y ejercer el poder de oposición y de contestación.

Por lo que el espacio colectivo de la ciudad es también lugar de conflicto manifiesto por grupos contrastantes de la población. La analogía en nuestro estudio la tenemos entre *Uber vs Taxis* por la disputa vial y la movilidad de pasajeros en puntos específicos donde cada grupo históricamente se ha apropiado del espacio social que conforma la ciudad. Espacios cuyo uso pueden ser ligado al emerger de una estructura de relaciones sociales

(grupo, movimiento, partida, asociación) capaz de actuar para la satisfacción de necesidades que los miembros de la propia estructura reconocen como comunes, a través del intercambio de información y la confrontación de experiencias. Es en y por medio de la ciudad donde la tensión social se manifiesta, donde los grupos subalternos y marginados se organizan y ejercen sus cuotas de poder.

Para obtener un mayor y más fácil control del conflicto social, se deben ir disgregando y desarticulando las diversas estructuras constitutivas del sistema social (familia, producción, mercado, información, cultura); mismas que históricamente se han ido fusionando con la dimensión social urbana innovando en la metrópoli ó ciudad.

El espacio entonces debe ser entendido como variable para medir poder y riqueza, prestigio, colocación, jerarquía social, se puede entonces afirmar que el espacio es también transformado en recurso; Se define en relación a los seres humanos que lo usan, que lo disfrutan, que se mueven en su interior, que lo recorren y lo dominan para su supervivencia, utilización, crecimiento y riesgo.

Dichos recursos llevan implícitos potenciales que pueden disponer los actores sociales para conseguir un fin, sin embargo, los recursos y el espacio deben estar bien conjugados para evitar desequilibrios. La relación entre el agente y el recurso no es sólo una oportunidad de satisfacción de una necesidad, sino también una posibilidad de adquirir poder.

En el caso de la vialidad se demuestra a través del control por las vialidades y los tipos de transporte, en el sentido de que su función no es solamente la satisfacción igualitaria de las necesidades, sino que también del control por abarcar mayor cantidad de pasajeros para ser transportados. Mayor velocidad, tamaño, peso del medio de transporte pueden representar elementos de poderío y/o apropiación del espacio vial sobre los demás agentes viales. El espacio es fuente de poder y las modalidades de control de su uso serán decisivas para hacer que ese recurso sea un instrumento de subordinación o de liberación, de diferenciación o de igualdad. Como confirmación de esto se pueden observar dos hechos:

- En ninguna sociedad el uso del espacio se deja a la inmediatez y a la espontaneidad institutiva;
- El uso del espacio siempre está socialmente reglamentado y culturalmente definido.

Por lo anterior constatamos que la distribución de las distintas vialidades, incluyendo los lugares destinados para el peatón, están determinadas por una desigualdad y siguen las leyes establecidas en cuanto a la distribución de los espacios, conformando agrupaciones en función de la capacidad social de los sujetos; los cruceros con mayor frecuencia de siniestros viales en la ciudad de León cuentan con muy poca infraestructura peatonal, la mayoría se encuentra en malas condiciones tales como los señalamientos horizontales y verticales, así mismo la señalización es confusa para el peatón donde la lucha por defender su espacio entre vehículos, bicicletas y motocicletas es parte de la cotidianidad.

Es decir, los peatones también se organizan de acuerdo al espacio en fuerte sentido de homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social de acuerdo a los lugares viales; por lo cual se concentran mayormente en un espacio determinado de acuerdo a su nivel socioeconómico.

Así mismo el sistema cultural del grupo constituye la raíz ideológica y, por lo tanto, el instrumento de legitimación del sistema de organización del espacio adoptado por el grupo mismo, así tenemos clasificaciones de agentes viales en; transportistas, taxistas, conductores particulares, motociclistas, conductores de empresas privadas, conductores de *uber*, entre muchas otras, dicho sistema cultural constituye los lugares destinados para que transiten dentro del espacio vial.

En este sentido el concepto de espacio es determinado por el ambiente físico, como el concepto de tiempo, también incorpora valores y depende de principios estructurales que pertenecen a un diverso orden de realidad. El uso humano del espacio, es instrumental y expresivo, tanto funcional como simbólico, cognoscitivo y emotivo al mismo tiempo; al interiorizar el orden espacial que su grupo de pertenencia ha construido históricamente, el individuo interioriza el orden social, y al mismo tiempo la estructura cognoscitiva y ética que ordenará su vida psíquica y corporal (Signorelli, 1999).

Esto ocurre por ejemplo con los transportistas que se “apropian” de las carreteras en el sentido de formar parte del control social de las mismas, situación que les construye una identidad como agentes de un grupo específico; “Los transportistas”.

Dicho grupo de acuerdo a las observaciones realizadas en campo, intenta en repetidas ocasiones evitar hechos de tránsito terrestre ayudando a los demás agentes viales, sin embargo, éstos últimos no siempre se identifican con los primeros debido a que para ellos el espacio vial no tiene el elemento simbólico sino solamente funcional, por lo tanto, la infraestructura vial rompe con lazos comunitarios e identitarios y establece reglamentos formales para identificar y legitimar las prácticas de actores heterogéneos que no poseen

un vínculo de tipo primario entre ellos ni con las vialidades, es por ello que los hechos de tránsito entre agentes viales suelen ser esporádicos e impersonales e incluso agresivos.

En esta misma línea la apropiación cognoscitiva y operativa de las carreteras significa integrarse en el grupo social artifice como señala Signorelli de un proceso de moldeamiento. En el caso de la ciudad la apropiación del espacio es más fuerte por parte de los agentes viales de transporte colectivo (taxis, buses, *uber*, entre otros), que por parte de los agentes viales de transporte particular, por lo tanto la significación del hecho de tránsito terrestre es distinta, mientras que para los primeros suele estar relacionada con el tiempo formal (Hall; 1990) así como con la estructura económica que es el trabajo las distancias de desplazamiento, el servicio y atención al público; para los segundos suele estar relacionada con aspectos informales como las actitudes individuales ante la congestión vial, juegos por el circular a exceso de velocidad, consumo de alcohol por diversión y socialización, entre otras.

El espacio vial se ha ido empoderando con el paso del tiempo, debido al creciente modelo de industrialización de la movilización a través de vehículos automotores y por otro lado debido a la implementación de un modelo económico que se alimenta y fortalece continuamente por la utilización del recurso del automóvil como un valor agregado de estatus, poder y sobre todo consumo para la plena apropiación de las ciudades y carreteras. Tal es el caso de las enormes creaciones de carreteras y caminos que pueden ser estudiados como grandes espacios escenográficos capaces de expresar, imponer y legitimar un poder y una ideología (Signorelli: 1999).

Por lo anterior el análisis de los siniestros viales hacia el interior de los ecosistemas urbanos está conformado por las relaciones de explotación de la sociedad posmoderna; que ejercen quienes detentan los medios de producción del capital sobre aquellos que solamente brindan la mano de obra, provocando ó propiciando Riesgos Laborales (Beck, 1998).

Estos riesgos se traducen primero en una desregularización laboral por parte de los trabajadores, misma que produce una pérdida de seguridad en las condiciones laborales: Este aspecto es importante analizarlo para el caso de los choferes de transporte público, donde en repetidas ocasiones se les coartan sus derechos laborales, pidiendo a ellos mayor número de acciones en beneficio de la empresa, es decir, cubrir rutas peligrosas, realizar mayor número de viajes, no destinar horas ni lugares de descanso y mucho menos seguridad, ya que es conocido que son asaltados ó robados durante la ruta en curso. Todo lo anterior provoca un sentido de ausencia en el aspecto de seguridad laboral y de manera indirecta incrementa así la probabilidad de accidentabilidad (Hermosillo, 2018)



El segundo aspecto relevante de la desregularización tiene que ver con los cuadros psicológicos que impiden el horizonte de planeación, Beck (1998), argumenta la autorrealización y el logro de individuos como principal corriente de la sociedad occidental moderna, sin embargo no se alcanza a concretar si laboralmente se carece de los medios que garanticen la seguridad laboral, estos cuadros se han reportado más frecuentemente en los estudios españoles de Psicotecnia y Psicología del Conductor (Piret, 1960).

Finalmente el tercer elemento desregularizador tiene que ver con un proceso donde el trabajador termina por ser su propio centro de trabajo, aquí se retoma el concepto de autorrealización y logro individual donde se elige y configura a individuos autores de su vida, creadores de su identidad, se vela por intereses propios y por generar una identidad de individualidad y autenticidad generando una pérdida de identidad social propiciando una identidad propia y por lo tanto las modificaciones sociales comienzan a surgir desde el individuo:

Este elemento se ve reflejado en los hechos de tránsito terrestre al momento que cada agente vial involucra una interacción social que antepone el uso violento del vehículo para imponer su lugar en un tiempo y espacio determinado por una situación o posición dentro del campo vial a valores como la prevención de accidentes y la valoración de la vida humana como algo sagrado (Leyton; 2006)

Un elemento discutido por Beck (1998), es cuando hace énfasis en como el empleo se ha vuelto temporal; dando respuesta puntual a requisitos muy concretos de multinacionales o bien de empresas gubernamentales donde solamente se contrata en periodos cortos donde se busca reducir gastos por parte de la empresa, pero sobre todo presionar al empleado para brindar el mayor nivel de eficiencia, lo que conlleva a una degradación socio-laboral, es decir, a trabajar en condiciones inadecuadas para brindar un mejor servicio y sobre todo seguridad a los usuarios.

La precarización laboral de los conductores de vehículos públicos puede ser una variable relevante para entender el proceso de construcción social del accidente, pensemos en aquellos choferes donde se les marca un empleo con temporalidad específica donde tienen que trabajar bajo condiciones que podrían provocar hechos de tránsito tales como: Vehículos en malas condiciones, naturaleza del camino, cansancio, infraestructura vial, recorridos exhaustivo, sin prestaciones laborales ante la dificultad de probar una relación de subordinación como el caso de los choferes que utilizan plataformas digitales.

El ejemplo más concreto de éste elemento de la sociedad del riesgo descrito por Beck (1998), tiene que ver con todos aquellos agentes viales que de alguna forma prestan servicios de transporte público y que involucran elementos que impiden al Estado

mantenerlos dentro de una norma que propicie la igualdad de derechos y obligaciones con aquellos que si alcanza ó puede regular (Echeverría, 2019).

La desregulación del mercado intensifica la desigualdad social que existe en el campo vial donde choferes de transporte público movilizan a pasajeros bajo condiciones muy diferentes de acuerdo también a lo que su “empresa”, “patrón” ó superior jerárquico le sugiera. Esto provoca tener ó contratar choferes menos calificados que en suma reproducen pautas de discriminación entre pares, pero también entre pasajeros y por ende siniestralidad vial. (Espinosa, 2004)

Dicha desregulación intensifica también la inestabilidad laboral de los choferes ya que en muchas ocasiones éstos quieren pasar de un medio de transporte a otro debido a la mejor paga por las rutas ó viajes cubiertos, por el estatus social que representa conducir determinado vehículo automotor para prestar servicios de transporte público, ó bien por generar un intercambio en el proceso productivo de pertenecer y aprender de distintas empresas y/o patrones. (Periódico AM, 2019)

Lo anterior involucra un elemento lógico desde la perspectiva de Beck, esto es que la implementación, por parte de los gobiernos, de políticas orientadas al control y a la reducción de los riesgos no ha sido efectiva hasta el momento, terminando por deslegitimar a las instituciones públicas, aunado a ello una falta de prevención ó disuasión de los siniestros viales que también se sumerge en una opacidad de acciones gubernamentales, donde solo se sanciona pero no se educa ó reeduca a conductores, pasajeros y peatones pero además se desconoce el contexto de las identidades de dichos agentes viales.

Los procesos económicos están conduciendo a una brecha más amplia a los distintos agentes viales, con lo cual vulneran su seguridad y libre derecho a disfrutar las ciudades, los espacios siguen siendo privilegiados para los vehículos motorizados, quienes recorren las vialidades con menores dificultades que aquellos peatones con movilidad urbana no motorizada.

En éste mismo sentido una reflexión más está enfocada a la privatización del espacio vial, donde lentamente se antepone barreras para acceder a lugares "privados" generando una práctica ventajosa contra los mismos conductores de vehículos particulares. A este respecto vale la pena identificar los lugares viales de pago tales como segundos pisos, casetas de peaje, estacionamientos y aquellas que se encuentran en fraccionamientos privados.

Ha prevalecido una neutralización y estabilización del problema a través de mayor obra pública por parte de los gobiernos, para luego realizar intervenciones de bajo efecto en la prevención de muertes, lesiones o daños a las cosas por accidentes de tránsito; por lo tanto, no existe un acuerdo sobre el diseño de las ciudades en términos de uso de suelo y el sistema de transporte para optimizar la salud o el bienestar de la gente.

La planeación urbana en ambas metrópolis permite dar cuenta del modo en que los procesos estructurales, que se están viviendo, afectan a los pobladores de distintas colonias, fraccionamientos, barrios, entre otros lugares donde se condiciona el derecho a los traslados de la población con menos recursos económicos, por el poder de los intereses inmobiliarios, así como de especuladores en bienes raíces.

Las reglas discursivas en materia de planeación para las nuevas ciudades son antagónicas a las prácticas políticas para la edificación y reconstrucción de la ciudad, respondiendo sobre todo a intereses económicos y partidistas, esta sin duda es un veta amplia por estudiar, sobre todo por las actividades y relaciones entre políticos e inmobiliarias, donde se disputa el acceso por el espacio habitacional, haciendo éste cada vez, más privado, es decir, "normalizamos" el hecho de pagar por desplazarnos ó transitar en fronteras invisibles cuyo arreglo ha sido entre grupos de beneficiados y no consensado con todos los agentes viales que habitan la ciudad.

En éste sentido Aguascalientes atraviesa un proceso de "modernización" donde grupos antagónicos (ambientalistas versus constructores y políticos) disputan una movilidad no motorizada para los primeros, por lo que grupos de ciclistas, comerciantes, estudiantes, entre otros actores, se han manifestado en contra de la construcción de puentes y pasos a desnivel en intersecciones donde argumentan quienes gestionan la movilidad del territorio "son necesarias".

En contra parte se anuncia la siembra de cientos de árboles para subsanar aquellos árboles que se derribaran para la construcción de la obra pública. León tiene esta tendencia aún más consolidada por gobiernos municipales anteriores, donde la práctica entre constructoras y políticas públicas realizan obras tendientes al gasto excesivo de vialidades que favorecen la movilidad motorizada.

Esta misma fragmentación crea una dispersión normativa, que tiene un antecedente importante en la publicación de sus Leyes y Reglamentos; Para el caso de León, se publico en el Periódico Oficial del Estado, la Ley de Movilidad el 18 de marzo del 2016, posteriormente se reformaron algunos artículos y en consecuencia se obtuvo una segunda publicación en el mes de Abril del 2017, para el mes de noviembre del 2016 se publica el

Reglamento de la Ley de Movilidad de Guanajuato y sus municipios. Aguascalientes no ha corrido con la misma suerte ya que durante el presente proyecto de investigación se publicó el 30 de Abril del 2018 la Ley de movilidad del Estado, pero no su reglamento. Éste último se proyecta estar publicado para el mes de octubre del presente año.

Al revisar ambas leyes de movilidad, se puede constatar que se cae en una regulación de la movilidad motorizada. Así también la mayoría de las sanciones descritas corresponden a mantener documentos, licencias y vehículos en orden, sin embargo, los aspectos básicos de convivencia urbana se mencionan sin que exista una verdadera aplicación y respeto a la norma.

Para el caso de motociclistas y ciclistas, las leyes son laxas, mencionado brevemente algunos derechos y obligaciones, sin embargo, para el caso de León la "Asociación Ponte las ruedas, saca la bici", señalaron estar en contra de la aprobación de un nuevo reglamento de policía y vialidad donde se indica que serán multados con 241 pesos, además, se les decomisaría su bicicleta en el caso de no cumplir con la normativa del mismo, entre lo más relevante deberían portar bandas luminosas, no portar audífonos ni celulares o dispositivos electrónicos. (El Sol de León: 2018)

Sin embargo, para los automovilistas, ambas leyes establecen sanciones monetarias en caso de incumplir 105 obligaciones para el caso de Aguascalientes y más de 230 para la ciudad de León.(Ley de Movilidad de León [LML]: 2016 y Ley de Movilidad de Aguascalientes [LMA]: 2018)

También es importante decir que este incumplimiento de la norma, está relacionada con las Policías Viales que hacen poco al respecto por la movilidad urbana entre agentes viales, esto se constato debido a que solamente llegan a abanderar el lugar de los hechos cuando existe un siniestro vial, ó bien cuando “muerden” a transportistas y automovilistas en las periferias, sin embargo, su actuación para disuadir conductas que puedan generar conflictos entre agentes viales es nula, no están haciendo su trabajo de prevención. Por lo tanto las sanciones descritas en las leyes de movilidad no se siguen por qué no se sancionan debido a un desinterés pero también a que muchas de las policías viales como menciona Vega (2013), se dedican a vigilar determinados espacios sin estrategias eficaces, actuando rara vez en situaciones críticas.

Tomando en cuenta las descripciones anteriores encontradas en el campo vial, procedemos a revestir la movilidad urbana y la fragmentación legal de nuestro concepto total: “*El habitus*”, explicando el comportamiento de los agentes viales al transitar por el espacio urbano y su resignificación simbólica, social y cultural.

Llamas, Bustos y García (2018) plantean una propuesta para especificar un modelo para el estudio del *habitus* de movilidad, considerando las políticas públicas en la materia, los sistemas de transporte y las identidades de los agentes viales, donde tiene lugar, según las autoras, el *habitus* periurbano, constituido por los agentes viales que viven en la periferia pero se trasladan al centro de las ciudades para trabajar, estudiar ó diversificar actividades cotidianas y se ven sometidos a una desigualdad de infraestructura, transporte y tiempo de traslado materializándose en situaciones de riesgo e incertidumbre, al menos hasta llegar al punto de destino, sin embargo, el modelo se queda a nivel teórico y no experimental en campo, lo cual limita la propuesta y la contrastación con estudios similares, hubiera sido interesante comparar en algunos contextos de ciudades el tipo de usuario, el sistema de transporte y las políticas de movilidad implementadas para identificar los patrones de uso ó prácticas así como la apropiación que hacen los agentes viales sobre la seguridad e identidad del espacio vial que transitan.

Tomando como referencia el *habitus* de movilidad identificado y descrito por las autoras señaladas, Urry (2000) y Bericat (1994) al igual que Castells (2001) hablan sobre los cambios que ha sufrido el tiempo-espacio en cuanto a la movilidad y la comunicación de los agentes viales, teniendo éstos que recodificar las percepciones sobre dichas variables; en ambos municipios por ejemplo, el proceso de la construcción histórica de las ciudades "de lo rural a lo urbano" ha traído una concepción nueva en los traslados de los peatones, mientras que en el medio rural se tenía una percepción e interacción con la naturaleza a través de los sentidos, en lo urbano se ha perdido el interés por la apropiación del mismo, introyectando un *habitus* desinteresado por el "otro", donde prevalece el individualismo en la movilidad.

En éste sentido la vida cotidiana de los agentes estudiados revela distintas condiciones geo-espaciales y de transporte, recordemos que para Bourdieu (1999) todo comportamiento humano debe explicarse desde lo social, luego entonces los agentes viales no realizan desplazamientos involuntarios ó sin sentido. Cualquier movimiento, trayectoria ó movilidad poseen una lógica social relacionada con el acceso a los medios de transporte, las relaciones jerárquicas entre agentes y la apropiación del espacio o ruta que transitan; tal es el caso de los sistemas de transporte colectivo sobre los vehículos particulares, es decir, a pesar de que ambos son motorizados el primero mantiene una jerarquía en cuanto a la apropiación del espacio y por consiguiente al derecho de paso. Por lo tanto, los *habitus* de los conductores generan prácticas distintas y distintivas así como esquemas clasificatorios, principios de clasificación, principios de visión y división, aficiones, diferentes, es decir, cada agente vial impuso su derecho a la movilidad utilizando como justificación los signos y señales viales, pero también una barrera

simbólica que implica el respeto y la sumisión ante vías especializadas ó caminos estrictamente diseñados para cierto tipo de transporte.

Hablamos de legalidad fragmentada y derecho de paso por que es aquí donde se cristaliza la primera noción que Bourdieu nos brinda sobre campo: "[...] espacios de juego históricamente constituidos con sus instituciones específicas y sus leyes de funcionamiento propias". Por lo tanto, los conductores de transporte público presentan una legitimidad mayor sobre el espacio vial debido a la planeación y marcación de rutas, vehículos rotulados, posición que relaciona una superioridad hacia el resto de agentes viales y sometiendo a los pasajeros (en el caso del transporte público de pasajeros) en una relación de orden, donde el conductor dirige y manda (Bourdieu, 1999, 16).

En segundo lugar el campo vial se define como un juego entre los agentes, cuyo interés específico es el desplazamiento de un lugar a otro, a través del respeto a ciertas reglas viales u ordenamientos jurídicos por lo que todos los agentes se interesan en "jugar el juego". Mismo que evidencia desigualdades de acuerdo a la posición que se juega, pero que se respeta, siendo una especie de acuerdo oculto y tácito para luchar por la movilidad (Bourdieu, 1999, 143).

En el mismo supuesto, la legalidad fragmentada es el resultado de la revisión constante del campo vial, debido a su carácter dinámico e histórico, diferente a lo que pudiera pensarse, como "espacio definido donde cada agente ocupa su lugar", el campo vial presenta un reajuste cotidiano de reglas "invisibles" pero necesarias para sobrevivir a los movimientos y desplazamientos, tal como lo describen algunos ciclistas en el sentido de que a pesar de la inseguridad presentada en zonas de ambos municipios, requieren tomar caminos solitarios ó bajo condiciones de espacio poco favorables (poca iluminación), generando en su *habitus* cotidiano un sentido de autoprotección a través del uso de tecnología, testigos luminosos y cualquier otro elemento que garantice llegar a salvo a su lugar de destino.

Por lo anterior, en las observaciones realizadas podemos constatar el campo vial con posiciones bien definidas ocupadas con desigual acceso a la movilidad con gustos y distinciones asimétricas que mantienen una jerarquía y dominación concreta que provoca la ruptura en el seguimiento de patrones y reglas viales.

Podemos decir que el *habitus* de los agentes viales ó bien su capacidad-habilidad y los procesos mentales que realizan para iniciar un desplazamiento en el campo vial pueden

ser interpretados al igual que los componentes o elementos estudiados por la sociología en relación a la cultura y la religión, siendo hoy en día un campo fértil para aplicar diversas metodologías según agentes viales y tipo movilidad; Garcia (2016) comenta en estudios más recientes, que el *habitus* de la movilidad de los agentes viales, lo que él llama "motilidad" aludiendo al término de "locomoción ó movimiento", debería estar separado del campo del transporte ya que éste último gira en torno a la industria y a las políticas públicas del transporte por lo tanto tenemos nuevos agentes que estudiar y que vienen a ser representados por las empresas, los bienes, las constructoras y las instituciones públicas encargadas de regular la movilidad espacial.

Al respecto podemos entonces realizar una clasificación de como la legalidad del campo vial es fragmentada por un proceso dual de acceso a la movilidad a través de prácticas normalizadas pero utilizando estrategias que contrarrestan lo anteriormente discutido.

**Tabla 6. Fragmentación legal y prácticas normalizadas.**

<b>Agente Vial</b>	<b>Visión sobre el medio de transporte</b>	<b>Acceso a la movilidad</b>	<b>Práctica normada</b>	<b>Estrategia de re significación</b>
Peatón	Desprotección, inseguridad, se siente observado, soledad en los caminos, poca independencia, poca libertad.	Poca y limitada sobre todo para, adultos mayores y mujeres.  Con poca protección para menores que la utilizan para juego.	Caminar por las banquetas. Cruzar en intersecciones semaforizadas a nivel en zonas peatonales. Utilizar puentes peatonales.	Reducir el tiempo de traslado: Caminar por debajo de la banqueta. Cruzar a mitad de calle o avenida. No utilizar puentes debido a lo inaccesible o inseguro.
Ciclista	Inseguro, medio utilizado por ser el más económico para el desplazamiento y con una mayor rapidez que cuando se circula a pie.	Poca- Intermedia, para Aguascalientes se tiene poca interconectividad, aún se cuenta con senderos. León cuenta con conectividad en algunos de los principales Bulevares, así como semáforos.	Transitar en ciclo vías establecidas. Transitar a la extrema derecha utilizando un carril vehicular. No circular en sentido contrario. Utilizar casco y testigos luminosos de noche.	Cuando se utiliza como medio de transporte se suele respetar lo normado. Cuando se utiliza como medio recreativo o de trabajo se agrade a peatones y obstaculiza e interfiere el tránsito vehicular.
Motociclista	Rápido, económico, ágil.	Mucha, debido a que tiene acceso al campo vial de automovilistas pero con mayor rapidez y agilidad	Circular por extrema derecha. Utilizar casco de seguridad. No ser tripulada por	Impone su lugar en el campo vial a través de adelantamientos por la derecha.

		debido a la menor dimensión de la moto	más de dos pasajeros.	Utiliza los lugares destinados para peatones como lugares de descanso o parada. No utiliza caso de seguridad.
Conductor	Seguridad y Comodidad cuando es particular.  Rapidez y economía cuando es público.	Tiene acceso a realizar grandes desplazamientos aunque no siempre con la menor cantidad de tiempo. Para León se presentan nodos de conexión. Para Aguascalientes se presentan rutas alternas no siempre interconectadas.	Respetar: la distancia con respecto al vehículo que lo antecede, los semáforos, el límite de velocidad. No cambiar de carril intempestivamente. Respetar mecanismos para reducir velocidad (topes)	Impone su velocidad, magnitud y tipo de vehículo sobre el resto de los conductores, demostrando un poderío que está implícito y acatado por el resto. Marcación de distinción simbólica en la práctica cotidiana.

Fuente: Elaboración propia retomando las prácticas más comunes del trabajo de campo.

Las estructuras mentales y cognitivas de los agentes viales expuestos producen, perciben y evalúan sus prácticas como “legítimas”, producto de la internalización de las estructuras del mundo social (Bourdieu: 1979). Esto es, se han normalizado estrategias como resultado de la ocupación duradera de una posición en el campo vial. Por lo anterior el concepto de *habitus* nos obliga a estudiar desde una visión holística el fenómeno en cuestión integrada con un marco estadístico y otro cualitativo tal cual se presentó en las prácticas sociales del campo vial en el capítulo anterior.

Luego entonces los agentes viales disponen de un *habitus* conformado por el acceso a la movilidad, las prácticas jurídicas establecidas en el campo y la posibilidad de elección (que no siempre son las mismas) para realizar estrategias de desplazamiento; muy distinto a lo que en un inicio planteaba la movilidad en el siglo XIX donde las clases acomodadas comenzaron a revalorizar la práctica de caminar, primero siendo peatones en lo rural y después en lo urbano con la finalidad de descubrir los estímulos sensoriales emitidos por la nueva ciudad (Marqués 2015). Hoy en día el *habitus* de los agentes viales ha cambiado a un proceso de comodidad y desplazamiento motorizado, en parte también a la extensión de las concentraciones urbanas, llegando a establecer estudios de origen-destino con la única intención de llegar al lugar deseado y reduciendo su experiencia sensible con el entorno, modificando la concepción de la movilidad y su práctica cotidiana. De cualquier forma el *habitus* otorga al agente vial un encuadre de referencia para tomar representaciones del real acontecer colectivo y de un número de prácticas ordenadas



desde la posición que se ostenta, prácticas enclasadadas y enclasantas de signos distintivos (Bourdieu, 1979).

Por lo tanto, el *habitus* de los agentes viales, al igual que en otras esferas sociales, va a estar representado por prácticas y acciones que giran en torno de las posiciones sociales así como de las formas como se delimitan dichas prácticas a través de reglamentos, leyes, acuerdos, normas donde la acción del agente comparte la practicidad, los esquemas motrices y automatismos corporales para encontrar significado a las mismas en el campo vial (Bourdieu, 1991).

## La Seguridad Vial.

"La seguridad vial" hace referencia al modo en que podemos atender los riesgos en las vías, a la forma en que enfrentamos dichos riesgos para prevenir accidentes o bien, que el impacto en vidas humanas sea mínimo (Organización Mundial de la Salud, [OMS; 2018]).

Luego entonces, en materia de **seguridad vial**, los agentes han interiorizado pautas de comportamiento violentas e irresponsables para sí mismos y los demás, debido a un proceso donde la educación formal e informal no logró la apropiación de medidas de autoprotección, cuidado, prevención o disuasión de los siniestros viales, aunado a ello una autoridad invisible que actúa a conveniencia de su grupo.

Las reglas formales establecidas para realizar un traslado en las vialidades, se han especializado únicamente para los que conducen vehículos automotores, sin embargo, dichas reglas se diluyen en meros trámites administrativos que no evalúan los conocimientos, habilidades y actitudes de los futuros conductores de forma ordenada, generando un problema entre los demás agentes viales que comparten los flujos y los lugares de la ciudad.

Podemos decir entonces que la manera en que nos comportamos en las distintas vías, provocará un mayor o menor número de riesgos en la interacción con los otros y estos riesgos serán mínimos o no de acuerdo a la manera en que nos movamos o nos comportamos.

Dicho comportamiento está relacionado con un cuarto concepto "la educación vial" que hace referencia al hecho de que comprendamos cuales son nuestros deberes y derechos en el uso de estas vías, cristalizados en las leyes y reglamentos de movilidad de ambas ciudades (Pacheco: 2007).

Si bien es cierto que la educación vial aporta una serie de aspectos importantes en cuanto al comportamiento adecuado en las vías, es fundamental entender que estos planteamientos, están orientados a la seguridad vial, es decir, a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas.

Por lo tanto, un elemento clave que debe considerarse para entender los hechos de tránsito terrestre calificados como siniestros viales, está relacionado con el derecho a la ciudad (Harvey, 2012, p.9), en el sentido de la movilidad urbana por los distintos agentes en el campo vial; Debido a que éstos desplazamientos son cada vez más imprevisibles, es decir, no se sabe cuánto tiempo se llevara a cabo; Menos respetuosa en el sentido que es casi un hecho que debido a la gran afluencia de vehículos y peatones se pueden tener altercados de tránsito; Y más agresiva e insegura ya que en algunas ocasiones la inseguridad ha tomado vialidades y transportes públicos para cometer asaltos ó robos.

Por lo anterior los afectados continúan siendo los agentes más vulnerables y desprotegidos; Por un lado los peatones conformados por el grupo de ancianos y niños que carecen ó necesitan de habilidades para entender los desplazamientos en la ciudad, en segundo lugar los ciclistas-motociclistas; En tercer lugar los conductores de vehículos que prevalecen sobre los grupos anteriores debido a que las ciudades se orientan hacia el tránsito de vehículos motorizados y no favorecen los desplazamientos a pie, por lo tanto los agentes son segregados a utilizar solamente ciertos espacios geográficos coartando el pleno disfrute de sus derechos económicos, sociales y culturales.

Una importante diferencia con respecto a otros fenómenos sociales, es que dichos siniestros ocurren en el campo público donde tenemos una interesante perspectiva de los "no lugares", este concepto propuesto por Augé (como se cito en Barrera, 2004) se refiere a todos aquellos sitios no identitarios, no relacionales ni históricos propios de la sociedad posmoderna ó bien como él lo llama, de una sobre modernidad; A este respecto (Jacobs: 1961) identifico los "no lugares" y su relación con el automóvil ó la motorización en masa, como el peor enemigo de la vida urbana, comentando que las autopistas urbanas no se distinguen entre ellas; por lo que carecen de identidad; pero generan nuevas prácticas y nuevos imaginarios urbanos

En este sentido el campo vial para Auge (1993), es entendido como un no lugar donde la Antropología debe saber si hay aspectos de la vida social contemporánea que puedan depender propiamente de ser investigadas.

Para el caso de la antropología de "afuera" como él la denomina, los lugares antropológicos de estudio, están determinados por espacios concretos, geográficamente

bien definidos pero sobre todo porque poseen tres características comunes: son identitarios, relacionales e históricos; sin embargo, los no lugares son propios de la sobremodernidad, además de no ser identitarios, ni relacionales, ni históricos pero que pueden definirse de manera positivista (y no solamente como contraposición a los lugares antropológicos, al igual que son capaces de compartir con estos, los espacios de la contemporaneidad.

La perspectiva de los “no lugares” son propiamente las soledades individuales que menciona Auge, donde compartimos por breves momentos con otros agentes viales, así como la infraestructura vial que transitamos; los no lugares son también áreas efímeras y enigmáticas que continúan creciendo y multiplicándose tal es el caso de toda la infraestructura vial que año con año invade más los territorios locales convirtiéndolas en grandes superficies de asfalto para poder trasladarnos de un lugar a otro pero que forman parte de del juego intrincado de la identidad y de la relación; Las carreteras y caminos que mezclan distintos tipos de viajeros, distintos tiempos para trasladarse técnico, formal e informal (Hall, 1990) así como distintas maneras de asimilar el trayecto bien como necesidad para trasladarse a un destino ó como una necesidad propia de la ocupación ó el empleo; y es aquí donde logran tener los “no lugares” un principal interés como “lugares” para todos aquellos que están directamente relacionados con ese lugar, pensemos por ejemplo en los choferes de transporte privado que día a día tienen que transitar los “no lugares” ó bien aquellos trabajadores que se encargan de reparar las vialidades y caminos de carreteras en mal estado; para todos ellos la experiencia así como el significado de los hechos de tránsito terrestre clasificados como siniestros viales, es muy distinto al del conductor de vehículo particular, por consiguiente cada agente vial tenderá a concebir de forma distinta sus desplazamientos y las formas de relación con ese lugar.

Los no lugares, juegan también un papel importante para el agente vial, en el sentido de que si bien no representan una identidad para los mismos, si representan por un lado una relación subjetiva con el significado que él mismo hace de la norma y por otro lado una relación objetiva que es propiamente respetar o ejercer la norma, es decir, mientras que la primero se presta a la interpretación que el agente quiera darle por ejemplo a un señalamiento de tránsito (velocidad máxima 110 km/h) la segunda hace hincapié en estricto sentido a que la norma debe respetarse y es en este punto donde la mayor parte de las políticas públicas para disuadir las conductas provocadoras de siniestros viales fallan, ya que quieren realizar acciones punitivas que sancionen o penalicen el quebrantamiento de la norma, mientras que parte de la solución se encuentra en el estudio y análisis del significado de dichas prácticas viales.

Para Garduño (2017) la ciudad contemporánea ha perdido su especificidad real y por ende la proximidad del espacio entre individuos se fragmenta sobre todo para quienes se desplazan en un automotor, ya que éste les genera una dependencia que condiciona los procesos de reproducción social y genera una creciente necesidad de movilidad.

Por lo anterior gran parte del espacio público va dejando atrás su característica de lugar de encuentro, lugar para socializar, lugar para generar cohesión social y pasa en un espacio de procesos desiguales donde la apropiación del espacio es acompañada del deseo de confort, altas velocidades y lujo que caracterizan al automóvil y alejan al resto de los agentes que interactúan en el campo vial.

Llama la atención que uno de los elementos a manera de “estrategias” que el autor explica como principal elemento para lidiar con el tráfico, está relacionado con el uso de la radio y escuchar música, una segunda estrategia es el buscar atajos, así como cambiar la actitud; Estos elementos son partes esenciales para entender aspectos no formales ni técnicos de los conductores que pudieran ser utilizados para comprender aquellos factores disuasorios de conductas inseguras o agresivas al volante ya que forman parte del habitar el cual es configurado por los agentes haciéndolos suyos y moldeándolos para identificarse con su espacio (Lindon, 2014)

Estos no lugares representan varias conductas de riesgo llevadas a cabo por el peatón fueron:

*No respetar* las zonas de cruce en la vía pública, independientemente de las condiciones que existan. En distintas charlas con peatones, se les cuestiona sobre esta maniobra y arguyen que “llevan prisa”, “por flojera de no caminar unos cuantos pasos más para llegar al semáforo”, o a los lugares donde está permitido el cruce peatonal.

Cabe mencionar que en los lugares donde no existían condiciones óptimas como semáforos, puentes, isletas entre otros, él peatón cruza de forma arriesgada, comentando que cruza “con cuidado”, “cuidando su seguridad para evitar un atropello”. Otro ejemplo de ello es el caso de la ciudad de León, en el cruce entre *Boulevard Aeropuerto* y *Boulevard Delta* donde los peatones no cruzaban por las esquinas debido a que las vueltas para los vehículos motorizados son continuas, orillando al peatón a circular por la superficie de rodamiento.

Desde la perspectiva antropológica el tiempo informal se transforma en tiempo técnico (Hall: 1989) al querer cruzar intempestivamente una avenida o una calle, para llegar al otro extremo, sin embargo, desde la teoría de juegos (Osborne y Rubinstein, 1994: 1) pareciera que, en esta acción de cruzar la calle, se toma en cuenta el número de jugadores (vehículos, ciclistas y motociclistas), así como la elección racional del peatón para decidir

realizar la acción. Ello indudablemente tiene que ver con los patrones culturales aprendidos o estructurados que le fueron transmitidos, comentando que "[...] cuando viene el carro muy rápido es mejor correr a esperarse, finalmente el conductor tiene que detenerse por qué si no se metería en un problema con la autoridad". Desde la planeación urbana se tiene conocimiento que la distancia idónea para implementar cruces peatonales (puentes, señalamientos, entre otros) debe ser aproximadamente de 100 a 200 metros del lugar con mayor concurrencia de personas tales como: Centros de esparcimiento, escuelas, lugares de reunión, entre otros. En la mayoría de nuestras observaciones esto no se cumple, pues no se **encontraban** cerca de estas aglomeraciones (se **localizaron** cruces peatonales demasiado alejados entre sí, a veces entre 600 y 800 metros), por lo cual creemos que pudieran estar mal colocados, o bien, estar expuestos a condiciones de alto riesgo donde el desuso puede representar una percepción negativa por el peatón o por terceras personas.

*Una segunda conducta de riesgo llevada a cabo por los peatones es que, en la mayoría de las ocasiones, son afectados por los agentes viales que no muestran el respeto hacia las personas con movilidad limitada. Existe una falta de solidaridad y respeto por parte de los conductores de vehículos que por exceso de velocidad, impiden que los peatones con capacidades diferentes puedan cumplimentar su desplazamiento. Por lo tanto, ésta segunda conducta es un elemento importante para tomar en cuenta, es la lucha por el espacio público, donde las aglomeraciones peatonales son cada vez más comunes en todos los espacios viales de ambas ciudades, provocando grandes flujos de personas a través de distintos medios de transporte que a su vez producen nuevas unidades urbanas tales como centrales de autobuses, sitios de transporte inter- municipal, paradas de autobuses intra-municipales, salas de espera, terminales de autobús, entre otros.*

También observamos las "zonas efímeras" (Augé: 1992) donde la peculiaridad de los mismos es la ausencia de identidades conformada por el tiempo de espera, exponiendo soledades individuales a través del peatón -lector, aquel que escucha música, otros que hablan por celular, unas más aprovechan para maquillarse, pero sobre todo la soledad del peatón con capacidades diferentes, que a diferencia de los demás agentes viales necesita mayor tiempo en sus desplazamientos, así como una utilización distinta del espacio-, que en muchas ocasiones es obstruida, se encuentra en condiciones intransitables o bien es invadida por vehículos automotores.

*Un tercer punto de reflexión sobre conductas de riesgo peatonales está relacionada con la interpretación de las señales viales y la seguridad en los desplazamientos, esto se constató debido a que, a pesar de contar con infraestructura y señalizaciones en banquetas o guarniciones peatonales, no son respetadas; o bien, son utilizadas bajo condiciones de*

riesgo por niños que no saben *leer la ciudad*, donde juegan cerca de las superficies de rodamiento de los vehículos automotores. Se observó por ejemplo que en zonas escolares los vehículos transitaban entre 70 y 80 km/h, sin embargo, la velocidad permitida en estos lugares es de menor a 30 km/h. Se puede identificar inmediatamente como un punto rojo al que le urge proporcionar aceras, cruces peatonales a nivel, calles compartidas y accesos seguros a escuelas y parques o bien refugios peatonales en caso de que las personas no puedan terminar de cruzar. Dejando fuera a los niños y adultos mayores como agentes viales que no saben o pueden *leer la ciudad*, la mayoría de estas actitudes peatonales, sobre el no respeto de las señales viales, nos hace pensar que existe un desequilibrio entre las representaciones simbólicas de significado y sociabilidad. Donde la "jerarquía social" (O'Donnell: 1994) queda ratificada en el mismo acto de cruzar la calle sin precaución o anteponer el cuerpo a pesar de tener un vehículo cerca, con lo cual esa "desigualdad" entre agentes viales, impugna el sometimiento del peatón que vive la calle con miedo, provocando *des-ciudadanización*. Esta forma de confrontar los cruces viales es representada casi siempre por los peatones, ligados a clases populares, y a los cuales el sistema urbano ha sometido o encasillado siempre en un "lugar", al margen de los demás agentes viales.

Finalmente, de acuerdo con sus experiencias, los peatones encuestados señalan que se sienten inseguros en la vía pública debido a que no existe un buen señalamiento que les indique el cruce con diferencia a los demás agentes viales. En algunas entrevistas mencionan que se "han realizado peticiones a la autoridad como la construcción de topes, algunos reductores de velocidad, entre otros, debido a los accidentes que han ocasionado la ausencia de éstos. Tanto a peatones como vehículos, sin embargo, no sé ha tenido respuesta favorable, acrecentando en los usuarios la inseguridad y molestia por la falta de atención.

Algunas de las principales observaciones fueron:

- a. En intersecciones urbanas congestionadas, los conflictos suelen incrementarse entre peatones y vehículos, representando un serio problema para los primeros ya que no pueden completar un desplazamiento seguro.
- b. Las calles con cuatro o más carriles, un volumen alto de vehículos y sin camellones son más propensas a que los vehículos aumenten sus velocidades y sea difícil para los peatones cruzar de forma segura.
- c. Carencia de reductores de velocidad, camellones o cruces "*Barnes Dance*"(cruces en diagonal o "X"), para el peatón son elementos necesarios para proteger sus desplazamientos.

Para el caso de los ciclistas comenzaremos por describir las medidas de seguridad comúnmente utilizadas. Para el caso de Aguascalientes en ocho de los 19 puntos observados los ciclistas usaban ropa clara (La utilización de ropa clara ha sido una recomendación emitida por los Consejo Estatales para la Prevención de Accidentes para poder ser vistos por el resto de agentes viales.), en uno de los puntos de observación que corresponde a las Avenidas Prolongación Alameda y Tecnológico, los ciclistas circulaban con casco y cintas reflejantes, lo cual facilita ser vistos además de circular con mayor seguridad. En Aguascalientes, el flujo de ciclistas continúa siendo de moderado a débil por lo que en algunas avenidas (*Ajedrecistas*) que cuenta con ciclo vías los peatones circulan sobre la misma e impedían el paso de las bicicletas obligando a estos a descender de su bicicleta y caminar sobre la vía, esto se explica por las pésimas condiciones en las que se encuentran las banquetas de la mencionada avenida.

Otra de las observaciones importantes para el caso de Aguascalientes, es la improvisación de ciclo vías a través de la pinta y señalización precaria de carriles viales, donde se acorta la anchura de los mismos para dar paso a "nuevas ciclo vías" lo que ha ocasionado la circulación de ciclistas en ambos sentidos y con ello el choque simultáneo entre ellos por no ceder el paso, el ejemplo lo encontramos en Av. Prolongación Alameda y Av. Ojo caliente; donde no se cuenta con elementos divisorios entre automóviles, ni tampoco se sanciona la doble circulación entre ciclistas.

Para el municipio de León, se percibe un mayor compromiso por utilizar ropa y elementos. De los puntos observados se pudo apreciar falta de protección, tanto en la portación de luces, bocinas/claxon, cintas reflejantes siendo estos de gran importancia para su seguridad, también que algunos ciclistas utilizaban distractores como audífonos y celular; o bien ciclistas que circulaban con otra persona en la bicicleta sin utilizar ninguna protección de seguridad para su acompañante; se pudo constatar al ser una concentración urbana importante, que muchas de las ciclo vías desembocan en cruceros de gran afluencia vehicular para posteriormente continuar su trayectoria, en estos lapsos de tiempo la mayoría de ciclistas pone en riesgo su seguridad ya que tiene que transitar por las superficies de rodamiento destinadas para los vehículos automotores, o bien, por lugares sumamente estrechos (carril de extrema derecha). Los cruceros de mayor riesgo entre agentes viales ciclistas y vehículos se identificaron en los Bulevares Juan José Torres Landa, Delta y Épsilon; en este último, los ciclistas deben luchar también con el "tianguis" que distrae y obstaculiza la circulación de peatones.

Una de las principales diferencias entre ambas ciudades es que para los ciclistas leoneses se convierte en una situación más compleja el desplazamiento debido al flujo continuo de las avenidas, además que la mayoría de los conductores circulan a exceso de velocidad.

Existen avenidas con hasta seis intersecciones donde el ciclista tiene que evaluar cada uno de los cruces para encontrar el punto más seguro y realizar el cruce, tal es el caso de Boulevard Miguel de Cervantes Saavedra y Boulevard Hermanos Aldama. En éste mismo punto, un dato relevante es la existencia del semáforo para el ciclista pero no para los conductores de vehículo que utilizan el retorno, poniendo en riesgo al ciclista ya que el conductor no se detiene a pesar de que el ciclista cuenta con su semáforo en verde; este tipo de conductas vuelve a traer el tema de "las posiciones" donde la ventaja o preferencia se carga del lado de los automotores.

Tal vez el principal conflicto que enfrenta este agente vial se presenta con el conductor de vehículos automotores, donde éste último expresa un desprecio y hasta cierto fundamentalismo vial por prevalecer la conducción motorizada, tal como lo describió el siguiente comunicado de un conductor de vehículo de la Ciudad de México, puesto que la analogía es muy grande con nuestros casos:

"Voy hacer una invitación a todos los automovilista conscientes de este Distrito Federal ante lo que yo llamo la nueva plaga [...] Los señores estos, no solo lo que circulan en bicicletas propias sino está plaga que se creen europeos, se creen franceses, y no señores, ustedes no son franceses, acéptenlo, son mexicanos con todo lo que ello implica, no están ustedes en París, en *les Champs-Élysées*, están en esta selva del concreto [...] Por eso yo los conmino a ustedes cuando vean una nube de esta nueva plaga, de estas langostas, lánzenles el vehículo ustedes de inmediato, no les den oportunidad para nada, aplástenlos para ver si así entienden. [...] acordémonos de la tercera ley de Newton: a toda acción corresponde una reacción de la misma magnitud en sentido contrario, y sobre el cuerpo que está generando la acción [...] Entonces, señores, los invito a acabar con esta nueva plaga que está por dominar el Distrito Federal.(Segunda emisión, 23 de agosto 2011).

Sin embargo, la parte antagónica a dicha situación ha sido despreciada por los representantes de "Aguas Con la Bici" y "Ponte las ruedas, saca la bici" programas civiles que argumentan, para el caso de los ciclistas leoneses, donde las nuevas disposiciones emitidas por el Reglamento de Policía y Vialidad victimiza a los ciclistas, en el sentido de no haber sido escuchados en el congreso local en cuanto a su situación de vulnerabilidad en el uso cotidiano de la bicicleta para transportarse. El nuevo reglamento multa hasta con 241 pesos a todos aquellos ciclistas que no cumplan con las medidas de seguridad establecidas tales como portar bandas luminosas y casco, así como multas por utilizar teléfonos celulares, audífonos o cualquier otro dispositivo electrónico durante la conducción.



Ambos representantes de dichas asociaciones en sus estados comentan la necesidad de dar a la bicicleta el crédito de reincorporar al ciclista en su individualidad propia, por el derecho a la ciudad donde se reafirma una identidad y cierta permanencia en el uso del tiempo; pero también la reincorporación de vínculos sociales donde se presta atención por el otro, así como una apertura distinta a los fenómenos que puedan suceder en la ciudad.

A la bicicleta le corresponde un papel determinante: ayudar a los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan. Necesitamos la bicicleta para ensimismarnos en nosotros mismos, mientras volvemos a centrarnos en los lugares que vivimos: devolver a la ciudad su dimensión simbólica y su vocación inicial: favorecer los encuentros humanos. (Biciurbanos, 2014)

Las micro escenas de las que habla O'Donnell y la Teoría de las Posiciones de Dubet nos dejan claro que el ejercicio de las libertades en las ciudades es un terreno muy fértil para la sociedad civil organizada, sin embargo, es en la ciudad donde más se dificulta el ejercicio de dichas libertades y, en consecuencia, de la articulación social. Por lo que el reto para los actores plantea un proceso dialéctico entre la comprensión del control social que ejerce el sistema político-jurídico de ambas ciudades y el proceso de interiorizar culturalmente nuevos esquemas de movilización en la colectividad.

Un agente vial que no describimos en las observaciones de campo pero que merecen principal descripción son los *pasajeros* de cualquier vehículo automotor: Desde la perspectiva de Dubet, nuevamente traemos la teoría de las posiciones. El pasajero es el único agente pasivo que puede hacer poco o nada en contra de la forma o circunstancias en las cuales es transportado, él toma relevancia en ésta perspectiva teórica ya que "los pasajeros" el principal conflicto se desarrolla entre ellos y los conductores de los vehículos que los transportan, más allá de esa primer capa del problema; el mismo es una articulación más compleja entre distintos actores políticos, principalmente los que gestionan la movilidad urbana vs. los concesionarios, quienes en últimas fechas han entretejido alianzas para presionar entre varios elementos, el costo del pasaje argumentando los incrementos en los hidrocarburos y mantenimiento mecánico de los automotores; esta coyuntura provoca situaciones de inseguridad para los usuarios entre las más comunes se encuentran las aglomeraciones en distintas terminales y puntos donde empiezan a ausentarse las rutas de menor demanda, sobre todo ubicadas en las periferias de ambas ciudades, suscitándose así frecuentes asaltos y robos a los usuarios entre otros delitos, generalmente, perpetrados por personas conocidas que habitan los entornos cercanos a las terminales de los diversos transportes colectivos.

Otra de las conductas de riesgo que aparecen por este incremento en el costo del transporte público, es la utilización de vehículos motorizados riesgosos, en concreto del abuso de la motocicleta, hablamos de abuso en el sentido de cuando se transportan más de dos personas sin los mínimos elementos de seguridad, tales como casco y elementos de visibilidad nocturna. Estos comportamientos entran en constantes tensiones con las leyes de movilidad de ambas ciudades ya que no se mejoran las condiciones para la utilización de bicicleta o motocicleta, pero si se perjudica al pasajero al hacerlo participe de un costo político, donde casi siempre sale perjudicado al tener que pagar una tarifa mayor por los acuerdos políticos tomados entre concesionarios y actores políticos que gestionan la movilidad en las ciudades. Retomando el concepto de la teoría de las posiciones, se puede constatar que esta situación entre gobierno y empresas está basa en políticas públicas que, desde la perspectiva de Dubet, antepone la igualdad de oportunidades donde el Estado privilegia la negociación directa de intereses antes que proteger y asegurar la integración de la sociedad.

Desde la teoría de las posiciones la cohesión social es producida por los actores mismos, en función de su dinamismo, del capital social y de la confianza que resultan de sus interacciones (Dubet, 2014). Es en este sentido que el capital social de los pasajeros no actúa ni se compromete con otros para producir mecanismos de cohesión y regulación que mantengan unida su fuerza como agente vial. En este sentido cuando la regulación social recae principalmente en el Estado, se puede suponer que la confianza en los otros es relativamente débil, debido a que se tiene menos necesidad de ellos; para el caso de la movilidad urbana ha prevalecido el conservadurismo sobre la innovación (por ello UBER pudo entrar directamente a casi todas las ciudades del país), un ejemplo planteado por el mismo autor da cuenta de la debilidad del pasajero como agente en el campo vial:

[...] mientras que el transporte escolar de las zonas rurales podría estar organizado por los padres mismo con un sostén público y un sistema de seguro adecuado, está a cargo de la colectividad, lo que hace que los vecinos no tengan verdadera necesidad los unos de los otros y los niños pasen a veces mucho tiempo arriba de los ómnibus. [...] (Dubet, 2014).

Luego entonces el ejemplo cristaliza la menor necesidad por el otro, cuando la regulación social pasa principalmente por el Estado, por lo cual el transporte de pasajeros de acuerdo a esta reflexión tendría que solucionarse en una parte a través de la preocupación por el otro y con ello transportando a los pasajeros más vulnerables a través de una organización entre familias, vecinos o bien la comunidad.

Por lo tanto, se requiere generar confianza y capital social, no solo en los concesionarios sino exigir servicios de calidad por parte de los pasajeros. Se requieren pasajeros preocupados por la sostenibilidad del transporte colectivo a través de la participación e inclusión de éstos con las actividades propias de movilidad, tales como hizo el peatón en

algunos lugares de Aguascalientes, pintando, adecuando y corrigiendo señales viales, haciendo visible su participación en el campo vial; desafortunadamente la mayoría de pasajeros son actores sociales vulnerables (niños, mujeres y ancianos) y tal vez ello impida realizar actividades donde se visibilice la importancia y la fuerza que tienen como agentes viales sobre todo la importancia económica; en el sentido de que el pago económico por la movilidad en las ciudades representa un ingreso importante a los concesionarios, por lo cual el hacer presión con estrategias de acción social como manifestaciones o demandas ciudadanas a través de la sociedad civil organizada podría posicionar a éste agente vial.

En este sentido, el pasajero, que será también peatón intermitentemente, experimenta en su mayoría los riesgos y las desigualdades. En suma, la calidad de vida de éstos bienes colectivos a través de los embotellamientos, los transportes públicos deplorables donde la incomodidad y la poca eficiencia generan lesiones, los golpes, el maltrato físico del cuerpo; así como las consecuencias de la distancia a los espacios públicos urbanos y de ocio. Todo ello, junto a la geográfica de la inseguridad vial serán algunas -entre mucha desigualdades- que arruinen su vida en diferente grado y gravedad; atrapado en un conflicto entre reglas establecidas para su movilidad sin derechos que garanticen su seguridad (Krots: 2012)

Finalmente el pasajero también debe considerarse como agente de cambio al volante, muchos de los pasajeros son niños, niñas, adolescentes y jóvenes que observan detenidamente el acontecer del campo vial, con el cual van interiorizando aspectos sobre la conducción de vehículos, por lo tanto, si encuentran un respeto y cuidado por los agentes viales no motorizados, seguramente reproducirán pautas de comportamiento encaminadas a la prevención y disuasión de siniestros viales.

En éste tenor y desde la perspectiva del derecho a la ciudad (Harvey: 2012) en cuanto a la movilidad motorizada, el motociclista desempeña el papel más sensible de ello, una vez que lucha en condiciones y herramientas distintas contra el conductor de vehículo; la más importante se relaciona con la seguridad del primero; esta seguridad ha querido ser restablecida con el uso de casco, respetar los límites de velocidad, usar ropa reflejante así como utilizar ropa de materiales resistentes a las caídas e impactos para evitar en la medida de lo posible lesiones graves. Finalmente, se han realizado propuestas en el sentido de mejorar la infraestructura, enfocados a la utilización de carriles confinados solo a motociclistas. Sin embargo, dichas medidas no han resultado satisfactorias, debido a que la seguridad de los mismos tiene que ver con sus conocimientos, actitudes, producción de espacios urbanos así como a sus adecuaciones y deseos en la construcción de la ciudad.

En las observaciones directas, los motociclistas que realizan con mayor cantidad de maniobras y conductas de riesgo son los repartidores de comida, refacciones, mensajería,

que seguramente por el tiempo formal que representa su traslado entre los lugares de flujos para interconectar dos lugares de espacios (entre proveedor y cliente), en segundo lugar aquellos que manejan motocicletas particulares; en éste segundo grupo pudimos constatar la reivindicación "del motociclista" a través de clubes con motocicletas realmente más costosas que un automóvil, lo que crea un espacio vial con tipos de personas, relaciones sociales, estilos de vida y valores estéticos hacia la motocicleta. Esto también fortalece los conceptos de que el fenómeno de los hechos de tránsito terrestre está relacionado con la división de clases de motociclistas entre aquellos que va desde aquellos que la utilizan por necesidad, otros más para trabajar y uno menos para restablecer su poder social o económico en las vialidades. Las conductas de riesgo realizadas por motociclistas son muy similares a las que planteábamos en los conductores de vehículos, sin embargo, por el menor tamaño y mayor rapidez de la motocicleta, los siniestros suelen ser más mortales para dicho grupo.

La búsqueda y articulación del motociclista con mayores conductas de riesgo en la cotidianidad vial, se asocia al fenómeno del capitalismo donde ésta política busca la necesidad de encontrar campos rentables para la producción y absorción de un excedente capital, por lo tanto el capitalista tiene que afrontar diferentes obstáculos para mantener una expansión continua y libre de perturbaciones, tal es el caso en nuestro país del incremento de servicios que se consumen en vehículos automotores generando gastos excesivos sobre todo en combustible, por lo que las conexiones entre diferentes espacios de la ciudad suele ser más rentable a través de motocicletas, aunado a ello el poco control social que existe sobre la misa y que hace un caldo de cultivo para la alta incidencia en lesiones y homicidios culposos relacionados con siniestros entre motociclistas y automovilistas.

Los agentes viales se insertan en el campo vial de acuerdo a sus prácticas en los desplazamientos, motivando así el estudio de la interpretación cultural y de sus interacciones que se dan a través de "comunicación", de expresiones, interpretaciones y respuestas empíricas de nuestras propias construcciones sobre lo que son los desplazamiento en el campo vial, los siniestros viales, que representan el cúmulo de desaciertos en cuanto a la acción social de los agentes en su relación histórica o evolutiva de la ciudad.

La planeación en materia de infraestructura vial equitativa para todos los agentes viales es aún un asunto pendiente para ambas metrópolis, debido a que ésta es escasa y en el mejor de los casos se encuentra en un estado de mayor privilegio al transporte motorizado. Aunado a ello se tiene el crecimiento del campo vial en respuesta a las

ventajas que ofrece la economía de mercado y no al entorno, por lo cual podrían ser más frecuentes los problemas entre los desplazamientos urbanos y la infraestructura vial.

Por lo anterior, se deben propiciar elementos en el campo vial que conecten además de conciliar las prácticas, representaciones, significados y discursos de los agentes viales aquí expuestos, tal es la importancia de ver al pasajero desde la perspectiva de las posiciones es propuesta en éste ensayo debido a que provoca menos efectos perversos que su competidora (la teoría de las oportunidades) y sobre todo a que es la condición previa para una igualdad de oportunidades.

Por lo tanto, no hay sentidos obvios, el comportamiento vial debe ser entendido como algo simbólico, donde la interiorización de pautas y normas de socialización transmiten reglas; estas a su vez son la gramática que posibilita la comunicación inteligible entre los actores para que los desplazamientos viales se puedan realizar.

Finalmente, tanto los saberes viales como la planeación urbana continúan siendo campos fértiles en la exploración de la ciudad con particular referencia en como los agentes viales construyen los siniestros de tránsito, sobre todo, porque en los siguientes años la migración del campo a la ciudad, así como la movilidad **urbana** seguirán complicando la convivencia ciudadana y con ello la disputa por el campo vial.

Luego entonces, podemos decir que en el caso de los accidentes, según lo constituye el *habitus* urbano es una réplica improvisada a las estructuras de seguridad que aplican bajo la lógica de la prevención de siniestros viales. (Limón, 2017).

También se puede decir que de acuerdo a la ubicación de los siniestros viales, (sobre todo de vehículos) y a la disposición de los agentes viales (edad, género y circunstancias) la movilidad puede ser considerada de mayor riesgo para los hombres ya que el desplazamiento se efectúa con inseguridad, violencia entre agentes pero sobre todo impunidad debido a la invisible acción de los policías viales (Cerón, 2013). Estos desplazamientos suelen ser más inseguros cuando se presentan en la periferia de ambos municipios por lo que los *habitus* discursivos de los agentes viales toman en cuenta el tiempo, el espacio y la seguridad vial sobre todo en los peatones que como explicamos en el capítulo segundo, exploran nuevas disposiciones para salvaguardar su integridad con respecto de quienes transitan en automotores ó bien los automovilistas que discrepan contra quienes bloquean o cruzan sin tomar las debidas precauciones.

Según los planteamiento de Bourdieu (1999 B) las apropiaciones se conforman en base del *habitus*, y su sistematicidad va configurando estilos de vida, pasa lo mismo con el agente y la seguridad vial, ya que se incorpora las disposiciones que ofrece le medio, es decir, las condiciones y formas urbanas.

Es decir, las condiciones de como el agente lleva su estilo de vida, repercutirá en el campo vial y por consiguiente lo que reproduzca, percibirá, descubra, interprete y evalúe en cuanto a la idea de seguridad vial que requiera en sus desplazamientos. A continuación planteamos una tabla de triple entrada donde describimos las principales prácticas según agente vial de acuerdo a su lógica de seguridad vial detectada.

Tabla 7. Prácticas de auto cuidado y lógica de seguridad vial.

Agente vial	Práctica de auto cuidado en la seguridad vial.	Lógica de seguridad vial detectada.
Peatón	Cruzar por lugares seguros	Los caminos son muy largos y resultan inseguros, no se piensa en la consecuencia del siniestro vial.
Ciclista	Utilizar ciclo vías y elementos luminosos	Se anula la circulación sobre ciclo vías por incomodidad y falta de planeación de las mismas.
Motociclista	Utilización de casco	Se tiene el imaginario del peso del casco, precio, diseño y miedo a la exposición prolongada del mismo sobre el de seguridad.
Conductor de vehículo	Conducir a una distancia prudente del vehículo que precede.	Se anula cuando el conductor lleva prisa y prefiere impone presión sobre el resto de los conductores.
	No cambiar de carril intempestivamente.	Falta de cuidado y atención al camino para tomar una salida previa.
	Respetar la velocidad de marcha máxima permitida.	Se desconocen los tiempos de reacción así como las distancias totales de frenado por el conductor.

Fuente: Elaboración Propia.

La tabla anterior describe una perspectiva dentro de la lógica de seguridad vial que cada agente vial le da a sus prácticas desde el concepto de *habitus* ya que la cotidianeidad permite identificar las mismas a través del habitar tanto un carácter implícito como explícito, es decir, como prácticas incorporadas no reflexivas que se cristalizan de manera repentina y automática produciendo y reproduciendo el espacio habitado y constituyendo a su vez un campo de experiencias cotidianas y relevantes (Bourdieu 1988) para la seguridad vial.

Es importante decir que la inseguridad vial representada por el constante robo a transportistas así como asaltos a conductores de vehículo y peatones ha generado un *habitus* de autoprotección caracterizado por una serie de estrategias que pretenden aminorar la sensación de inseguridad y temor al delito tal es el caso del tiempo en que se tarda el desplazamiento; entre mayor sea el tiempo mayor es el incremento del sentimiento sobre inseguridad, por lo que se procura realizar los traslados con el menor número de pertenencias valiosas, en horarios generalmente de día y bajo el supuesto de la vigilancia por parte de la autoridad policial, sin embargo, datos de la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Ciudadana en Seguridad Pública presentan que una tercera

parte de los encuestados por ejemplo en el Área Metropolitana de ambos Municipios ha sido víctima de algún robo. Si bien en éste trabajo no enfocamos a la Seguridad Vial, parte de ese *habitus* también es determinado por el proceso de inseguridad que atraviesa el Centro-Occidente de México (Capron y López, 2016).

Para cerrar este apartado uno de los agentes viales más representativos en la problemática de la Seguridad Vial, es el motociclista y el uso del casco para evitar lesiones que puedan ocasionar la muerte. Sucede que presentan la mayor tasa de mortalidad por incidentes de tránsito, sin embargo, existen varios imaginarios sociales de seguridad presentes en la compra y uso de cascos ya que se ha identificado que están relacionados con imágenes mentales relacionados con aspectos físicos del casco que los agentes viales perciben en el proceso de compra y uso pero que no necesariamente son aspectos tangibles, por lo que estos imaginarios forman también parte del *habitus* del motociclista, que de acuerdo a sus construcciones sociales reproduce ciertas pautas erróneas sobre la compra y utilización del casco. Esto lo demuestra en contra parte resultados que arrojan que la mayoría desconoce las condiciones mínimas que brindarán protección al sufrir una caída; por lo que el aspecto físico del casco, el acabado, el peso así como el precio continúan siendo las principales variables de análisis para decidir la adquisición de uno de ellos. Si bien los motociclistas son conscientes del uso de casco, la mayoría prefiere no usarlo en trayectos cortos ó bien por el temor social a ser ridiculizado por amigos o familiares. Además se considera como principal criterio de uso, el aspecto normativo cuando la policía vial, la experiencia previa, alguna referencia de amigos ó familiares, así como fines estéticos del mismo y las condiciones climáticas. Todos éstos supuestos como ya se dijo continúan reproduciendo un *habitus* vial que no favorece la seguridad de motociclistas pero que peor aún, exhibe y altera el orden social del resto de los agentes viales (Suma de Negocios, 2020).

## Conclusiones.

Las reglas de significado de los conductores de vehículos automotores en los desplazamientos del sistema urbano se explican en parte por el contexto económico, social y político, tales como la disputa por el espacio entre conductores con distintas ofertas de movilidad; los peatones defendiendo sus áreas de tránsito y traslado en un espacio ya apropiado por comerciantes, vecinos vigilantes, entre otros; ciclistas tratando de hacerse visibles en los lugares destinados al uso de bicicletas. Todos estos comportamientos ó "micro escenas" se traducen en las posiciones sociales que se disputan al momento de cruzar, estacionar ó adelantar a un vehículo, por lo cual la disuasión del problema, escapa a resultados inmediatos en los agentes, sino más bien, están determinados a esquemas político-económicos que segregan ó encasillan a los que tienen menores recursos para desplazarse, sobre aquellos que cuentan con los principales lugares sociales para disfrutar ó disputar un espacio vial exclusivo. No existe una política pública real que disuada o prevenga los siniestros viales dese las posiciones de quienes gestionan la planeación urbana.

Se privilegia una igualdad de oportunidades por ejemplo para elegir el medio de movilidad urbana ó bien para la obtención de un vehículo, pero dejando a dichos agentes viales el riesgo completo para asumir las consecuencias de un siniestro vial; en este sentido la política vial paternalista sigue teniendo el control de la planeación y la movilidad, versus una postura de posiciones, donde los propios agentes viales puedan planear y organizar sus desplazamientos tal es el caso del transporte y rutas escolares de las colonias de clase social media o media alta de ambas ciudades.

En éste mismo tenor para la ciudad de León, los rebases entre vehículos suceden a mayor velocidad por el tema de las vialidades de flujo continuo, se presenta una especie de temor fundado en el tipo y características del vehículo entre los conductores leoneses debido a los acontecimientos de inseguridad que ha presentado el municipio desde hace un año, lo que ha ocasionado que muchos conductores normalicen prácticas aberrantes al conducir y más aún que no se reclamen las mismas debido al temor a ser encañonado o agredido.

Para Aguascalientes la situación es muy similar, la desciudadanización o despreocupación por el otro es parte importante cuando se plantean políticas públicas que segregan a los agentes viales; pero sobre todo proyectos de movilidad integral que pasan a segundo lugar privilegiando la infraestructura vial que implica gastos onerosos en obra pública.

Desde cualquier perspectiva la acción social a través de ciudadanos empoderados es la propuesta que se ha venido planteando por ejemplo desde el Banco Interamericano del Desarrollo (BID) para apoyar a las organizaciones locales que están trabajando por los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en tres aspectos:



- a. Trabajo en red: a través de canales de comunicación, campañas de concientización globales y buenas prácticas de proyectos ejecutados en beneficio de algún agente vial;
- b. Capacitación y transmisión de conocimiento: En ésta estrategia se buscan capacitar a través de talleres a los agentes viales, así como a las organizaciones civiles para que implementen un proyecto de trabajo y;
- c. Oportunidades de financiamiento y mentoreo: Que consiste en otorgar pequeños fondos a la Sociedad Civil Organizada para la ejecución de proyectos así como para realizar eventos en fechas estratégicas tal es el caso de la Semana Mundial de la Seguridad Vial; para nuestro país un proyecto distintivo a través de estos fondos fue el video: “México Previene”. (México Previene, 2017)

Hablamos de sociedad civil organizada y no de programas institucionales de gobierno debido a que el trabajo de campo realizado por las mismas así como el apoyo importante a víctimas de estos hechos han creado lazos estrechos entre las mismas para ser escuchadas por organismos internacionales y con ello apoyar las propuestas para reducir o disuadir de manera integral los siniestros viales.

Al principio de la investigación me pregunté cómo se construye la **relación entre la acción no consciente del agente vial y lo objetivamente regulado en el campo vial** como variables que pudieran ser utilizadas para explicar un siniestro vial. Considero que la investigación da cuenta de una serie de acciones que forman parte del lenguaje no verbal, por lo que los agentes viales utilizan códigos ya consensados, dependiendo del lugar público donde se encuentren ya sea espacios exclusivos para peatones, conductores, pasajeros o cualquier otro donde se crea un ambiente determinado. Todo lo que se genera en dicho entorno dará un sentido a como se comunicaran los agentes viales, es decir, si el entorno vial tiene características o condiciones de poca iluminación, poca señalética, sin semaforización peatonal, con obstáculos sobre la banqueta, entre otros, todo ello determinara reajustar ciertos comportamientos para que el peatón se mantenga a salvo de los conductores de vehículos automotores. En este sentido la infraestructura vial deficiente y los espacios de los flujos, generan confusión entre agentes viales pudiendo generar un siniestro vial como más adelante explicare.

Lo que también se logró detectar en el campo vial fue una especie de lenguaje entre las distintas categorías de agentes viales, esto es: Peatones que suelen someter su velocidad de desplazamiento al cruzar una calle o avenida con los peatones más jóvenes, a manera de protegerse con ellos y marcar la ruta que se debe seguir para evitar algún peligro.

Por su parte los vehículos con mayor deterioro físico suelen someterse a los más grandes, imponentes o rápidos y por ende éstos últimos, muestran molestia al considerar que su

desplazamiento es lento o impreciso sobre las vialidades; Se tratara de una barrera invisible que se presenta ante los demás cuando nos arreglamos para ir a trabajar, para hacer deporte ó para ir a alguna fiesta, lo que en psicología social llaman "huellas de comportamiento" –el tipo de coche que alguien conduce dice algo de esa persona-. Esto abre una veta para el estudio de la comunicación no verbal de los agentes viales en campos viales particulares como los transportistas en las carreteras y los taxistas en los aeropuertos.

Una segunda pregunta de investigación fue si **las prácticas de los agentes viales están permeadas de un "habitus"** con estrategias discordantes en el campo vial pudiendo ocasionar siniestros viales; Los resultados de la investigación considero aportan determinadas "prácticas de significación" y logran esbozar un *habitus*; lo anterior de acuerdo a los desplazamientos, motivando así el estudio de la interpretación cultural y de sus interacciones que se dan a través de "comunicación", de expresiones, interpretaciones y respuestas empíricas de nuestras propias construcciones sobre los siniestros viales, que representan el cúmulo de desaciertos en cuanto a la acción social de los agentes en su relación histórica con la ciudad a través del campo vial, un ejemplo constate que observamos fue aquellos lugares donde no existían puentes peatonales y las personas cruzaban intempestivamente arriesgando su integridad física; Tiempo después cuando el puente peatonal fue colocado, las prácticas seguían siendo las mismas por lo que los atropellos no disminuyeron.

Una de las precisiones al respecto es que la significación del individuo no requiere la intencionalidad del emisor, el agente vial interpreta sin tener en cuenta, o incluso contradiciendo, lo que el emisor quiere decir, provocando a su vez sistemas de significación que son productos de las prácticas de los agentes, pero independientes de su voluntad, como lo es generar un siniestro vial por conducta de un tercero como cruzar sin precaución o no usar los puentes peatonales ó en el caso de los automovilistas que tienen códigos aun poco explorados en el campo vial para avisar sobre un problema en el camino que alerta al resto de los conductores pero que en consecuencia puede no ser entendido por alguno de ellos y genere un caos mayor.

Es por ello que "las estrategias" vienen a mediar entre las prácticas y los sistemas de significación, sin embargo, éstas deben surgir de la instrucción formal obtenida al momento de tramitar una licencia ó permiso de conducir a través de un curso de capacitación teórico-práctico. Las experiencias en ambas ciudades sobre ésta instrucción se diluyen debido a un desbordamiento de trabajo al interior de las instituciones encargadas de regular la vialidad, pero también de una autoridad vial poco visible que solo sanciona a conveniencia y pocas veces en beneficio del libre tránsito.

Uno de los aspectos positivos que orientó y acotó nuestro objeto de estudio fue que utilizamos el concepto del *habitus* al inicio de la investigación como pregunta de la hipótesis que guió la misma, es decir, no consideramos el *habitus de los agentes viales como algo dado y sin necesidad de explicar, sino que se identificaron las prácticas que influyen en el campo y se buscó dotarlas de significación para los agentes viales*. Si bien Berg (1998) y Jenkins (1992) observan el problema del *habitus* como un concepto teórico que indetermina las predicciones que pueda establecer el investigador, esto se contrarrestó con la aplicación y operacionalización en el campo vial así como la revisión de éstas a través de la investigación cuantitativa, en un proceso dialéctico para identificar factores causales del fenómeno de los siniestros viales siendo ésta una variable independiente que daba como resultado el análisis de otras variables dependientes con la seguridad vial y el trabajo precario.

El tercer planteamiento estaba enfocado a **conocer los procesos de movilidad urbana en el campo vial** de ambas ciudades con las relaciones de dominio entre agentes viales, lo que puedo decir es la confirmación del dominio en la movilidad urbana de agentes que utilizan vehículos motorizados sobre aquellos que utilizan otro tipo de movilidad es evidente ya que el elemento clave que pone una barrera simbólica es la velocidad, por lo tanto el peatón es el eslabón más débil, debido a que su movilidad que es más lenta que el resto de agentes viales, pero también porque no cuenta con la infraestructura vial para defender su paso sobre los demás agentes con nula existencia de semáforos para pedir el paso, tal es el caso de muchas ciudades en Norte América donde el semáforo puede incluir un botón para que el peatón pida manualmente el paso. Esto puede servir para evitar la detención innecesaria de los vehículos cuando en realidad existen pocos peatones queriendo cruzar la vía, pero casi siempre el peatón “es educado” y logra disminuir el tiempo de espera de los mismos con lo que aumenta su seguridad al saber de antemano que la luz roja detendrá el resto de vehículos hasta que concluya su cruce.

Una reflexión sobre esta pregunta es que también los agentes viales motorizados son dominados por la estructura vial, en éste sentido la ciudadanía no tiene confianza en la estabilidad de las normas, debido a que la conducta vial no es caprichosa sino es aprendida con valores que tienen que ver con los procesos de construcción histórica de un país, en el caso de México no se tiene confianza en el caso de Aguascalientes y León tampoco, debido a que son normas impuestas por Gobiernos Estatales que no se han preocupado por reducir los siniestros viales desde la empatía ó identificación de las necesidades que ocupan todos los agentes viales; por lo tanto si existe un exceso de velocidad sancionan con foto-multas ó peor aún a través de una dominación tácita que

genera más incomodidad en los conductores: Los topes, vados, bollas ó cualquier otro obstáculo en el camino que evite alcanzar grandes velocidades.

Por lo tanto no existe la relación ciudadano-Estado, donde la ambigüedad entre ambos prevalece y genera desconfianza en las normas y controles viales surgiendo la “rebeldía semiótica” ó el “disciplinario fallido” (Wrihgt, 2018).

Finalmente sobre la cuarta pregunta del planteamiento del problema sobre **¿Cómo podría explicarse desde la perspectiva cultural el conflicto de movilidad urbana al interior de ambas ciudades que pueden generar siniestros viales?** Puedo decir que se dan operaciones simbólicas que producen una extensión del cuerpo hacia el medio de transporte y el espacio destinado para el mismo; es decir el ciclista ó motociclista con su bicicleta o motocicleta y las ciclo vías o carriles respectivamente para desplazarse sobre el campo vial.

Para el caso de los conductores de vehículos automotores se presenta un fenómeno cibernético, entre la máquina, los medios electrónicos de conducción (para el funcionamiento del vehículo y para el trazado de la ruta –navegadores y gps-) y la acción de conducir que incluye la actividad física.

Esa simbiosis podría generar por un lado una conducción respetuosa orientada a los valores jerarquizados que impondrían sobre todo el respeto a la vida y el cuidado del otro; o bien otros valores antagónicos que demuestren un performance (Goffman, 2001) de la ciudadanía y una imposición de la violencia sobre los demás conductores para demostrar tal vez un papel negado al interior de la sociedad, es decir, la violencia en la conducción es el reflejo de como fuimos interiorizando la conducción precaria e inconsciente para agredir a los demás; Considero que La reticencia para evitar un siniestro es inculcada durante la niñez, cuando se enseña a un niño a no ser agresivo, por lo contrario si se le enseña a ser agresivo y de adulto se recompensa la idea del héroe masculino, entonces será alguien violento y en consecuencia un conductor agresivo.

Por lo tanto las creencias culturales que sostenemos al conducir no son naturales, son reflejos específicos del condicionamiento de la cultura que nos han puesto en el desarrollo de la misma. Leyton (2013) quien ha estudiado la Antropología del Crimen hace una interesante analogía sobre la glorificación de la conducta violenta de los Yanomamo ubicados en La Amazona - Brasil versus algunas tribus del desierto de Kalahari donde la tasa de homicidios violentos es cercana a cero debido a que no se han inculcado conductas violentas sobre los menores que al momento de crecer no pueden emularlas, por lo que; el respeto a la vida es sagrado y con ello el control social continúa siendo

simple y tajante al momento de decidir ó no por determinada conducta. En el campo vial sucede lo mismo.

Anteriormente en ambas ciudades existieron medios reguladores para evitar un siniestro tales como la obediencia, el ostracismo, los rumores, el ridículo, que comienzan a ser los primeros sistemas para mantener el orden. Eran sociedades tradicionales donde muchos encuentros tienen consecuencias en las que todos salen ganando, un ejemplo conocido aquí en Aguascalientes era ceder el paso a un vehículo, ceder el paso al peatón, participar en la rodada; esto se debe a que la mayoría de la población trabajaba en el mismo sector económico, había una igualdad de condiciones y aprendíamos a estar juntos, ser solidarios y respetarnos, era parte de una cultura que despreciaba la agresividad.

Con el paso del tiempo, el crecimiento local y los procesos globales dieron fin a ese trato donde la prevalencia por la disputa económica y neoliberal del espacio público ha enajenado a los agentes viales (Sánchez, 2015).

Luego entonces, hablar de cultura vial va más allá de interiorizar normas o reglas para traducirlas en el campo vial, ya que a través de la planeación urbana y las políticas públicas, se construyen y expresan relaciones de poder, generando un significado preciso de un agente vial sobre el otro, en este sentido podemos decir que los siniestros viales que suceden en las ciudades de León y Aguascalientes son producto de una disonancia en la comprensión de la movilidad urbana, privilegiando al vehículo automotor sobre aquellos que lo hacen caminando, en bicicleta o cualquier otro, además de los desequilibrios en la planeación urbana que los condiciona (Di Virgilio & Perelman, 2014).

Aún está pendiente para ambas metrópolis el equipamiento en la infraestructura vial equitativa para todos los agentes viales, en el mejor de los casos se encuentra en un estado de mayor privilegio la ocupada por el transporte motorizado. Aunado a ello se tiene el crecimiento del campo vial en respuesta a las ventajas que ofrece la economía de mercado y no al entorno, por lo cual podrían ser más frecuentes los problemas entre los desplazamientos urbanos y la infraestructura vial.

Por lo anterior, se deben propiciar elementos en el campo vial que concilien las prácticas, representaciones, significados y discursos de los agentes viales aquí expuestos, como lo es ver al pasajero desde la perspectiva de las posiciones, debido a que provoca menos efectos perversos que su competidora la teoría de las oportunidades y sobre todo a que es la condición previa para una igualdad de oportunidades.

Por lo tanto, no hay sentidos obvios, el comportamiento vial debe ser entendido como algo simbólico, donde la interiorización de pautas y normas de socialización transmitan

reglas que posibiliten la comunicación inteligible entre los actores para que los desplazamientos viales se puedan realizar.

Los saberes viales como la planeación urbana continúan siendo campos fértiles en la exploración de la ciudad con particular referencia en como los agentes viales construyen los siniestros de tránsito, sobre todo, porque en los siguientes años la migración del campo a la ciudad, así como la movilidad urbana seguirán complicando la convivencia ciudadana y con ello la disputa por el campo vial.

Las vialidades de las ciudades de León y Aguascalientes, pasaron de ser centrales a conformar conexiones nodales entre varias metrópolis, con ello continúan fortaleciendo los procesos económicos locales basados en la maquila del mercado automotriz, (que por cierto comienza a presentar una nueva crisis y por ende los paros técnicos) entre muchas otras actividades económicas, por tal motivo se han creado medios de innovación que ayudan en la generación del conocimiento y el procesamiento de la información, dos elementos clave que son fuente del poder para mantener el liderazgo y crecimiento en su economía.

También ambas ciudades se han convertido en centros nodales de servicios administrativos que han potencializado aún más su riqueza, sin embargo, se continúa preservando la movilidad en vehículos automotores, mientras que los trenes son hoy en día los principales medios de transporte entre metrópolis debido a su rapidez y menor deterioro ambiental a largo plazo.

En éste sentido la expansión y concentración espacial de dichas ciudades, el uso de suelo para múltiples actividades, la constante movilidad urbana así como la dependencia del transporte público y privado inter e intra municipal son características más fortalecidas en la última década. Por lo tanto la fragmentación y segregación del espacio vial serán firmes en la reproducción social de los agentes viales.

El ejemplo más claro de ello lo resumimos cuando hablamos del índice de peligrosidad entre las dos carreteras que unen ambas metrópolis, evidenciando como las estaciones de aforo han sido superadas por la cantidad de autos que transitan por ellas y en éste sentido el mayor índice de siniestros se concentra en la periferia de ambas metrópolis así como en la autopista de cuota, por lo que el miedo de sufrir un accidente en la carretera libre tiene una concepción infundada y se apega más a otros factores de seguridad pública, basados en la percepción objetiva y subjetiva que los conductores y transportistas hacen al transitar por dicha vía, lo que conlleva a una menor convivencia y cohesión social de aquellos que prefieren la vía rápida sobre la tradicional, pudiendo decir que la poca o nula

convivencia y respeto vial en la autopista de cuota pueden explicar la mayor frecuencia de accidentes y por ende una mayor siniestralidad vial.

Otro ejemplo más de la fragmentación que está pasando la ciudad de Aguascalientes, está relacionada con la construcción de pasos a desnivel que para antes del 2020 se concretarán al menos tres más a los ya existentes con la finalidad de dar flujo continuo a la Avenida Siglo XXI (Segundo Anillo) cuyo principal beneficio según lo expuesto en el plan de Movilidad del Estado es ahorrar tiempo en el traslado para ocupar más tiempo con la familia. (El Heraldo de Aguascalientes: 2019)

Continuando con éste apartado sobre Planeación Urbana de ambas metrópolis, se puede percibir que las ciudades han instrumentado políticas públicas en la materia, asociadas a intereses predominantemente para la movilidad de vehículos automotores. Lo anterior ha llevado a definir espacios que han dividido las ciudades sin dejar que los agentes viales encuentren denominadores para construir una convivencia en la vialidad, aunado a ello la autoridad vial no ha encontrado la mejor forma de establecer vasos comunicadores ni con peatones y menos con automovilistas, sino todo lo contrario, se han incrementado la burocracia vial y el bienestar de los agentes viales ha pasado a último término.

Otros planteamientos que se deben considerar sobre los siniestros viales, están relacionados con el espacio de los flujos y el espacio de los lugares (Castells, 2001) debido a que casi todos los agentes viales mantienen prácticas comunes no contiguas ya sea a través de plataformas de movilidad urbana para identificar espacios de lugares y poder identificar a otros agentes viales para desplazarlos a diferentes partes de una determinada área geográfica que es el caso de UBER, así como prácticas contiguas de experiencia personal e identidad cultural en lugares simbólicos de la ciudad pero ausentes de códigos y significados entre agentes viales, debido a lo impersonal que se vuelve transitar una avenida aislado de diversas formas de lenguaje no verbal para poder auto protegerse de un siniestro, que es el caso de los peatones que no utilizan los puentes peatonales y van sumamente concentrados en redes sociales, música y otras aplicaciones del celular.

El reto ahora consistirá en reintegrar la cultura de significados diversos uniendo las experiencias de los lugares donde se identificó mayor incidencia de siniestros viales y la comunicación de los agentes viales mediante un código que no escape a través de los lugares de los flujos, sino a través de la identificación de lenguaje verbal ó no verbal que transmitan simbólicamente las acciones de los mismos en el campo vial para evitar un siniestro.

Algunas campañas sobre el no uso del celular al conducir, o bien mantenerse alerta al transitar por lugares peligrosos, comienzan a despertar alertas entre distintos agentes

para mantenerse a salvo, sin embargo, aún no están bien fortalecidos los puentes simbólicos entre ambos espacios de los flujos y lugares por lo que la despersonalización así como el desinterés por el otro continúa como efecto multiplicador de siniestros, teniendo una segmentación muy marcada entre agentes, lo que Lindón (2014), llama “La miseria de la vida cotidiana”.

Es importante repensar la infraestructura vial desde la perspectiva del derecho a la ciudad, así como de quienes demandan los espacios públicos viales, con la finalidad de identificar factores de convivencia entre agentes viales, se debe dejar de lado la infraestructura vehicular y apostar más por la peatonal y ciclista debido a que el deterioro social que genera la primera ha sido demostrado en las décadas pasadas, y que ha conformado un problema de salud pública que aun hoy en día está causando grandes estragos por ejemplo en la pérdida de años de vida productivos (Martínez, 2015).

El derecho a la ciudad no debe ser solamente para aquellos que tienen la capacidad económica de comprar un automóvil para poder realizar su movilidad urbana. Proliferan cada vez más los grandes estacionamientos en centros comerciales, instituciones de gobierno, plazas que podrían ser utilizadas para generar cohesión social a través de prácticas comunitarias tanto lúdicas como culturales.

Es por ello que éstos siniestros viales están cargados de un intenso individualismo que excluye la socialización de la personas, por lo tanto los agentes viales se muestran aislados, ansiosos y neuróticos, observan las vialidades de acuerdo al tipo de juego en el que están involucrados ya sea como conductor de vehículo o peatón, pero además definen el uso de las vialidades de acuerdo al nivel de consumo al que tienen acceso, es decir, a elegir transitar entre un segundo piso ó autopista de cuota a bordo de un vehículo automotor reciente versus circular en un caminos mal asfaltados a borde de una bicicleta. Por lo tanto los recursos para la movilidad urbana están también polarizados.

Aunado a lo anterior el costo que reproduce la creación de puentes y avenidas, son las pérdidas en el tejido urbano, pero sobre todo en la desintegración de comunidades donde existían fuertes redes de integración social. Pero no solamente es construir para el vehículo, sino disputar una lucha entre agentes viales por la demanda de servicios de movilidad urbana, que ha llevado en últimas fechas a generar grupos antagónicos que toman por horas las vías de la ciudad para manifestarse en contra de quienes detentan una competencia real que está afectando los intereses económicos de determinados grupos.

Finalmente es evidente el conflicto manifiesto entre agentes viales, que luchan por imponer su dinámica sobre el espacio vial de acuerdo a la cantidad de recursos



económicos que posean, logrando someter a aquellos que presentan escasos recursos viales, es decir vehículos automotores, tecnologías informáticas y uso de vialidades equipadas.

En éste sentido el estudio manifiesta las segregaciones en el espacio vial; una diferenciada donde la distancia socio-espacial de los agentes viales que por ejemplo se movilizan a pie ó bicicleta está relacionada a su vez con una segregación geográfica localizada por escasos recursos y equipamiento vial (Duncan y Duncan, 1975). Mientras ésta situación no cambie, a través de políticas públicas que consideren a los agentes viales más vulnerables, la construcción de ciudades perderán cohesión y sentido para generar ciudadanía, respeto, protección por él otro pero sobre todo seguirán imponiéndose prácticas de movilidad que nos cuesten Años de Vida Productivos.

Estás tres variables dependientes; Espacio Público, Fragmentación Legal y Seguridad Vial, deben ser entendidas a su vez como variables relacionadas que provocan siniestros viales y que surgen a través de utilizar como elementos transversal el concepto de *habitus*, ya que obligo a que el proceso de investigación integrara una metodología dual (cualitativa y cuantitativa) para enfocar el problema desde los puntos de vista de los agentes viales, así como su relación con dichas variables, por lo tanto el planteamiento teórico guarda como principal ventaja haber ordenado el problema para su revisión holística de las cuestiones estructurales y las prácticas de los agentes a través de la acción social.

## Referencias.

1. Arechiga, Bustos y Aguayo. (2018). Especificación de un modelo para el estudio del habitus de movilidad. Revista de Investigación Académica sin Frontera, Núm. 27. Recuperado en: <http://revistainvestigacionacademicasinfrontera.com>
2. Archivo Histórico de León, Guanajuato. (1998). *Así era León*.
3. Arroyo, A (1989). *El abandono rural*. Universidad de Guadalajara. México.
4. Andre, L (1993). Le Premier accident automobile de l'histoire , in La Revue du Musée des arts et métiers, Numéro 2, p 44-46
5. Augé. M. (1993). Los “no lugares” espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad, Barcelona, Gedisa.
6. Ayuntamiento de Aguascalientes. (1980). *Plan Director de la Ciudad de Aguascalientes*, Ciudad de Aguascalientes, México.
7. Barrera, S. (2004). Reseña de los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad de Marc Augé. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 2, (1). 149-153. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88120113>
8. Banco Interamericano de Desarrollo, (2017). *Metodologías de evaluación de carreteras*. Disponible en: [https://courses.edx.org/courses/coursev1:IDBx+IDB16x+3T2017/courseware/6c89e26fda484d439b1d3de98c556fa1/09c3711f3a984ceca5bf78cabb318991/3?activate\\_block\\_id=blockv1%3AIDBx%2BIDB16x%2B3T2017%2Btype%40vertical%2Bblock%40fafa8eb9081a4c88af1dd646b39dc5d2](https://courses.edx.org/courses/coursev1:IDBx+IDB16x+3T2017/courseware/6c89e26fda484d439b1d3de98c556fa1/09c3711f3a984ceca5bf78cabb318991/3?activate_block_id=blockv1%3AIDBx%2BIDB16x%2B3T2017%2Btype%40vertical%2Bblock%40fafa8eb9081a4c88af1dd646b39dc5d2)
9. Baptista P. (2014). “Los jóvenes y la educación para la cultura de la seguridad vial”, *Revista Panamericana de Pedagogía; Saberes y quehaceres del pedagogo*, N. 21, 101-109.
10. Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo, hacia una nueva modernidad*, Buenos Aires, Argentina: Paidós.

11. Berg, A. v D. (1998). "If Sociological Theory Too grand for Social Mechanism? Pp. 204-237 en *Social Mechanisms. An Analytical Approach to Social Theory*, editado por P. Hedström and R. Swedberg. Cambridge: Cambridge University Press.
12. Bericat, E. (1994). *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid: Siglo XXI-CIS.
13. Biciurbanos. (2014). Blogspot Tomado de:  
<http://biciurbanos.blogspot.com/2011/04/resumen-de-elogia-de-la-bicicleta-de.html>
14. Boudon, R. (1998). Social mechanisms without black box. En *Social Mechanisms. An Analytical Approach to Social Theory*, editado por P. Hedström and R. Swedberg. Cambridge: Cambridge University Press.
15. Bourdieu, P. (1967). Postfacio. P 133-167 en *Architecture gothique et pensée scholastique*, editado por E. Panofsky. Paris: De Minuit
16. Bourdieu, P. (1979). *La distinción*, París: Editorial Gedisa.
17. Bourdieu, P. (1984). *Homo academicus*. Paris: Ed de Minuit
18. Bourdieu, P. (1988). *Cosas dichas*, Barcelona: Editorial Gedisa.
19. Bourdieu, P. (1991). *El sentido práctico*. Madrid: Taurus.
20. Bourdieu, P (1999). *Razones prácticas sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.
21. Bourdieu, P (1999 B). *Meditaciones pascalianas*. Barcelona: Editorial Anagrama.
22. Bourdieu, P. y L. Wacquant (1992). *An Invitation to Reflexive Sociology*. Chicago: The University of Chicago Press.

23. Bourdieu, P y J. C. Passeron (2001). *La reproducción*. Madrid: Editorial Popular
24. Cabrero, E. (2015). *Ciudades mexicanas: Desafíos en concierto*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica, pp 108-109.
25. Capron y Pérez. (2016). *La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México*. Recuperado en: <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/880/996>
26. Castells, M. (2001). *La Sociología Urbana de Manuel Castells*. Madrid, España: Alianza Editorial.
27. Castells, M (1974). *Las Cuestión Urbana*: D.F. México: Siglo XXI Editores.
28. Cerón. A. (2013). *Habitus y capitales: ¿Disposiciones o dispositivos sociales? Notas teórico-metodológicas para la investigación social*. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, 4 (2), 68-82
29. Chiesa, J. (2018). *Mensajeros y repartidores en moto: La ilegalidad en dos ruedas*. *Extra News*. Recuperado de: <http://extranews.com.ar/mensajeros-repartidores-moto-la-ilegalidad-dos-ruedas/>
30. Coordinación General de Movilidad. (2019). *Rutas de Transporte Público en el Municipio de Aguascalientes*. Recuperado en <http://www.aguascalientes.gob.mx/CMOV/transporte/DGTPrutasdetransporte.html>
31. Coordinación Estatal de Planeación y Proyectos del Estado de Aguascalientes. (2019). *Programas Sectoriales 2016-2022, Eje 5. Aguascalientes, Responsable, Sostenible y Limpio*. Recuperado en <http://www.aguascalientes.gob.mx/cplap/Docs/IMCO/2017/Sectoriales/5Infraestructura.pdf>
32. Código Penal para el Estado de Aguascalientes. (Última reforma publicada P.O.E. 08 de Julio de 2019). Recuperado de: <http://www.poderjudicialags.gob.mx/Resources/2019/Marco/Estatales/Codigo%20Penal%20para%20el%20Estado%20de%20Aguascalientes%20C.E.pdf>

33. Cruz, R. (2018). Tras decenas de muertes en accidentes, por fin endurecen requisitos para dobles remolques. *Plumas atómicas.com*. Recuperado de: <https://plumasatomicas.com/noticias/mexico/dobles-remolques-regulaciones/>
34. Dirección General de Movilidad, (2019). *Mapas de Rutas troncales, Sistema Integral de Transporte*, Recuperado en: <https://sitiosweb.leon.gob.mx/PDM/rutas>
35. Di Virgilio M y Perelman M, *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia*, Buenos Aires, Argentina: CLACSO & Agencia Sueca de Desarrollo Internacional.
36. Dubet, F. (2014). *Repensar la justicia social*. Argentina: Siglo XXI Editores.
37. Duncan, O y Beverly Duncan. (1975). "A Methodological Analysis os Segregation Indexes", en *American Sociological Review*, vol. 20, núm. 2, y en C. Peach (ed). *Urban Social Segregation*, Nueva York, Long-manGroup Limited.
38. Durkheim, E. (1998). *El Suicidio*. México, D.F: Colofon Editores.
39. Echeverría, M. (2019). *Ubereats y Rappi aumentan la formalidad, pero agudizan la precariedad laboral en México*. Recuperado en: <https://elceo.com/economia/uber-eats-y-rappi-aumentan-la-formalidad-pero-agudizan-la-precariedad-laboral-en-mexico/>
40. Elster, J. (1998). *Uvas amargas*. Madrid: Península.
41. El Heraldo de Aguascalientes. (2019). *Antes de 2020 iniciaran obras de tres pasos a desnivel*. Recuperado en: <http://www.heraldo.mx/antes-del-2020-iniciaran-obras-de-tres-pasos-viales/?fbclid=IwAR3HCWIN4SBChZBXli-6qZdym1KMem3VDtW7qNGnPcy-hy8-hj9fAc9yHNo>
42. El Sol de León. (2019). *Aparatoso accidente deja un muerto y una mujer lesionada*. Recuperado en: <https://www.elsoldeleon.com.mx/policiaca/aparatoso-accidente-deja-un-muerto-y-un-lesionado-en-paseo-de-los-insurgentes-leon-guanajuato-3089509.html>

43. El Sol de León. (2018). Ciclistas en desacuerdo con el nuevo reglamento. Recuperado en: <https://www.elsoldeleon.com.mx/local/ciclistas-en-desacuerdo-con-el-nuevo-reglamento>.
44. Espinosa, A. (2004). Tras El Volante. Condiciones De Trabajo De Los Operarios Del Transporte En Una Ciudad Media. Congreso Anual Internacional 5 al 7 de mayo, Acapulco, Guerrero. Recuperado en: [http://acacia.org.mx/busqueda/pdf/21188\\_Alejandro\\_EspinosaYez2.pdf](http://acacia.org.mx/busqueda/pdf/21188_Alejandro_EspinosaYez2.pdf)
45. Fiscalía General del Estado de Aguascalientes (2019). *Incidencia delictiva enero-junio 2019*. Recuperado en: <https://www.fiscaliaaguascalientes.gob.mx/estadistica/dashboard/Default.aspx>
46. Flores, S. (2017). *El crecimiento urbano de Aguascalientes*. Recuperado en: <http://www.heraldo.mx/crecimiento-de-casas-ciudades-y-agua/>
47. García, J. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. Recuperado en: <http://www.scielo.org.co/pdf/soec/n31/n31a02.pdf>
48. García, M. (2010). Transformaciones urbanas de León, México, León: Tlacuilo Ediciones.
49. García, M. (2018). La ciudad histórica de León, México, León: Tlacuilo Ediciones.
50. Garza, G (2003). *La urbanización en México en el siglo XX*. El Colegio de México, México. CitadoporRionda (2008; 6)
51. Garduño. O. J. (2017). Dependencia del Automóvil y Fragmentación del Espacio. En Trejo. A (Coord). Investigaciones y enfoques contemporáneos en los estudios urbanos: Historia, organización social y estructura espacial en ciudades mexicanas. (pp. 59-102). Ciudad de México, México: El Colegio de México.
52. Geertz, Clifford (1990), La interpretación de las culturas, Barcelona, Gedisa.

53. Giglia, A. (2017). Orden urbano y rescate del espacio público en el Centro Histórico de la Ciudad de México: el caso del Corredor Madero. En M. A. Portal (Universidad Autónoma Metropolitana/ Juan Pablos Editor), Ciudad global, procesos locales: Megaproyectos, transformaciones socioespaciales y conflictos urbanos en la Ciudad de México (pp. 261-301). México.
54. Godard, X. (Noviembre de 2002). "Urban Mobility for All. La Mobilité Urbaine pour Tous", Proceeding of the Tenth International CODATU Conference, Lomé, Togo.
55. Goffman, E; (2001) *La presentación de la persona en la vida cotidiana*”, Buenos Aires, Argentina: Amorrortu editores.
56. Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes, del derecho de la ciudad a la revolución urbana*, Salamanca, España: Editorial AKAL
57. Hall, E. (1990). *El lenguaje silencioso*. Distrito Federal, México: Consejo Editorial para la Cultura y las Artes y Alianza Editorial Mexicana
58. Hermosillo, H. (2018). Retorna inseguridad a camiones urbanos de Aguascalientes. *La Jornada Aguascalientes*. Recuperado de: <https://www.lja.mx/2018/05/retorna-inseguridad-a-camiones-urbanos-de-aguascalientes/>
59. Hernández, A. (Coord.) (1994). *Breve historia de Aguascalientes*. México, Distrito Federal: Fondo de Cultura Económica- El Colegio de México.
60. Hernández, F. (Enero-Octubre de 2018), Diario de campo en la ciudad de León y Aguascalientes, de las observaciones en las vialidades de Aguascalientes.
61. Hernández J. (2017). Ya habían alertado sobre asaltos violentos en el Bulevar Juan Alonso de Torres en León, Zona Franca. Recuperado de: <https://zonafranca.mx/zfreporte/ya-habian-alertado-sobre-asaltos-violentos-en-el-bulevar-juan-alonso-de-torres-en-leon>
62. Herrera, E. (1996). *Aguascalientes: Sociedad, economía, política y cultura*, México, Distrito Federal: Instituto de investigaciones sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México.

63. Herrera, E. (2018). *Aguascalientes: 20 años de accidentes de tránsito terrestre (ATT)/El apunte*. Recuperado en <https://www.lja.mx/2018/01/aguascalientes-20-anos-accidentes-transito-terrestre-att-apunte/>
64. Herrera, E. (2019). *Años de Vida Saludable Perdidos (AVISA)/El Apunte*. La Jornada Aguascalientes. Recuperado de <https://www.lja.mx/2019/01/anos-de-vida-saludable-perdidos-avisa-el-apunte/>
65. Hotel Glow Point (2016). *Historia de León, Guanajuato a través de fotografías*. Recuperado en <https://hotelglowpoint.com.mx/2016/12/16/historia-de-leon-gto-a-traves-de-fotografias/>
66. IDOM Movilidad. (2013). *Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Aguascalientes*. Recuperado en <https://docplayer.es/48757012-Presentacion-idom-pimus-zmags-planes-pronostico-diagnostico-vision-planes-de-actuacion-pimus-vision-pronostico-diagnostico.html>
67. Instituto Municipal de Planeación de Aguascalientes. (2013). *La ciudad de Aguascalientes: Evolución Urbanística y Regionalización*. Recuperado en: [http://www.agscumple.gob.mx/phpSIME/evidencias/bak\\_2012-12-19\\_regionalizacion2.pdf](http://www.agscumple.gob.mx/phpSIME/evidencias/bak_2012-12-19_regionalizacion2.pdf)
68. Instituto Municipal de Planeación. (2014). *Plan Municipal de Desarrollo. León hacia el futuro, Visión 2040*. Recuperado en: [https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014\\_LEO\\_N\\_Plan\\_de\\_desarrollo\\_2040.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2014_LEO_N_Plan_de_desarrollo_2040.pdf)
69. Instituto Municipal Planeación. (2015). *Programa municipal de desarrollo urbano y de ordenamiento ecológico y territorial de León, Guanajuato- Versión Abreviada*. Recuperado de: <https://implan.gob.mx/downloads/PMDUOET2015.pdf>
70. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2019). *Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal* (actualización de Abril 2019). Recuperado en <https://www.inegi.org.mx/temas/itaee/>



71. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (1997-2017). *Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas*. Recuperado de: [https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus\\_accidentes](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/accidentes.asp?s=est&c=13159&proy=atus_accidentes)
72. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015), *Encuesta Intercensal 2015*. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
73. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015), *Parque vehicular 2018*. Recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>
74. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019). Mapa Digital de México V6 3.0. Recuperado de: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?v=bGF0OjIzLjMyMDA4LGxvbjotMTAxLjUwMDAwLHo6MSxsOmMxMTFzZXJ2aWNpb3N8dGMxMTFzZXJ2aWNpb3M=>
75. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (IPTD). (2013). Jerarquía de la Movilidad Urbana, Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/multimedia/infografias/jerarquia-de-la-movilidad-urbana-piramide/>
76. Jacobs, J. (1961). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Recuperado de [www.capitanswinglibros.com](http://www.capitanswinglibros.com)
77. Jenkins, R. (1992). Pierre Bourdieu. London: Routledge.
78. Juárez, D. (2019). Sienten inseguridad en transporte público; denuncian robos y acosos. *Ediciones am*. Recuperado de: <https://www.am.com.mx/guanajuato/noticias/Usuarios-se-sienten-inseguros-en-transporte-publico-denuncian-robos-y-acoso-20190511-0023.html>
79. Krotz, E. (2002). *Antropología Jurídica: perspectivas socioculturales en el estudio del derecho*. México: Universidad Autónoma Metropolitana- División de Ciencias Sociales y Humanidades.

80. Limón, (Et. Al). (2017). Gobernanza del cambio climático: Especificación de un modelo de actitudes hacia los gobiernos del cambio climático. *Revista Ciencia Política*, 30. 1-31.
81. Leyton, E. (2006). *Antropología del Crimen: Quality Films* [CD-ROM]. México.
82. Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes: Periódico Oficial del Estado de Aguascalientes; Ags. (30 de Abril del 2018).
83. Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios: Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato; Gto. (18 de marzo del 2016).
84. Lezama, J. (2014). *Teoría social, espacio y ciudad*. México, D.F: El Colegio de México.
85. Lindón, A. (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte en *Identidad y Espacio Público* (pp. 56-57), México DF: Gedisa Editorial.
86. Lozano, R. (et.al). (2010). La carga de enfermedad, lesiones, factores de riesgo y desafíos para el sistema de salud en México. Disponible en: <http://www.saludpublica.mx/index.php/spm/article/view/7304>
87. Marqués, J. (2015). El mundo por delante. En *Caminar*, de William Hazlitt y Robert Louis Stevenson, 13-21. Salamanca: Nordica Libros.
88. Merino A. (2007). ¿Sabe usted con quién está hablando?. *La República*. Recuperado de: <https://larepublica.pe/politica/256967-sabe-usted-con-quien-esta-hablando/>
89. Martínez, L. (2015). *Introducción a los ecosistemas urbanos*, México, D.F: Universidad Iberomaericana.
90. Martínez, J. (2017). "El habitus. Una revisión analítica". *Revista Internacional de Sociología* 75 (3): e074. doi: <http://dx.doi.org/10.3989/ris.2017.75.3.15.115>
91. México Previene, (2017). Diagnóstico General Sobre la Causalidad de los Accidentes en México. Disponible en: <http://mexicoprevieneac.org/2017/03/20/prevenir-salva-vidas/>

92. Morris, C. (1997). *Psicología*. Naucalpan de Juárez, Estado de México: Prentice-Hall Hispanoamericana. Pág. 25
93. Navarro, C. (2010). *Llegar a ser. Monografía del Municipio de León*. Guanajuato, México: Gobierno del Estado de Guanajuato.
94. Observatorio Urbano de León, (2005). *Indicador de Crecimiento del Área Urbana (1980- 2005)*. Recuperado en [http://observaleon.org/?page\\_id=168](http://observaleon.org/?page_id=168)
95. Observatorio de Lesiones, (2019). *Hasta mil accidentes viales por mes en León, exceso de velocidad y alcohol las causas*, Recuperado en: <https://www.elsoldeleon.com.mx/local/hasta-mil-accidentes-viales-por-mes-en-leon-exceso-de-velocidad-y-alcohol-las-causas-3005073.html>
96. O' Donnell, G (s/f), ¿Y a mí, que me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil. [Documento web] <https://es.scribd.com/>; fecha de consulta: 01/Nov/2018
97. Organización Mundial de la Salud. (2018). *Iniciativa Mexicana para la Seguridad Vial*. Recuperado en: [https://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380](https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380)
98. Organización de las Naciones Unidas (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado en; [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/)
99. Ortiz, A. (s/f). Crecimiento urbano de la ciudad de Aguascalientes en la década de los ochenta, *Investigación y Ciencia*, 22-29
100. Osborne, M. (1994). *A course in game theory*: Cambridge, MIT Press
101. Pacheco, C. (2007). Educación vial en la era digital: cultura vial y educación permanente, *Diálogos sobre Educación*.

102. Padilla, F. (2009). *Expansión urbana e incorporación de colonias periféricas. En Aguascalientes: la Colonia Fátima*. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.
103. Periódico AM (2019). Riña entre taxistas verdes y conductores uber. Recuperado:[https://www.am.com.mx/uber\\_rixa\\_torres\\_landa\\_leon\\_videovf20190603mp4.html](https://www.am.com.mx/uber_rixa_torres_landa_leon_videovf20190603mp4.html)
104. Piret, R. (1960). *Psicología del Automovilista y Seguridad Vial*, Madrid, España: Editorial Dossat.
105. Redacción AM Noticias. (2018). Accidentes en bulevar Aeropuerto y León-Silao provocan grandes pérdidas a empresas de Puerto Interior. Recuperado de: <https://www.am.com.mx/noticias/Accidentes-en-bulevar-Aeropuerto-y-Leon-Silao-provocan-grandes-perdidas-a-empresas-de-Puerto-Interior-20180828-0004.html>
106. Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios: Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato; Gto. (22 de noviembre del 2016).
107. Reporte Segunda Emisión [Opinión de Ángel Verdugo con Francisco Zea], Reporte 98.5, agosto 23, 2011.
108. Ricoeur, P. (1994). *Ideología y Utopía*. Barcelona, España: Editorial GEDISA.
109. Rionda, J (2008). *Crecimiento urbano-metropolitano en Guanajuato (1990-2010)*, 1-23, recuperado en [www.eumed.net/jirr/pdf/0558.pdf](http://www.eumed.net/jirr/pdf/0558.pdf)
110. Sánchez, A. (2015). *Seguridad Pública y la Teoría de los Sistemas en la Sociedad del Riesgo*, México, D.F: Editorial Porrúa.
111. Sánchez, S. (2016). *Movilidad urbana y participación social. Caso Zona Metropolitana de la Comarca Lagunera, México*. En Caldera y Chaguaceda (Coord). *Democracia en América Latina* (pp. 381-400). México, D.F: Editorial Fontamara y Universidad de Guanajuato.

112. Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública [SESNSP]. (2017). Tasa de siniestros viales por 100 mil habitantes en México. Disponible en: <http://www.sesnsp.gob.mx>
113. Secretaria General de Gobierno del Estado de Aguascalientes. (2018) *Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 2040, Versión 2018, Evaluación* Recuperado en: [www.implanags.gob.mx/files/programas/PDUCA/PDUCA2040-2018-Evaluacion1.pdf](http://www.implanags.gob.mx/files/programas/PDUCA/PDUCA2040-2018-Evaluacion1.pdf)
114. Signorelli, A. (1999). *Antropología Urbana*, México D.F: Anthropos Editorial
115. Secretaría de Comunicaciones y Transportes- Dirección General de Servicios Técnicos. (2016). *Estadísticas de Accidentes de tránsito 2016*. Recuperado de: <http://www.sct.gob.mx/carreteras/direccion-general-de-servicios-tecnicos/estadistica-de-accidentes-de-transito/ano-2017/>
116. Suma de Neogcios. (2020). Manuscrito ID SUMNEG-2019-0056 titulado "Imaginario social de seguridad en compra y uso del casco para motociclistas". Recuperado en: [https://mc04.manuscriptcentral.com/sumneg?URL\\_MASK=ee07bb1054224479a3a7e136d09b1c1b](https://mc04.manuscriptcentral.com/sumneg?URL_MASK=ee07bb1054224479a3a7e136d09b1c1b)
117. Trejo, A. (2010). Geografía regional. La regionalización y el desarrollo regional. *Región y Sociedad*, vol. XXII, núm. 49, 2010, pp. 273-280. El Colegio de Sonora, Hermosillo, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10215725011>
118. Ulloa, G. (2011). "El tránsito vehículo-peatonal desde un punto de vista psicocultural", *Revista Costarricense de Psicología*, Vol. 30, n. 45-46, 95-112.
119. Urry, John (2000). *Sociologybeyondsocieties. Mobilitiesforthetwenty-firtscentury*. Londres: Routledge.
120. Valentín, Negrete y Graizbord. (2016). Tres aristas de un mismo problema; Movilidad diferencial en la ciudad de México. En M. Negrete

(Coord), Organización y política urbana en Iberoamérica, experiencias, análisis y reflexiones (pp. 145-191), Ciudad de México: El Colegio de México.

121. Vega, J. (2013). "Aportaciones al estudio situacional de la seguridad pública. Un estudio sobre la colonia escuadrón 201, México: Universidad de Guanajuato-Campus León, Juan Pablos Editores.
122. Wright, P. (2014). La cultura en la calle, exploraciones antropológicas", consultado en Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en <http://www.conicet.gov.ar/la-cultura-en-la-calle-exploracionesantropologicas/>
123. Wright, P. (2007). Imaginarios, símbolos y coreografías viales: Una perspectiva antropológica. Buenos Aires, Argentina: Culturalia-CONICET.
124. Wriigh, P. (2018). La antropología vial, una propuesta para el estudio. ENCARTES antropológicos Vol. 1, marzo-agosto 2018, pp. 152-168.
125. Zalpa, G. (2011). *Cultura y Acción Social*, Aguascalientes, México: Plaza y Valdez Editores- Universidad Autónoma de Aguascalientes.
126. Zona Franca MX. (2017). Muere automovilista en choque con camión urbano en Paseo de los Insurgentes, en León. Recuperado en <https://zonafranca.mx/zfreporte/muere-automovilista-en-choque-con-camion-urbano-en-paseo-de-los-insurgentes-en-leon>