

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE
Departamento de Estudios Socioculturales

PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)
Programa de Construcción de Opinión Pública e Incidencia en los Medios

Mirar la ciudad con otros ojos. Memorias e identidades



Del motor y el concreto: la ciudad como megaproyecto destinado al fracaso
El AMG y el riesgo mortal de usar bicicleta

PRESENTAN

Alfonso René Cabrera Morales

Andrea Nayeli Rodríguez Marín

Carla Virgilio Zavala

Licenciatura en Comunicación y Artes Audiovisuales

Profesor PAP: Rogelio Villarreal Macías

Asesor de productos audiovisuales: Andrés Villa Aldaco

Tlaquepaque, Jalisco, Verano de 2024

ÍNDICE

Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional.....	2
Resumen.....	2
1. Introducción.....	3
1.1. Objetivos.....	3
1.2. Justificación.....	4
1.3 Antecedentes.....	5
1.4. Contexto.....	14
2. Desarrollo.....	18
2.1. Sustento teórico y metodológico.....	18
2.2. Planeación y seguimiento del proyecto.....	22
3. Resultados del trabajo profesional.....	41
4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto.....	43
5. Conclusiones.....	48
6. Bibliografía.....	49

REPORTE PAP

Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.

A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.

Resumen

A través de un recorrido histórico por el diseño urbano del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) y la influencia del contexto global en su planificación se investigan los motivos que originan las problemáticas de movilidad actuales. Se aborda una crisis de movilidad y transporte desde la perspectiva de usuarios de transportes no motorizados, especialmente de ciclistas, poniendo en cuestión el uso de la bicicleta como una forma de movimiento legítima y una forma de protesta.

A su vez, se problematiza su uso ante la carencia de infraestructura y su incidencia en accidentes y muertes, y se realiza una indagación en las experiencias personales de los usuarios en el día a día al utilizar este medio de transporte. Se propone una vía de solución a esta problemática, aunada a la crítica del modelo de crecimiento urbano y a la necesidad social de replantear el sistema biopolítico con el que se construye y se entiende tanto la vida como la muerte en la ciudad.

1. Introducción

1.1. Objetivos

- Analizar cómo ha evolucionado la infraestructura urbana en un proceso de inclusión a los transportes no motorizados.
- Descubrir a cuáles situaciones se enfrentan los ciclistas cotidianamente en el AMG al trasladarse.
- Denunciar cómo se ven afectados los derechos de movilidad de los ciclistas por las limitaciones urbanas del AMG.
- Proponer una forma de dimensionar las problemáticas de movilidad desde una crítica a la biopolítica de la ciudad moderna, a través de las experiencias de las personas que utilizan transportes no motorizados, en función del contexto global actual.

1.2. Justificación

El estudio de los orígenes de las crisis a las que se enfrenta una ciudad desbordada como el AMG tiene una profunda relación con las maneras en las que se abordan las problemáticas de sus habitantes. En este caso, el estudio de la crisis de movilidad y transporte en la metrópoli requiere de ser dimensionado dentro del contexto sociohistórico que incidió en su modelo de crecimiento urbano, presente especialmente desde el siglo XX.

Paul B. Preciado (2008) habla de un tercer capitalismo a raíz de la dominancia del fordismo y postfordismo en el siglo pasado, que transformó las maneras de producción de valor y de vida en las sociedades contemporáneas, e incidió directamente en la construcción de las ciudades. El modelo económico y político del Estado se traslada a la cultura y se hace visible en los modelos de planeación urbana; en este sentido, las formas en las que se transportan los cuerpos en la ciudad es un asunto político, económico e inherentemente filosófico.

La gestión política del cuerpo, de la vida y la muerte es la línea de análisis bajo la cual se trata de comprender qué sucede actualmente en el AMG en materia de movilidad, y que puede arrojar luces sobre cómo resolver sus problemáticas y así poder imaginar otras formas posibles de vivir y transportarse en la ciudad.

Resulta pertinente hacer un estudio biopolítico de la infraestructura vial de Guadalajara, centrado en los usuarios de medios de transporte alternativos a los motorizados, como los ciclistas, siendo éstos quienes más exponen el cuerpo ante un sistema que prioriza las máquinas.

1.3 Antecedentes

Durante el transcurso del siglo XX el AMG se convirtió en una de las ciudades más importantes del país, considerada “un núcleo industrial, comercial y urbano” (El Informador, 2010). La población global comenzó a aglutinarse en zonas urbanas, pasando en medio siglo de 30% a 54% de la humanidad viviendo en las ciudades; y en el caso de México la población urbana aumentó de 40% a 80% en la segunda mitad del siglo (ONU, 2015; World Urbanization Perspectives, citado en García, 2016).

La expansión de las ciudades fue considerada un signo de modernidad y progreso, pues bajo el régimen fordista la gestión del territorio se volvió directamente vinculada a la producción de capital. La población migraba del campo a las urbes motivada o (forzada) por el crecimiento de industrias; volviéndose entonces necesaria la existencia y expansión de las ciudades.

En los años sesenta la inversión extranjera proliferó en Guadalajara, motivando al equipamiento y la construcción de infraestructuras en la ciudad. La estructura física de ésta conserva una directa relación con su historia y su vínculo con otras regiones:

En lo que corresponde al desarrollo de las infraestructuras de comunicación y transporte en Guadalajara, se concentra en la red de carreteras que, desde 1945, y en la reestructuración de las vialidades al interior de la ciudad, desplaza al servicio

por ferrocarril, primero como transporte de la población y después de mercancías, de modo que, entre 1953 y 1966, el incremento de esta red se triplicó de 1,750 kilómetros a 5,144 kilómetros. [...] En cuanto a la estructura vial de la ciudad, se realizaron las ampliaciones, aperturas y prolongaciones de las vialidades más importantes de la ciudad como la avenida Juárez–Javier Mina, Alcalde–16 de Septiembre, Murguía–Tolsá, las Calzadas de la Águilas, Revolución, Independencia y Mariano Otero, Avenida de los Héroes, Circunvalación, las Torres y el anillo Periférico, entre otros. (García, 2016).

La doctora en Arquitectura e investigadora del Departamento de Proyectos Urbanísticos en la Universidad de Guadalajara María Luisa García Yerena (2016) propone analizar el proceso de planificación urbana en Guadalajara en dos periodos, que comprenden de 1933 a 1976 y de 1976 a 1999.

En el primer periodo, de 1933 a 1976, se identifica el reconocimiento de la planeación urbana como un quehacer necesario para el desarrollo de las ciudades ante su expansión. Se fundan las instituciones e iniciativas de ley que fueron responsables de la gestión del territorio de Guadalajara.

En 1933 se establecen las Comisiones de Planeación y la Ley de cooperación y obras públicas del estado, que supusieron un efecto de crecimiento urbano “homogéneo”, además de la Ley de urbanización del estado de Jalisco en 1940. Otro momento clave de ese periodo es la influencia de las urbanizaciones cerradas, como intentó ser la colonia Chapalita y de la que se hablará más adelante, que requirió establecer el Reglamento sobre Fraccionamientos en 1944 y supuso un efecto de crecimiento urbano con urbanizaciones cerradas, y en 1953 se crearía la Ley de Fraccionamientos Urbanos del Ayuntamiento de Guadalajara.

En 1948 se establece la Ley para el Mejoramiento Urbano de Guadalajara, Tlaquepaque, Zapopan y Chapala, en 1949 la Comisión de Planeación y en 1959 la Ley de Planeación y Urbanización del Estado, que tendrían efectos de zonificación, conurbación y metropolización de la ciudad.

La expansión de la metrópoli se hizo visible en la construcción de infraestructura vial que garantizara el acceso al centro de la ciudad y la conexión con todas sus zonas a pesar de su expansión desordenada. En 1978 se declaró la

región y zona conurbada de Guadalajara con los municipios de Zapopan, San Pedro Tlaquepaque y Tonalá, que en la actualidad incluye a Tlajomulco de Zúñiga, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y Zapotlanejo.

Aun así, la mayor concentración de servicios y construcción de infraestructura se encontraba centralizada. En el segundo periodo, de 1976 a 1999, se atravesaba una crisis económica y el crecimiento caótico y desordenado de las ciudades era un problema grave, presentándose una crisis de planificación urbana, sistemas de transporte deficientes, centralización de industrias, el crecimiento de los fraccionamientos, una consecuente segregación social y falta de acceso de la población a la vivienda digna.

No fue hasta este periodo cuando se propuso un crecimiento urbano a base de planes, con el soporte del Plan estatal de ordenación y regulación de asentamientos humanos de 1978–1983, el Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara de 1982 y el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y de Vivienda de 1989.

El Sistema Nacional de Planificación Urbana operaba a escala nacional y se jerarquizaron las ciudades del país, unificándolas como una red en la que Guadalajara representaba a la ciudad principal de la región, compitiendo por captar inversiones extranjeras, a la vez que se introducía un nuevo modelo económico neoliberal, intensificando una “estructura urbana fragmentaria” (Olivares, 2016, citada en García, 2016).

Debido al sentimiento creciente de inseguridad dentro de las ciudades, los fraccionamientos (urbanizaciones cerradas) pudieron filtrarse como parte del desarrollo urbano y fue fácil venderlas a través de la enajenación de aquellos que se consideran como una amenaza. Los country clubs en Estados Unidos fueron gran parte de la inspiración de la industria inmobiliaria privada para vender un estilo de vida cómoda, segura y más sustentable cerca de las periferias, alejadas de las zonas céntricas. Se tornaron en la alternativa a la vivienda segura. El desarrollo urbano tiene una apertura significativa a depender de los agentes privados:

... pueden tomar ventaja para continuar desarrollo de prácticas neoliberales que buscan sacar el mayor beneficio económico de los recursos materiales y simbólicos que ofrece la ciudad, ello sin importar las afectaciones territoriales que pueda tener la toma de decisiones de corte capitalista (Pfannenstein, Obed, Anacleto y Sevilla, 2019).

García Canclini (1999) menciona que “la distancia entre la urbanización globalizada y la ciudad tradicional no integrada es aún mayor en las megalópolis del Tercer mundo”. Son desarrollos que ignoran factores ajenos y la distribución de suelo equitativamente. Los fraccionamientos interrumpen la fluidez vial, dificultan la circulación vehicular, favorece la fragmentación del espacio y propicia la coexistencia de componentes sociales heterogéneos, una tendencia que encauza la ciudad hacia una estructura polarizada y segregada (Duhau, 2011).

La desproporcionada concentración del ingreso que prevalece en América Latina ha situado a las élites como verdaderas minorías que, en el afán de construir sectores de la ciudad a su imagen y semejanza, han creado *ghettos* burgueses (Canosa; Cabrales, 2001).

Las urbanizaciones cerradas llegaron a Guadalajara en la mitad del siglo XIX con la construcción de dos fraccionamientos en la parte periférica de la ciudad, que fueron orientados a la población de mayores recursos económicos. Con influencias francesas y españolas provenientes de la época del Porfiriato, colonias como la Americana fueron fruto de un proyecto excluyente que llegó con un cambio de ideología que acompañaba a la arquitectura. Según López Moreno (1996: 226), estas “nuevas colonias” fueron resultado directo de un fenómeno de diferenciación social urbano.

En 1898 la Compañía Jalisciense de Construcciones, S.A., una asociación de industriales y comerciantes, promovieron estas colonias y significó la consolidación de mecanismos de mercantilización del suelo urbano y profesionalización del sector inmobiliario. A finales del siglo XIX las influencias

cambiaron, y ahora atravesada por el estilo inglés y estadounidense, nació la Colonia Chapalita como la versión tapatía del *Garden City*.

Este proyecto representa en cierto sentido la ruptura del modelo de las primeras colonias, pero también significa la continuidad de un anhelo por producir espacios urbanos de alta calidad, que intentan escapar de los males que supone vivir en la ciudad tradicional (Canosa y Cabrales, 2001).

La colonia Chapalita se creó a partir de 1943 por José Aguilar Figueroa, quien decidió urbanizar su propiedad. Esto dio paso a la creación del primer gran fraccionamiento de la ciudad, promocionado bajo el lema “Un jardín en cada casa y cada casa en un jardín”. En ese momento, el país se encontraba en una etapa acelerada de industrialización, había un crecimiento económico estable y la clase media estaba en ascenso. Aunque Chapalita tuvo más apertura social comparada con las colonias anteriores, siempre fue representativa de un elevado estatus social y le es fiel a su objetivo original: conservar la calidad de vida, su imagen social y un riguroso control del uso de suelo. La solución que esta plantea se vuelve la de separarse de la ciudad preexistente. Durante las décadas de los cuarenta y sesenta una gran cantidad de tierra entró al mercado, y con la clase media en su máximo esplendor, es posible entender que Chapalita se convierte en un territorio urbano del que se va apropiando clases medias que cohabitan con las familias de clase socioeconómica alta.

Esto tuvo un gran impacto en la ciudad, ya que se convierte en un modelo a seguir: así nacen otras colonias burguesas y clasemedieras que reproducen el patrón urbano e incluso imitan el esquema de organización vecinal. A finales de la década de los sesenta se abren los primeros *country clubs* en la figura de fraccionamiento residencial campestre, y así surgen Santa Anita, Rancho Contento y Bosques de San Isidro. En un principio eran lugares utilizados para fines de semana y periodos de asueto, pero al comparar servicios y ventajas con el resto de la ciudad, se convirtieron en viviendas permanentes. La ciudad comienza a cambiar a partir de esto: incrementan las condiciones para accesibilidad rápida, el resto de

la ciudad se extiende para alcanzar a estos fraccionamientos, deterioro ambiental, inseguridad pública, segregación social y una retracción de la clase social media que incrementó la polarización del tejido social.

Los fraccionamientos cerrados reestructuran la lógica territorial y la manera de entender la vivienda. Para 1996 había 21 fraccionamientos en la zona conurbada de Guadalajara, donde la distribución de suelo contra la cantidad de personas por metro cuadrado era vastamente diferente al resto de la ciudad. Estos fraccionamientos siempre tienen vías de acceso rápido que desembocan en avenidas importantes, amurallan y deforman la circulación vial por lo mismo, y alargan rutas para otro tipo de transporte tanto público como vehículos no motorizados. Una vez más, estas colonias refuerzan la filosofía original de segregación social, física y simbólica, y, a su vez, abonaron al crecimiento desordenado de la ciudad.

Por otro lado, los usos de las vialidades también abonaron al desordenamiento ciudadano. La construcción del Tren Ligero en Guadalajara significó una decisión importante de su planeación urbana, que pudo haber cambiado el rumbo que la ciudad tomó en materia de movilidad y de cultura vial.

De acuerdo con el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (s.f.), éste se pensaba como la solución a los problemas de transporte; inició operaciones con la línea 1 en 1989 utilizando trolebuses eléctricos que recorren Federalismo de Periférico sur a Periférico norte. En 1994 se inauguró la Línea 2, que recorre el corredor Avenida Javier Mina–Juárez, conectando el centro de Guadalajara con Tetlán, y en 2020 se amplió hasta Tesistán con la Línea 3.

Juan Lanzagorta compara en *Guadalajara: ciudad a medias* (2010) cómo en la misma década en que se inauguró la primera línea del Tren Ligero en Guadalajara en la ciudad de Curitiba, Brasil, se optaba por soluciones de transporte público más baratas y eficientes que a largo plazo transformaron la relación de los habitantes con la ciudad. Descartaron el sistema de metro y el alcalde Jaime Lerner, quien también era arquitecto y urbanista, instaló un inédito sistema de transporte masivo, de autobuses articulados con líneas exclusivas para su traslado. “Este sistema es 200 veces más barato que un metro, las unidades salen cada cuatro minutos en

horas pico y recorren 250 km. El 75% de la población usa el transporte público y se mejoró el nivel de contaminación ambiental” (Lanzagorta, 2010). En la misma década de los ochenta Curitibia construyó también 115.6 kilómetros de ciclovías en toda su ciudad.

Según la publicación “Construcción calzada del Federalismo, transporte colectivo Guadalajara” (*sic*), publicado por el Gobierno del Estado a través de la Junta General de Planeación y Urbanización, citado por Lanzagorta (2010), la construcción del Tren Ligeró afectó a 1,500 propiedades. La indemnización fue de 170 millones de pesos. Además, presentó una variedad de problemas técnicos que afectaron a los habitantes de la zona; se debieron reestructurar instalaciones subterráneas como el drenaje, el gas y los ductos pertenecientes a Teléfonos de México; se retiraron los cables aéreos y se canalizaron a ductos subterráneos; surgió un problema de vialidad debido a la obra y se debieron fabricar cinco puentes desmontables para el paso de los vehículos, más pasos peatonales laterales y un sistema de señalamiento de tránsito.

Las decisiones en torno a la construcción del Tren Ligeró desencadenaron una serie de problemas urbanísticos que podrían haber sido evitados si la ciudad se construyera en función de las personas y su beneficio.

Otro ejemplo de la planeación urbanística en función de la infraestructura vehicular sucedió durante el gobierno de José de Jesús González Gallo entre 1947 y 1953, quien llevó a cabo un plan de modernización del centro de Guadalajara y demolió patrimonio arquitectónico con la intención de ampliar el Paseo Alcalde y satisfacer la demanda automovilística de la época.

A mediados del siglo pasado Guadalajara era considerada un “pueblo bicicletero” (Palomar, 2020). Alfonso Cabrera Macedo, arquitecto y maestro en Arquitectura por la Universidad de Colima, quien en su infancia y adolescencia vivió en el AMG y ha sido ciclista toda su vida, comenta que “en los setenta, ochenta y parte de los noventa Guadalajara era una ciudad todavía ‘humanizada’. (...) Cuando hablamos de deshumanización [es] quitarle el factor humano a un planeamiento urbano” (2024). La ciudad parecía ser una en la que los transportes no motorizados podían coexistir en las mismas vialidades con otros transportes, de manera más

libre y segura; incluso en avenidas principales en las eventualmente se volvió imposible bicicletear:

Yo no tenía auto. Mencioné a la bicicleta y a la patineta porque ésa era mi forma de moverme, aparte del transporte público. Yo recuerdo avenida Patria, por ejemplo, fácilmente se recorría en bicicleta. Yo recuerdo, éramos jóvenes y agarrábamos una bolita de cinco, cuatro muchachos y nos trasladábamos de Prados Guadalupe a lugares del norte de la ciudad o a las afueras de la ciudad, allá por colonias como el Palomar, Bugambilias, sin problemas. De hecho, llegamos a ir al Palomar en patineta. Se podía. Era viable (Cabrera, 2024).

Al cuestionársele si cree que en la actualidad considera posible hacer traslados extensos en la ciudad y por las avenidas principales como solía hacerlo, comentó:

Considero que ahora tengo más experiencia en la conducción de la bicicleta y a como veo las avenidas, es un rotundo no. No transitaría en bicicleta por López Mateos. Por avenida Patria tal vez, pero con muchísimo miedo, debido a la velocidad de los autos que se está imprimiendo. Es que estos pasos a desnivel son relativamente nuevos y han incrementado la velocidad de los autos porque los privilegian. Y el auto desarrolla una velocidad que supera a cualquier transporte que no sea de motor. Además del incremento de los vehículos y simplemente el diseño de las calles, están hechas para los vehículos (Cabrera, 2024).

A finales de los años setenta el gobierno impuso una medida que limitaba el uso de la bicicleta, pues se consideraba que eso reduciría los accidentes (Barbosa, 2024). No fue hasta los 2000 cuando se iniciaron las propuestas de construcción de una red de ciclovías. El periodista Luis Sánchez Barbosa (2024) hace el recuento de cómo en 2002 se llevó a cabo la primera propuesta de construcción de la primera ciclovía en Guadalajara, impulsada por Fernando Garza (PAN) con base en un estudio de 1999 de Gabriel Michel, profesor del ITESO, construcción que fracasó por la resistencia de grupos de locales.

A principios de 2002 se inicia la construcción de la primera ciclo vía, pero unos meses después un grupo de colonos que sumaban entre 100 y 120 demandan al municipio argumentando que no fueron consultados, que traerían problemas viales y que el número de personas que viaja en bicicleta por la zona era tan poca que no se justificaba la inversión. En respuesta, se realizó un recorrido ciclista a favor de la medida, en el que participaron cerca de 150 personas, entre funcionarios, ciudadanos y académicos, pero los vecinos ganaron la demanda y a inicios del 2003, se tuvo que destruir la ciclo vía (Barbosa, 2024).

Desde el primer colectivo, Movimiento Bicyclero de Guadalajara A.C., en 1988, se han ido conformando distintos grupos organizados cuyo objetivo es fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad y exigir infraestructura.

En 2004 se instaló la Vía RecreActiva, una ruta de avenidas que se vuelven exclusivas para uso de bicicleta y transportes no motorizados por unas horas los domingos. Se inició con 11 kilómetros y actualmente cuenta con 31 kilómetros entre los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá, y cuenta aproximadamente con 150,000 usuarios.

Charline Vergner (s.f.) escribe en el sitio *GDL en Bici* sobre cómo las actividades y colectivos que promueven el uso de transportes no motorizados han formado parte de un proceso de reivindicación social y de incidencia en políticas públicas.

(...) los grupos ciudadanos no sólo han realizado recorridos nocturnos en bici, también talleres de mecánica, charlas en universidades o encuentros informativos. Se pusieron a manifestar para exigir más implicación por la infraestructura ciclista. Solicitaron campañas de educación vial, cambios al reglamento de movilidad en Jalisco. Reivindicaron participar en los consejos entre ciudadanos y gobierno, para poder incidir en las políticas públicas. Lucharon por la construcción de unas ciclo vías en las calles, para conseguir una movilidad sustentable y una ciudad más humana (Vergner, s.f.).

Otra forma de manifestación y reivindicación social sobre el espacio público son las rodadas nocturnas; se iniciaron en 2007 cuando se convocó el Paseo Popular

Nocturno – En Bicicleta, y en la actualidad hay diversos grupos autogestivos que las llevan a cabo, como el colectivo Bike Punks Gdl.

Es hasta el año 2009 cuando se construye la primera ciclovía oficial en Guadalajara, que empezó con quince cuadradas en la avenida Federalismo, en el centro de la ciudad. Para el año 2021 se contaron 187 kilómetros de infraestructura ciclista en el AMG (Gobierno de Jalisco, 2021). Cabe recalcar que este sistema nunca ha sido lo suficientemente amplio e inclusivo para satisfacer una ciudad tan desbordada. Desde 1982, cuando se estableció el Plan Regional Urbano de Guadalajara y el Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara, el cual dictamina que el AMG tiene ocho municipios conurbados (Arrellano, 2022), la infraestructura vial se ha concentrado en el centro del municipio de Guadalajara, conectándose apenas con pequeñas zonas de Zapopan y Tlaquepaque, según el Sistema de Información y Gestión Metropolitana.

Este panorama resulta injusto y desproporcionado si se compara con la Jerarquía de movilidad presente en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2023), la cual posiciona a las Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados como la segunda prioridad, solo antes de los peatones; frente a las Personas usuarias de transportes motorizados particulares, quienes son la última prioridad. Esa Ley establece, además, que se debe garantizar “la prioridad en el uso y disposición de las vías”.

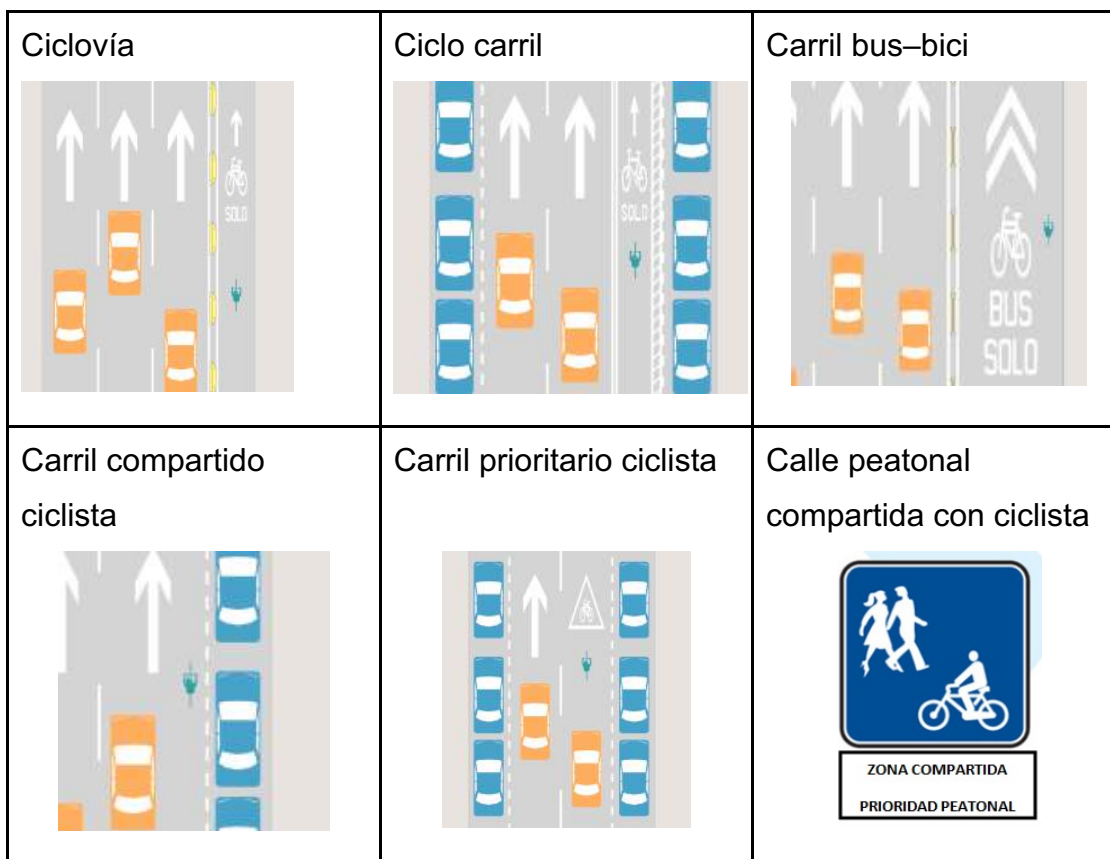
1.4. Contexto

Desde 2020 se tiene registro de que el AMG alberga a más de 5 millones de habitantes, por lo que es la tercera ciudad más poblada del país. De esta población se han registrado 4 millones 186 mil 105 vehículos motorizados, con un incremento del 221% en los últimos veinte años (IIEG, 2021).

En el “Manual de las calles” creado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) se presentan como premisas principales que la planificación y el enfoque del desarrollo urbano debe ser sostenible, integrado e incluyente para todas las personas. Este mismo manual propone seis opciones de

infraestructura para ciclistas, que su elección depende del volumen de circulación de ciclistas y de las velocidades máximas definidas: la ciclo vía, el ciclo carril, el carril bus–bici, el carril compartido ciclista, el carril prioritario ciclista y las calles peatonales compartidas con ciclistas (2019).

Figura 1. Tipos de infraestructura ciclista



Fuente: Ilustraciones del “Manual de las calles” (2019).

Estas opciones para el traslado en vehículos no motorizados continúan priorizando a los automóviles, que siempre son beneficiados con mayor espacio. Esto ocasiona que el moverse por la infraestructura para bicicletas represente un riesgo para los ciclistas. El traslado por el ÁMG supone un riesgo en todo momento debido a la mala planeación de la ciudad, que se aleja de los principios del “Manual de las

calles”, donde, en vez de construir una ciudad incluyente o sostenible, se ha construido una que segrega a aquellos que no se mueven en automóviles.

Se dice que los conductores del AMG pasan en promedio 80 minutos diarios en el tráfico (Fuentes, 2023). Según el registro de la IIEG, que sólo tiene datos publicados hasta 2022, indica que en ese año sucedieron 1,054 accidentes viales en el AMG, con 214 fallecidos. De los casos de accidentes 199 fueron peatones, de los cuales fallecieron 77; 46 fueron casos en bicicleta, de los cuales fallecieron 12 (2022).

Al explorar en la planeación vial de la ciudad descubrimos cómo se genera discriminación contra aquellos que deberían tener la prioridad: los peatones y los ciclistas. Con la popularización y sobrepoblación de automóviles, han aumentado el número de carriles en las calles y avenidas, reduciendo aún más el espacio para peatones (Álvarez, 2017).

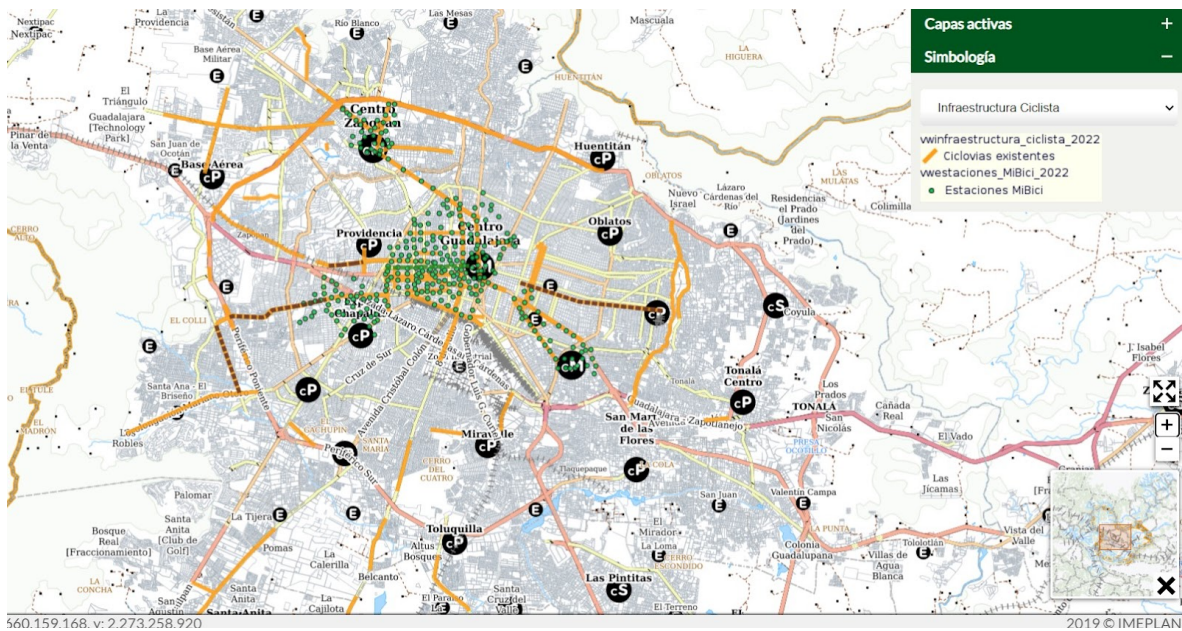
La solución a esta reducción fue la construcción de los puentes peatonales a desnivel, que permiten el paso continuo de los automóviles pero que perjudican al peatón, desviándolo y segregándolo de su paso. Por lo tanto, la Liga Peatonal decidió llamarle a esta infraestructura “puentes antipeatonales”, puesto que están contruidos para el beneficio de los automóviles (Álvarez, 2017).

Por otro lado, se observa un déficit de señalamientos y semáforos para los peatones y vehículos no motorizados en los cruces y glorietas, que es justo donde ocurren más accidentes. La solución que propone la Liga Peatonal que explica Adriana Álvarez ante los puentes peatonales es reemplazarlos por cruces al nivel del suelo que “dispongan de semáforos, reductores de velocidad, rampas y señalización” (2017).

Así, teniendo en cuenta estas deficiencias y las soluciones, se encontró que la misma segregación y exclusión del peatón genera una ciudad más riesgosa para toda la población que se traslada sin automóvil.

Esta priorización de los vehículos motorizados también se refleja en la infraestructura para las personas ciclistas, volviéndola ineficiente y más peligrosa, puesto que no se propone una gran red continua de ciclovías, como se puede observar en el mapa de ciclovías del AMG:

Mapa 1. Ciclovías en el ÁMG



Fuente: SIG metro Imeplan. Sistema de Información y Gestión Metropolitana.

Es importante reconocer que estas ciclovías existen en ciertas zonas de la ciudad de mayor prestigio y plusvalía, como el centro de Guadalajara y de Zapopan, que cuentan también con el servicio de renta de bicicletas “MiBici”, destacado en los puntos verdes. Otro sitio donde se expande más esta infraestructura es por Periférico Norte, sin embargo, los límites de su longitud y su cercanía a los carriles de alta velocidad vuelven estas vías de alto riesgo.

Mientras que la información de la IIEG sobre accidentes viales no está actualizada, la organización Bicicleta Blanca se encarga de tener los últimos datos sobre afectaciones a los ciclistas por parte de los vehículos motorizados que terminan en fatalidades. Al colgar bicicletas blancas en diversos puntos de la ciudad, Bicicleta Blanca expone el riesgo letal que implica ser un ciclista en el ÁMG.

Los datos que tiene esta organización nos dicen que en 2024 (hasta mayo) han ocurrido 12 casos fatales de ciclistas. A diferencia de los datos del IIEG, que reconoce que en 2022 hubo 12 casos fatales en bicicleta, Bicicleta Blanca reconoce 16 casos, haciendo registro de la información básica de la víctima, del lugar y fecha del suceso y de la causa que provocó la tragedia (Bicicleta Blanca, 2024).

Al indagar en estas causas se comprende que la mayoría de los casos son atropellamientos ocasionados por camiones del transporte público o por negligencia de automovilistas, lo cual demuestra la capacidad de letalidad de las máquinas motorizadas. Estas máquinas se apoderan de la ciudad, las calles están hechas para ellas, para que se muevan a altas velocidades, sin importar su peligrosidad para los peatones y ciclistas.

Así como Bicicleta Blanca, existen otras organizaciones que visibilizan a la bicicleta como medio de transporte en el AMG. Por ejemplo, Gdl en Bici es una organización que tiene como objetivo garantizar un traslado seguro por la ciudad para los ciclistas, conectando con otras plataformas para informar sobre problemáticas del ciclismo urbano y crear comunidad entre sus seguidores.

Asimismo, esta comunidad de ciclistas se reúne para demostrar su activismo ante la crisis de movilidad provocada por la opresión de la ciudad, organizando rodadas independientes, divulgación de las situaciones viales, huelgas, reuniones, rodadas en defensa de los espacios, entre otras actividades.

La protesta en bicicleta se hace presente en la ciudad actual, por eso mismo nos interesa indagar en cómo los ciclistas se manifiestan ante la peligrosidad de la ciudad al trasladarse en bicicleta día con día y organizándose como comunidad.

2. Desarrollo

2.1. Sustento teórico y metodológico

La política de la bicicleta puede y debe ser entendida más allá del objeto; es un instrumento que se activa y transforma a partir de quien la usa. Los ciclistas, entendidos como los cuerpos que se mueven en bicicletas, son quienes las politizan; cuerpos que además se relacionan con la ciudad como su territorio.

Son las personas quienes habitan las calles, a través de los instrumentos y medios que les son posibles; por eso el moverse hace visible las distintas configuraciones de clase, género, corporalidades, salud, edad, cultura.

El *cuerpo político* se hace presente y visible en una bicicleta. Se hace presente de forma en que hay personas que la usan para trasladarse al trabajo, quienes trabajan con ella o quienes pueden trasladarse en auto u otros medios de transporte; quienes se transportan a sí mismos y los que transportan a otros; es diferente recorrer distancias largas a recorrer distancias cortas, sobre todo también si tienen acceso a la infraestructura vial y por otro lado, si lo que toca es confrontar al caos y las máquinas de las calles; también quienes pueden elegir usarla por convicción propia, por deporte o recreación, diferente a quienes la utilizan por ser la mejor o única opción de transporte.

La idea de que la ciudad está construida para los autos tiene que ver con el diseño de las vialidades, que son solo útiles para los autos y los priorizan, convirtiéndoles en el modo de transporte hegemónico, de norma forzosa. Quienes no se transportan en motores —como para poder ganarse el derecho a transitar por la calle— son segregados a banquetas deficientes, semaforizaciones tardadas y puentes peatonales excluyentes; como si el peatón o el ciclista fuera el que debe procurar no estorbarle ni obstaculizar el traslado de autos.

Proveer infraestructura para las bicicletas no se trata de tener un carril exclusivo; se requiere, además, de un sistema integral que garantice su accesibilidad:

El proyecto de usar más la bicicleta no excluye el uso de los carros, sólo estipula la inclusión de la bicicleta en todos los espacios de la ciudad, por medio de la ubicación de señalamientos y semaforización, el mantenimiento de las rampas de los puentes, la multiplicación y la creación de ciclopistas, la eliminación de escalinatas, la construcción de rampas, la instalación de ciclopuertos y bici-estacionamientos (no de paga, por supuesto) (Solano, s.f.).

El *carrocentrismo*, además, tiene que ver también con un proceso cultural, característico de la era moderna sobre la producción del valor, que prioriza el capital por sobre los cuerpos. Las industrias automovilísticas suponen mayor acumulación de capital que la inclusión, por ejemplo, de peatones o ciclistas, mismo caso que sucede con la industria inmobiliaria, cuyo impacto se ve reflejado en la gestión del

territorio y los recursos que deberían ser para las personas –y no para enriquecer a un pequeño porcentaje poblacional.

A inicios del siglo XX Henry Ford instauró el modelo de producción en cadena, que redujo el tiempo y aumentó la eficiencia de los procesos de producción de automóviles. Este modelo propició la hiper–producción de autos y su promoción como una forma de transporte que fuera privada y accesible, y posteriormente lo mismo sucedió con todas las industrias y sus productos.

Se podría decir que una característica de las ciudades es la capitalización de la movilidad, sostenido por el mercado automotriz y su fuerte sedimentación no solo en las industrias, instituciones e infraestructura, sino en las enseñanzas culturales sobre el éxito, el estatus y el progreso; poseer el producto del automóvil se vuelve la norma sobre cómo las personas deberían moverse y habitar la ciudad.

En ese sentido, que las personas habiten en torno a las máquinas es un asunto de biopolítica, de las ciudades modernas y fundadas en el capitalismo. Michel Foucault explicaba la biopolítica como un “proceso histórico en el cual la “vida” [y la muerte] surgen como pieza de las estrategias políticas” (Lemke, 2007). No tiene que ver exclusivamente sobre la relación política–ecología–medio ambiente–tecnologías, sino con los cuerpos como entidades que transforman el orden político. “La especie [el cuerpo] entra como apuesta del juego en sus propias estrategias políticas” (Foucault, 1998, citado en Lemke, 2007).

Foucault integra los conceptos de *soberanía* y *biopoder* a la biopolítica, que se desarrollan en tecnologías y dispositivos para la gestión de los cuerpos. En el poder de la soberanía, la vida y la muerte se vuelven un derecho de acceso; “se caracteriza por organizar relaciones de poder sobre todo en formas de ‘deducciones’: como supresión de bienes, productos, servicios, etc.” (Lemke, 2007).

Progresivamente, desde el siglo XVII y a través del siglo XVIII, *el poder sobre la muerte* de la soberanía se vería transformado por el desarrollo industrial, médico y científico y el crecimiento de las ciudades, que culminarían en un histórico “dominio sobre la vida”, o a lo que Foucault también llamaría “la entrada de la vida en la historia”, pues la vida hasta entonces había sido dominada por el poder de lo biológico, en formas de epidemias, enfermedades, hambrunas.

El *poder sobre la muerte* deja de sostenerse en bienes, productos y servicios (las deducciones); sino que, se convierte en “una forma del poder cuyo objetivo sería administrar, asegurar, desarrollar y gestionar la vida” (Lemke, 2007):

Las deducciones ya no son la forma mayor, sino solo una pieza entre otras que poseen funciones de incitación, de reforzamiento, de control, de vigilancia, de aumento y organización de las fuerzas que somete; un poder destinado a producir fuerzas, a hacerlas más que obstaculizarlas, doblegarlas o destruirlas (Foucault, citado en Lemke, 2007).

De esta forma se conforma el biopoder, que, según Foucault, “deja morir y hace vivir”. Bajo la biopolítica se desarrollaría entonces “toda la tecnología política de la vida”, y así el autor escribiría, por ejemplo, de tecnología disciplinaria y de seguridad, como la policía; un dispositivo de control, adiestramiento y vigilancia. Por otro lado, Paul Preciado (2008) también escribiría sobre la biopolítica en lo que llamaría la presente *era farmacopornográfica*, que se refiere a las tecnologías de control de las industrias farmacéutica y estética sobre el cuerpo, su sexualidad, el sexo y el género. La diferencia con otros momentos de la historia como la esclavitud o el feudalismo, en el que también existía la dominación de un cuerpo sobre otros, es que actualmente el dominio sucede a través de artefactos, dispositivos; tecnologías de control legitimadas por el Estado y la sociedad, en campos de acción como las escuelas, los hospitales, los trabajos, las calles, etc.

Este análisis histórico puede trasladarse al desarrollo urbano de una ciudad como Guadalajara; que resulta coludido con industrias que fabrican dispositivos de la vivienda, de la alimentación, del agua, del aire, de la tierra, de la seguridad y, a lo que concierne a esta investigación, de la movilidad. Nuevamente, los automóviles pueden ser entendidos un dispositivo de control y dominación sobre cómo los cuerpos se mueven y transportan.

La muerte en bicicleta es el resultado de las formas en que el Estado y las industrias gestionan la vida a través de la hegemonía de los dispositivos motorizados. El *poder sobre la muerte*, como una forma de poder cuyo objetivo es “administrar, asegurar, desarrollar y gestionar la vida” (Lemke, 2007), y que se

favoreció de la industrialización de las ciudades; desemboca en una plaga de autos que deja fuera de su arroyo a las vidas de los ciclistas.

Si la biopolítica de la ciudad incide en la gestión la movilidad de los cuerpos, entonces tiene la mayor incidencia de cómo mueren; Preciado (2020) la llamaría *necrobiopolítica*. Durante la pandemia de covid-19 llevó a cabo un análisis sobre cómo el Estado ejerce su poder sobre la muerte, retomando el análisis de Foucault sobre las biopolíticas durante distintas epidemias como la de sífilis, la lepra y el VIH. En ese análisis Preciado (2020) hace un recuento de cómo los cuerpos enfermos se materializaban las políticas represivas y excluyentes de sus Estados; en la sífilis con la estigmatización de las mujeres sexuales, a quienes se les adjudicó erróneamente la culpa de la epidemia y su segregación y reclusión las volvió más vulnerables; como en la de VIH sucede lo mismo, pero sobre las personas homosexuales.

Esas políticas operan bajo las reglas de lo que Roberto Espósito (2012) describiría como comunidad e inmunidad y su biopolítica; la comunidad como el ser en común que debe cuidarse internamente, y de lo externo a ésta que significará siempre un peligro. La comunidad se cuida a través del tributo que se paga individualmente, que contribuye a ésta y asegura una estancia, generando una inmunidad al exterior. En la pandemia de covid-19 la comunidad se cuidaba a través del distanciamiento, y el enfermo entraba en cuarentena, era excluido. Si el enfermo moría, lo hacía aislado y los cuerpos debían ser todos incinerados. Esa gestión de la muerte es lo que Preciado llama *necrobiopolítica*. ¿Cómo el Estado ejerce el *poder sobre la muerte* de las personas excluidas de la ciudad?

Las personas excluidas de la ciudad serían aquellas para las que no existe infraestructura que garantice su existencia en ésta. La hegemonía del automóvil como medio de transporte y su sedimentación en las formas viales, excluye y segrega a quienes no tienen acceso a uno o a quien decide no utilizarlo. El derecho a la vida, la seguridad y el transporte se “obtienen” a través del consumo del dispositivo *automóvil*; condenando a la muerte a quienes no lo utilizan. “Los gobiernos de Curitiba, Bogotá y Tenerife han tenido experiencias positivas en las

que se demuestra que para lograr cambios en la ciudad es necesario contar con la más alta tecnología: voluntad política” (Solano, s.f.).

2.2. Planeación y seguimiento del proyecto

A raíz del panorama de mortalidad de las personas usuarias de bicicletas, entendido como un asunto del Estado y de la cultura se buscó proponer una hipótesis que diera respuestas cualitativas de cómo ser *biciclista* es una actividad mortal en el ÁMG y qué cambios son posibles de llevarse a cabo.

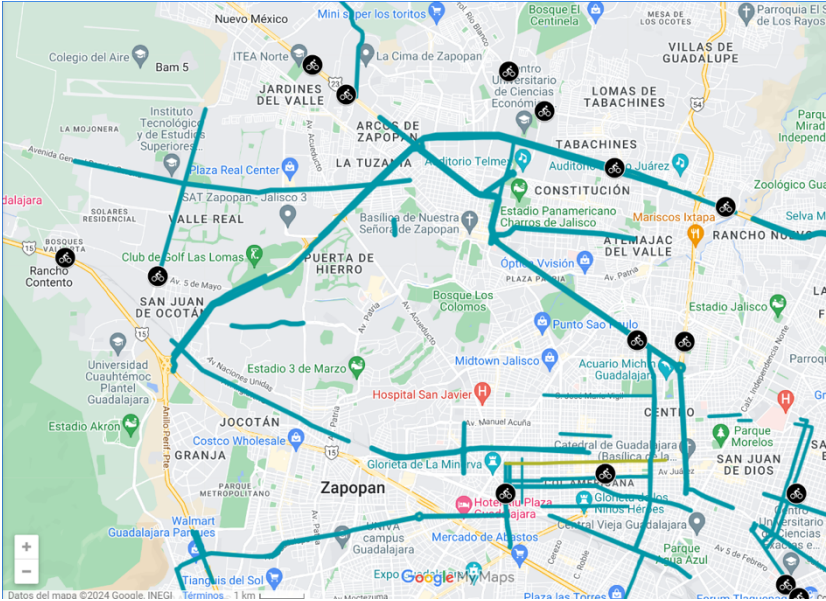
En un principio se propuso entender cómo la infraestructura ciclista influye en la seguridad vial a través del análisis de un mapa comparativo, para comprobar o refutar el papel de las ciclovías como parte de una solución integral a la problemática de casos fatales. Para ello se realizó un mapa en el que se trazan las ciclovías existentes en el Área Metropolitana de Guadalajara, yuxtaponiéndolas a las ubicaciones de los casos fatales de ciclistas.

La información de las ciclovías se obtiene de la página de la IIEG actualizada hasta 2022, por lo que se decidió analizar únicamente los datos de ese año hasta junio de 2024, mientras que los casos fatales se obtienen directamente de la organización Bicicleta Blanca, con la que distinguimos cada caso por fecha, agruparlos por año y profundizar en el contexto individual de cada caso a través de crónicas periodísticas para entender qué ocasionó cada tragedia.

Cineclistas GDL y asistente de las rodadas nocturnas de Bike Punks GDL; Itxchel y Andy, dos mujeres ciclistas activas y asistentes de las rodadas nocturnas de Bike Punks GDL, y Yostatépetl Vera Hernández, coordinador de la Asociación Civil Occasio y hermano de Ángel Itzcóatl Vera Hernández, quien fue uno de los casos fatales en bicicleta del 2022.

Existen zonas donde no se han producido casos fatales, como es el caso de la zona que abarca Zapopan, Puerta de Hierro, San Javier y Valle Real. Una primera explicación a este panorama es el hecho de que son áreas residenciales privadas y donde se concentra la población con mayor nivel adquisitivo de la ciudad, a las que es casi imposible acceder sin un automóvil. Las distancias son largas, las colonias están amuralladas y la densidad de población es menor en esta zona, lo cual puede justificar un menor tránsito de ciclistas y posiblemente eso sea un factor para tener un menor número de muertes de ciclistas.

Mapa 3. Ciclovías y bicicletas blancas en zona de Zapopan, periodo 2022–2024



Fuente: Elaboración propia.

También se le podría atribuir al hecho de que en esa zona de la ciudad existe infraestructura ciclista importante, como la red de ciclovía más extensa de la ciudad, que recorre desde Periférico en el cruce con la avenida Ignacio Luis Vallarta,

recorriendo toda la zona norponiente del Periférico hasta Belenes, donde continúa por Avenida Laureles hacia Zapopan Centro, continúa por la avenidas Ávila Camacho y Alcalde hasta llegar al centro de Guadalajara a través de la avenida 16 de septiembre, concluyendo la ruta en Los Dos Templos.

Otra razón que valdría la pena ser explorada es cómo el factor económico de la zona podría beneficiar o no a tener un estilo de vida menos acelerado. Pareció apresurado afirmar que la existencia de infraestructura ciclista exenta de accidentes y casos fatales, y se volvió esencial estudiar las circunstancias de cada zona y caso.

“Cheto” Humberto Salazar fue atropellado por un camión del transporte público el 27 de abril de 2022, a pesar de que sí transitaba por la ciclovía del Boulevard Marcelino García Barragán. Según escribe Tania Casillas en *Mural* (2022), un vendedor ambulante transitaba en sentido contrario por la misma vía y, al encontrarse con la víctima, éste tuvo que esquivarlo y cayó a la calle en el intento, siendo atropellado por el chofer de la ruta 55–A.

Podemos considerar factores como el ancho reglamentado de las ciclovías, la falta de respeto a la ciclovía al ser invadida, la nula separación de la ciclovía con el carril de vehículos motorizados y que los choferes de camiones no tienen una visibilidad completa del suelo, lo que podría ser la causa de que la mayoría de los atropellamientos a ciclistas se ocasionen por el transporte público (Bicicleta Blanca, s.f.).

Juan Levario (2015) escribe para *El Diario NTR* cómo José de Jesús Reyes Domínguez, un hombre de 31 años que trabajaba como guardia de seguridad, fue atropellado por un camión de carga. Según la crónica, elementos de la policía de Zapopan vieron el suceso y persiguieron al conductor del tracto–camión que supuestamente “no se dio cuenta”.

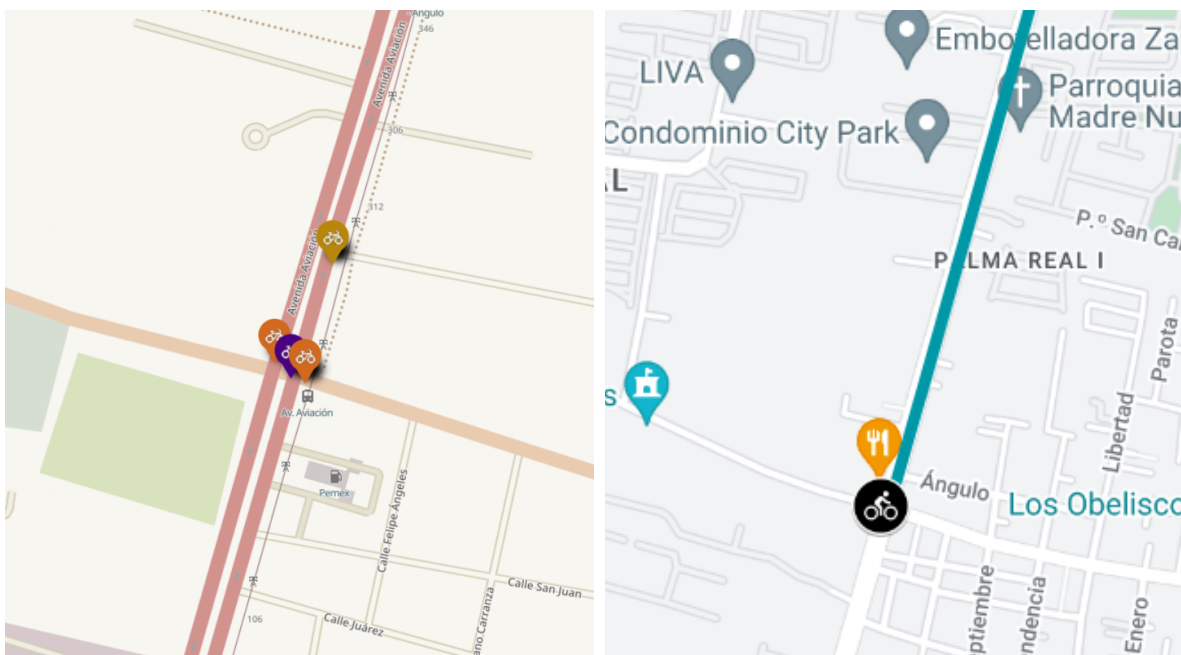
Yeriel Salcedo explica que hay zonas donde la actividad industrial incide sobre los casos fatales.

El caso de José de Jesús es uno de los cuatro casos fatales (de 2021 a 2024) más colindantes con el cruce de Av. Aviación y Prolongación Av. 5 de Mayo, donde también murió un ciclista en 2021 y dos en 2023. Además, no sólo sucede que es

una zona industrial donde transitan transportes grandes, sino que la ciclovía se ve interrumpida.

Y: En este cruce decimos, ¿qué pasa en este cruce? Hay 4 en un cruce y son pocos, yo digo que hay pocos cruces que tienen este número. Y aquí para nosotros ya es un tema de infraestructura. A lo mejor la gente cuida más pero como hay trailers y no hay nada de infraestructura, porque supuestamente aquí empieza la ciclovía.

Mapa 4 y 5. Víctimas 2015, 2021 y 2023 de Bici Blanca en Zona Aviación. 1.3.2 a la derecha: Ciclovías y bicicletas blancas en Zona Aviación, periodo 2022–2024



Fuente: (2024). Izquierda: Bicicleta Blanca

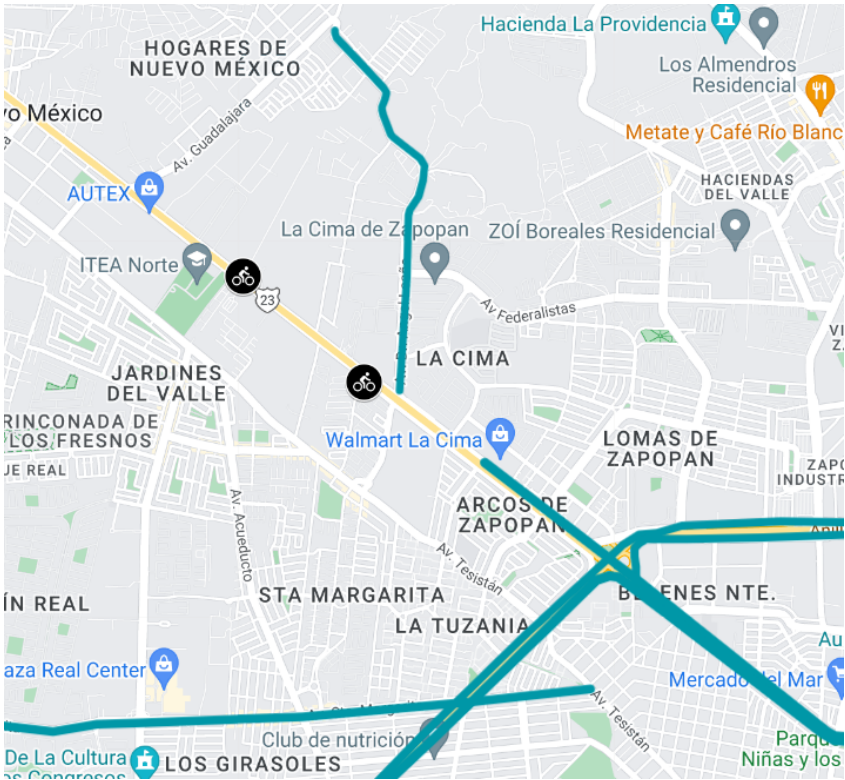
Derecha: Elaboración propia.

La mayor parte del proyecto urbano de ciclovías no tiene una propuesta de red continua, lo que parece ser otra circunstancia que incide sobre los casos fatales por tema de infraestructura; sumado a la constante de los camiones de carga. Específicamente en la avenida 8 de Julio, que continúa al sur como Jesús Michel González, existen cuatro tramos de ciclovías separadas por largas distancias en las que se pierde la infraestructura ciclista. Ángel Itzcóatl Vera Hernández fue

atropellado por un tracto-camión en esta avenida el 11 de julio de 2022, a ocho calles de la interrupción de la ciclovía.

Otra de las avenidas donde suceden interrupciones en las ciclovías es en Juan Gil Preciado, salida a Tesistán, y donde solamente la conexión con Periférico tiene infraestructura ciclista.

Mapa 6. Ciclovías y bicicletas blancas en Av. Juan Gil Preciado, periodo 2022–2024



Fuente: Elaboración propia.

De los dos casos registrados en el mapa, que abarca de 2022 a 2024, el primer caso sucedió el 7 de diciembre de 2023, cuando un camión de carga atropelló a un hombre de 40 años. Según se relata en *Tráfico ZMG* (Elizondo, 2023), el conductor del vehículo se dio a la fuga. El segundo caso sucedió en la mañana del 3 de abril de 2024, cuando un automóvil arrolló a un hombre de edad no especificada, causándole la muerte y huyendo aparentemente con la bicicleta incrustada en el auto (La-Lista, 2024).

Yostatépetl Vera Hernández narra que, en el caso de su hermano Itzcóatl, el conductor del camión también se habría dado a la fuga si no fuera porque testigos persiguieron el camión. Lamentablemente, es un patrón en los casos que los responsables de los casos fatales se exentan sus responsabilidades legales y éticas sobre las víctimas.

Otra constante es que los casos fatales suceden en avenidas grandes que incluso ya se han mencionado; Anillo Periférico, Avenida 8 de Julio, Gobernador Luis G. Curiel, C. Juan de la Barrera, Juan Gil Preciado y Alcalde, entre otras.

Mapa 7. Ciclovías y bicicletas blancas en Av. Juan de la Barrera, periodo 2022–2024



Fuente: Elaboración propia.

En la calle Juan de la Barrera, donde no se cuenta con infraestructura ciclista, han ocurrido dos casos fatales, uno en 2023 y otro en 2024. El de 2023 fue el primero de ese año, el 19 de enero; en *El Diario NTR* se narra que “de acuerdo con testigos, el sexagenario [un hombre de 61 años] perdió el control de su bici y cayó al arroyo vehicular, donde fue arrollado por un tráiler” (Flores, 2023). Cabe recalcar que, durante la investigación de los casos en notas periodísticas, se encontró que es una

constante discursiva que la información que dan sobre los hechos es que el ciclista “perdió el control” o “el equilibrio, se tambaleó”; pero también coinciden en que pierden el control contra camiones enormes.

En el caso de 2024, sucedido el 8 de enero, un hombre de unos 35 años cruzó la avenida y fue arrollado por un automóvil que lo impactó contra una patrulla policial que se encontraba estacionada. En la cobertura de *Tráfico ZMG* se narra que los testigos intentaron linchar al culpable, quien se escondió en un taller mecánico hasta que llegaron las autoridades (Tecpanécatl, 2024). Casos como éstos llevan al cuestionamiento de cómo es que se aborda la muerte en la cultura y el papel del Estado, así como el sentido de ética y de justicia. Se le preguntó a Yostatépetl Vera Hernández sobre su relación con la ciudad y la calle después del accidente fatal de su hermano Itzcóatl, y este reflexiona sobre las implicaciones éticas alrededor de la muerte:

Y: He tenido un proceso bastante amplio. Estos últimos meses me sentí absorbido por la ciudad. Reconozco que a veces no me doy cuenta y sólo sigo las normas de la ciudad y ya, y a veces ni siquiera como las normas legales, sino como las normas sociales. Que eso es como, literal, no sé, va sola la pinche calle y aunque sea Periférico pues hay un límite de velocidad, y vas en verguiza. Y es la norma porque todos van en verguiza, y es porque todos tienen que ir rápido, a veces esas cosas pasan. También a veces cuando voy manejando digo “wey, ahorita que estaba checando mi teléfono pude haber atropellado a alguien y ahí quedaba. Afortunadamente nunca me ha pasado nada, afortunadamente tengo buenos reflejos, pero creo que evidentemente siempre me estoy criticando sobre esas prácticas; evito hacerlas, pero es un proceso. (...)

Esto ya es ultra personal, pero estuve mucho tiempo solo siendo parte de; (...) como en automático, sólo fluía. Eso es en medida en la que yo personalmente y emocionalmente traté de sobrellevar mi nueva realidad; que surge a raíz del accidente de mi hermano. A partir de eso empieza a cambiar completamente mi estructura familiar, empiezan a cambiar muchas cosas (...).

Evidentemente no es un proceso sencillo, es muy cagado porque justamente recientemente siento que estoy saliendo de ese modo automático (...). Pues ahora

estoy yo personalmente aventándome a proyectos que buscan mejorar la sociedad, en cierta medida y en memoria de mi hermano, en cierta medida creo que va hacia el hecho social que le pasó. He hecho reflexiones sobre la ciudad sobre cómo incluso la educación es parte de eso de problemas de movilidad.

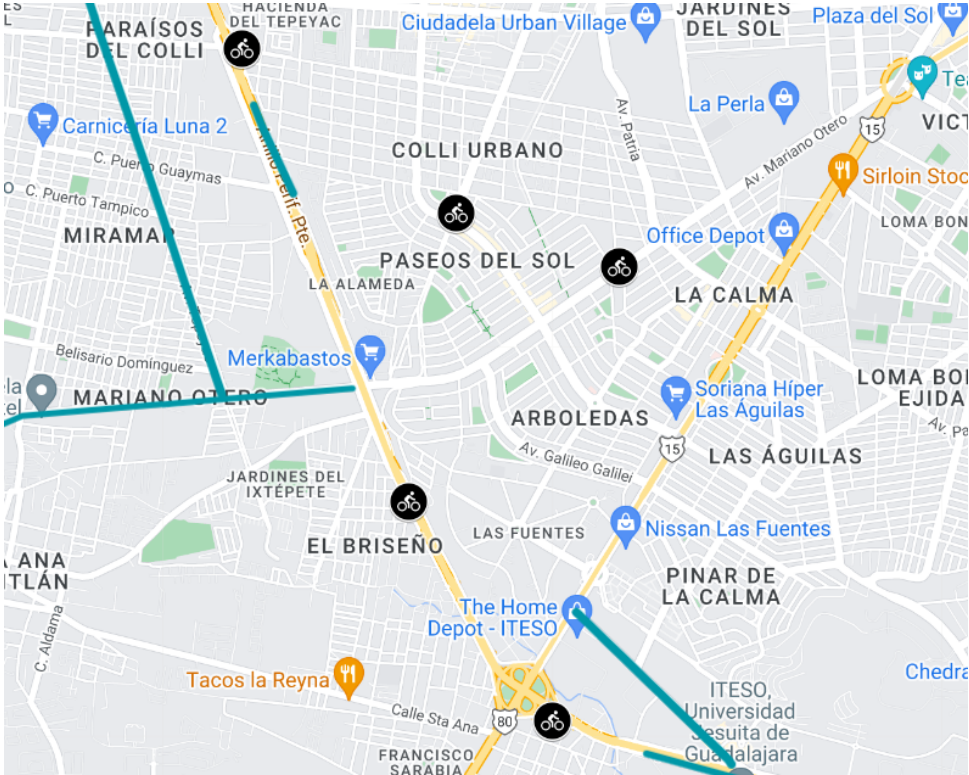
O sea porque al final del día cuando hablamos de por ejemplo manejar un carro, no es que la gente no sepa manejar (...), pero al final del día una habilidad blanda también es tener ética. Y la ética implica que pues... neta sepas que sepa que cuando voy manejando no se utiliza el pinche teléfono porque es una ley, literal; y no sólo una ley sino una obligación ética porque voy manejando un vehículo que puede matar a alguien o matarme a mí. Es una obligación ética, más allá de moral, es ética.

Pero justo, al final del día esas reflexiones también surgieron en mi familia. De hecho cosas que llegué a hablar con mis papás, digo, porque al final del día después del accidente de mi hermano pues emprendimos un proceso legal contra la persona que atropelló a mi hermano y... pues al final fue un accidente pero también fue un deber ético de la persona, de lo que hizo. Por ejemplo, él se dio una vuelta..no prohibida, pero se la dio en doble fila que dificultaba la visibilidad para mi hermano; bueno, eso fue lo que dice el dictamen forense. (...) Lo que pasó fue que... en esa... digo al final no sé cómo estuvo, no sé si mi hermano también hizo algo que no debía de estar haciendo, digo yo lo digo desde la perspectiva del dictamen forense; que pues el camión da una vuelta en doble fila que le dificulta a mi hermano, en primer lugar, que no lo vio, y en segundo, maniobrar por el espacio que estaba utilizando ¿no?. Entonces mi hermano cae abajo de las ruedas del camión (...)

Y eso es al final una obligación ética, ¿no? Y nosotros en ese proceso nos pusimos a investigar qué pedo, ¿no? Fue una empresa de transportes, como de logística, no sé si la topan, "Castores" (...). Fue un transportista de esos y estaba llevando mercancía en camión, entonces pues esas personas también cuando te pones a analizar el contexto en el que trabajan; muchas veces son contextos éticos en los que los obligan a trabajar horas de más, o tienen que trabajar de más, no priorizan su cuidado, y ese tipo de cosas los lleva a tomar decisiones (...).

Otra de las zonas donde se presenta una tendencia a los casos fatales es en Anillo Periférico Poniente, llegando al Sur. El análisis de esa avenida resulta complejo al ser la más grande de la ciudad, de mucha actividad industrial y arroyo vehicular.

Mapa 8. Ciclovías y bicicletas blancas en Zona Anillo Periférico Poniente, periodo 2022–2024.



Fuente: Elaboración propia.

De los casos en el mapa, en Anillo Periférico dos son de 2022 y uno de 2024. El primero, del 13 de agosto de 2022 se trató de un hombre de 55 años, albañil, llamado Luis; fue atropellado por un motociclista en el carril central a la altura de avenida El Colli (Tráfico ZMG, 2022). El segundo ocurrió el 15 de noviembre de 2022, un hombre de identidad desconocida fue atropellado por un auto que se dio a la fuga y posteriormente por otros vehículos, a la altura de la colonia El Mante (Nmas, 2022). El tercero sucedería a la altura de la colonia El Briseño, el 13 de

marzo de 2024, en el que un hombre de 40 años de edad fue arrollado por un camión de carga pesada que huyó de la escena (Ortega, 2024).

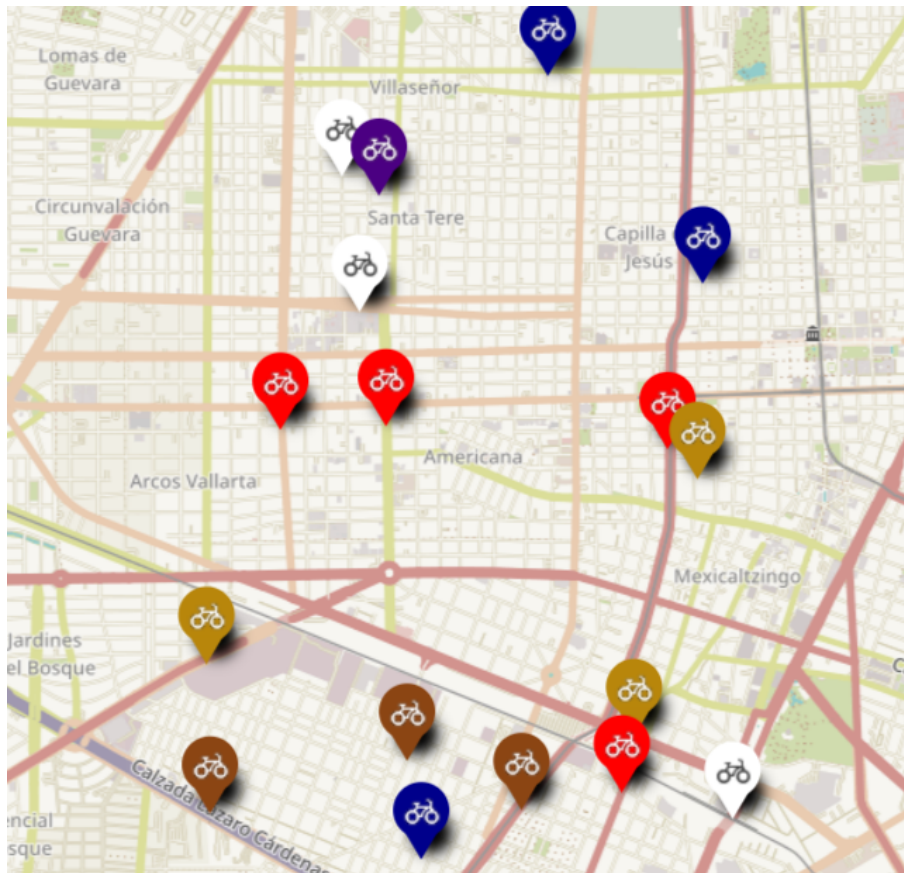
Los tres casos coinciden en que suceden en fragmentos de Periférico en los que no se cuenta con infraestructura, uno de ellos sigue el patrón de ser provocado por un camión de carga que se da a la fuga mientras los otros dos parecen ser casos particulares; con un motociclista y un automóvil que huye, más son los dos casos muy violentos.

Surgen cuestionamientos sobre por qué ciclistas se incorporarían a los carriles centrales de Periférico; siendo ésta una avenida donde los automovilistas se trasladan a velocidades mucho mayores a las que una bicicleta puede alcanzar. Más allá de la recriminación a la decisión de los ciclistas, surgen cuestiones como ¿bajo qué circunstancias alguien se ve orillado a tomar rutas que en mayor medida podrían atentar contra su vida?, ¿es posible que transportes no motorizados se trasladen en una avenida como Periférico?, ¿qué hace falta, más allá de la ciclo vía, reconfigurar sobre la dinámica en dicha vialidad?

En las tres crónicas periodísticas dadas por *Tráfico ZMG*, *N+* y *El Occidental*, se señala que los hechos sucedieron a pocos metros de puentes peatonales. Los puentes son los construidos para el servicio de Mi Macro Periférico, pero segregan a los peatones y transportes no motorizados, deficientes para la población. Se pone en cuestión un discurso revictimizante hacia los casos fatales en bicicleta.

Se conversó con Yeriel Salcedo, miembro de la organización Bicicleta Blanca, sobre la tesis inicial de la investigación, en el caso específico de la zona centro de Guadalajara. Se buscó indagar sobre si el hecho de que en los últimos años no hay tantos casos fatales en el centro, en comparación con la periferia, tiene que ver con que ahí se concentra la mayor infraestructura en la ciudad, tales como la red de ciclo vías y el servicio MiBici, y si sí, por qué las pocas muertes registradas entre 2022 y 2024 en la zona, son justamente sobre o cerca de infraestructura ciclista.

Mapa 9. Víctimas de Bicicleta Blanca, zona Centro

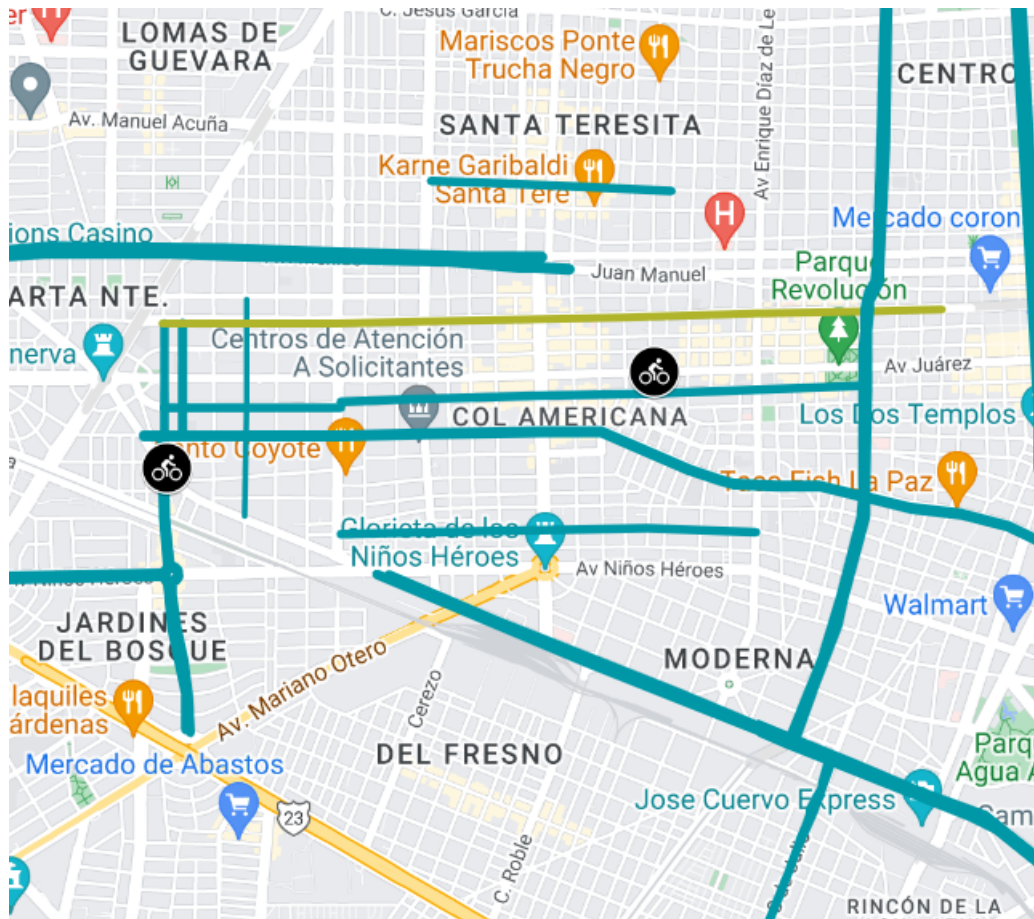


Fuente: Elaboración propia.

Yeriel analizó el Mapa de Víctimas de Bicicleta Blanca, y mostró el panorama del 2009, el año en el que inició la organización y que se construyó la primera ciclovía oficial, hasta el año 2016; con la intención de compararlo con el panorama actual.

Y: Si se fijan el patrón, están más en el centro, aquí no había casi infraestructura porque eran los primeros años. Si se fijan no existía Mi Bici, entonces muchos de los siniestros pasan en el centro. Y ahora ves que los últimos cinco años o cuatro años y medio, la periferia es la que más tiene siniestros que el centro. El centro se ha diluido, se ha ido pasando, pero disminuye. Ahí nuestra teoría es infraestructura, dinámicas, más ciclistas que en el centro entonces; son esos varios factores que creemos que inciden para que disminuya la mortalidad.

Mapa 10. Ciclovías y bicicletas blancas, en Zona Centro



Fuente: Elaboración propia.

En comparación con los periodos de 2009–2016 y 2022–2024, los casos fatales se redujeron a dos (mostrados en el mapa). Para entender si se trataron de una cuestión de infraestructura, del entorno o ética-legal, se recurrió a la indagación de los casos.

El primer caso es el del 4 de agosto de 2022, en el que murió un hombre de 42 años en Av. De los Arcos y Circunvalación Agustín Yáñez, fue atropellado por un automóvil que se dio a la fuga; en esta vialidad sí hay ciclovía. Testimonios de la nota periodística cubierta por *Milenio* (Barajas, 2022) dan a entender que no es la primera vez que accidentes suceden en ese cruce, tanto a peatones como a transportes no motorizados. Un vecino de la tercera edad comenta en la nota sobre la infraestructura deficiente:

En este cruce es muy común que atropellen, avienten motocicletas, ciclistas o choques (...) Como usted ve aquí esta zona donde fue el accidente está totalmente oscuro, ahora volteo usted para el parque antes hoy hay luz.

(...) Había antes un camellón que va de aquí, de este punto hasta Inglaterra y lo quitaron completamente, entonces yo quiero ver dónde está el paso seguro para gente de mi edad. (Olivera, 2022, citado en Barajas, 2022).

El segundo caso sucedió el 18 de agosto de 2023 en avenida Vallarta, se trató de una mujer de la que solo se pudo encontrar que era una mujer ciclista que utilizaba el servicio MiBici.

Uno de los casos, pese a mostrar problemas de infraestructura, parecen indicar más una problemática de las dinámicas del entorno. Yeriel Salcedo compartió una perspectiva respecto a la relación de las ciclovías con los casos fatales; explica que además de generar el espacio para los ciclistas en su correcta normatividad, las ciclovías generan un impacto en los usuarios que los hace “formar parte del imaginario de la calle”. En ese sentido, cuando no hay infraestructura ciclista sus usuarios desaparecen del “campo semántico” de la vialidad; generando un “fenómeno fantasma”.

Y: Hay un amigo que decía que mientras más ciclistas hay en la calle eso hace que bajen los siniestros, nada más por el puro hecho de que se ven más; en el imaginario de la calle los ves. Porque no los ven, a mí me ha pasado y de repente se me meten [los carros] así a lo puercote, les toca pararse, les reclamo y me voltean a ver con cara de “perdón, no te vi”. Y yo de “¿Cómo no me vio?”. En el momento les he creído con su cara de “perdón no te vi”, a pesar de que iba ahí adelante no me vio y creemos que el tema de que veas más ciclistas, veas infraestructura, [abona] el imaginario, Ya los ven y dicen “ah ciclista” ya nos meten en esta imagen urbana de la calle.

Cuando empezamos en el 2010, no, empezamos en el 2008 todo el movimiento ciclista, yo también estudié la ingeniería en bici y ahí en el salón decíamos es que somos como fantasmas, ahí estamos, pero nadie nos ve. Entonces esto plantea que el hecho de que veas imágenes ciclistas, ciclistas,

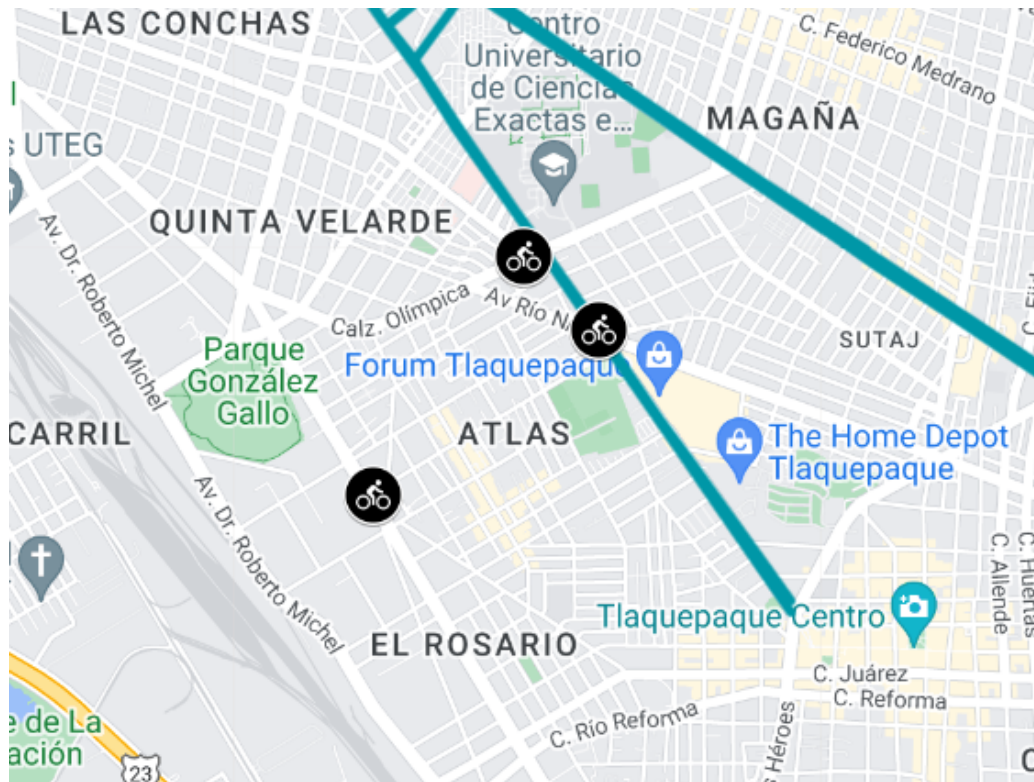
infraestructura en algunas calles, ya dicen “ah, seré más atento”. Y nuestra teoría, como esto no pasa en la periferia, o pasa menos, hay menos señalamientos visuales, sigue pasando ese fenómeno de los fantasmas. Ahí están pero nadie los ve.

A: Estoy pensando, por ejemplo, si vas [manejando] en Periférico no piensas en que va a haber una bici al lado y me imagino que [los conductores] no están al pendiente de eso, ¿no? Es como si no existiera para ti. Si no existe o no es posible que aparezcan, no estas al pendiente de eso.

Y: No sabría decirte, es que casi yo no manejo coches, pero suponiendo que los que manejan. Es una buena pregunta. A ver cuando te subes al coche, ¿a qué le prestas atención? A que no me choquen, tienen su atención a los coches. Están viendo que yo no le choque a otro coche que no me choquen a mí. Entonces como esta cuestión de que ya se programan de estar viendo coches para no chocar coches. Y entonces, pasan, y tú ya no los ves.

La última zona de la que se llevó a cabo un análisis fue la zona del CUCEI en Tlaquepaque, donde se encuentra la poca infraestructura ciclista de este municipio y se presentaron 3 casos fatales entre 2022 y 2024.

Mapa 11. Ciclovías y bicicletas blancas en zona CUCEI, periodo 2022–2024



Fuente: Elaboración propia.

El primer caso es del 27 de abril 2022. Luis Humberto “Cheto” Salazar, mecánico de MiBici, fue arrollado por un camión del transporte público al intentar esquivar un vendedor ambulante que había invadido la ciclovía por la que circulaba, en la Colonia Atlas (Casillas, 2022).

El segundo caso sucede el 3 de febrero 2023, en la Calzada Olímpica; un hombre de 25 años muere atropellado por un camión de transporte público, bajo circunstancias que no están claras. Fernando Roldán (2023) escribe para *TV Azteca* que, según testigos, el hombre perdió el control y se estampó contra el camión: “dio una maroma”.

El tercer caso sucedió el 22 de noviembre 2023 entre la calle Río San Juan de Dios y avenida González Gallo. Se trataba de Christian, padre de familia de 26 años, tenía tres hijos, iba a trabajar en su bici. Atropellado por un camión del transporte público, cuyo chofer se dio a la fuga, abandonando la unidad y los pasajeros a bordo (Munguía, 2023).

El patrón de los tres casos indica que valdría la pena analizar profundamente qué sucede en la dinámica del entorno de la zona, especialmente en relación con el transporte público y los cuerpos que se mueven de formas distintas al automóvil. Los camiones grandes, como las rutas de pasajeros y camiones, parecen un riesgo para los transportes no motorizados, sin contar los casos fatales constantes en los peatones.

El riesgo de estos transportes masivos parece ser, principalmente, de la visibilidad que carecen. Esta situación puede ser otra variante de la problemática en la semiótica y la semántica de la calle, de su imagen; de lo que se *mira* en ésta. Yeriel Salcedo comentó sobre la transformación de la ciudad a partir de que los ciclistas se han mantenido firmes en volverse visibles.

R: Yo tenía la duda de pues, nos dices que los ciclistas al hacerse presente hacen que haya más visibilización. No sé cómo ha sido el crecimiento de la comunidad, si ha influido mucho el hecho de que exista Bicicleta Blanca, Guadalajara en Bici, como estas organizaciones. ¿O qué ha sido lo que los ha vuelto más presentes en la ciudad los últimos años?

Y: Pues creo que aquí hay un cambio generacional. Bien rudo. Yo creo que la verdad los que empezamos en el 2007 que fue como el inicio de esta etapa que ha vivido Guadalajara, del movimiento ciclista, de los colectivos, puede que me equivoque, pero solo quedamos 2 personas de un montón. Un personaje, solo puedo decir que se llama El Camaleón, y es todo un personaje, armó un colectivo que se llamaba Paseo Camaleones.

Llegó otra generación como en el 2010, hay algunas personas que siguen, pero después de pandemia, parte de muchos de esos colectivos desaparecieron. Mucha gente se empezó a agarrar camino, y se los digo porque ahorita ya hay nuevos colectivos y un ejemplo muy específico está un colectivo que se llama los Bike Punks, ahorita los Bike Punks para mi es el colectivo que más gente hace que vaya a su paseo semanal, y la verdad es que son punks. A ellos no les interesan las cuestiones políticas, pero sí les interesa el tema social. Cuando falleció el ciclista que murió por el portazo aquí en Enríquez de León hace como unos 2 meses, había

un ciclista de repente abren la puerta, lo avienta, cae, y lo atropellan. Ellos [Bike Punks] nos invitan a poner algo, no nos dijeron una bici blanca pero más bien como una rodada en conmemoración del ciclista y nos invitaron a ver si hacíamos algo y dije pues órale. Nos integramos. Y ya fuimos a casa Jalisco, pusimos el contador, pusimos el contador que tenemos, lo imprimimos en grandote y lo pusimos afuera de casa Jalisco y después nos fuimos a dónde murió el ciclista. Y a [nosotros] se nos hace bien curioso que había como 6 de bike punks hablando, y de repente empezaron a hablar así: “No, es que hay que hacer cosas, es que nadie ha hecho nada por los ciclistas en esta ciudad!” y nosotros como de [expresión de duda]. “¡Sí, porque lo que se ha hecho ha sido insuficiente y el Estado nunca va a hacer algo si nosotros no hacemos algo, debemos de empezar a hacer algo!”. Y dijimos bueno a ver, son chavos de su edad [veinteañeros], y pues no conocen lo que pasó hace 15 años, hace 10, hace 12. Necesitamos recuperar la historia de estos colectivos, porque los nuevos colectivos llegan y piensan que esto ya estaba [la infraestructura existente]. Y que el gobierno lo hizo porque era bien chido, porque así es la ciudad. Más bien ahí nos faltó o nos ha faltado como, recuperar la historia y también visibilizar para también decir, oigan los cambios que ustedes quieren no van a llegar gratis, lo que ustedes ahorita hay bicis públicas, las ciclovías que hay, fue gracias a un movimiento social que ahora les toca a ustedes.

Yeriel reitera que ha sucedido una transformación en la ciudad, tanto en el aspecto político, de políticas públicas e infraestructura (que ha sucedido a raíz de la organización social y no de iniciativas gubernamentales), como en la cultura vial. Concluye en el papel esencial de la mirada en dicha transformación; mirar a quien “se mueve diferente a como me muevo yo”:

Y: Te digo falta mucho todavía, pero sí hay otras muy buenas como av. Federalismo, Ávila Camacho, algunos tramos de periférico. Se puede decir que estamos en claros oscuros, hay cosas muy buenas, no muy buenas y malas. Pero haciendo un balance de quince años a ahorita dices pues estamos en otro momento, porque también hay un tema de educación vial. La verdad es que hay mas que no te ven a que te vean.

Y culturalmente también creo que ya hay más educación. Hay más sensibilidad al tema de que la calle es compartida, que no solo andan coches sino otros medios de movilidad, y que ya hasta que se les hizo campo a los que andan en monopatines.

Entonces a grandes rasgos en Guadalajara sí ha habido cambios de infraestructura, políticos y culturales.

Y dije es que a lo mejor la infraestructura no está avanzando tan rápido como queremos, pero está avanzando en lo social. Haz de cuenta que la gente nos está cuidando más, la gente nos está dando más la preferencia. Y para mi la teoría es que ya ahorita, alguien conoce a alguien que anda en bici.

Para mí el cambio social es más profundo aquí en Guadalajara que lo político y la infraestructura. (...) Pero sí ayuda, no voy a decir que no ayuda. Sí los 200 km o bien o mal que tenemos le han abonado.

(...) Lo importante es que miremos. De entrada, mirar. A veces hay gente que no mira. Ve al ciclista le pasa bien cerquita, y “oye qué pasó?” “¡Ay no te vi!” ¿Qué? Como es que estabas enfrente de mí y no me viste. Wow. Creo que los datos que tienen ayudan, pero para ser honesto, si esto ha abonado pero, lo que abona mucho es que miremos al otro que reconozcamos a la otra persona que se mueve diferente a como me muevo yo, y que tiene derechos y que su vida corre peligro porque yo ando en una burbuja de dos toneladas y él anda en una bicicleta y su cuerpo es su único chasis.

3. Resultados del trabajo profesional

En primera instancia, rápidamente a inicios del desarrollo se refutó la tesis planteada, pues se comprendió que la presencia de las ciclovías no es el único factor que reduce los casos fatales en ciclistas. Se reconoce la influencia que éstas pueden tener en la seguridad vial, más forman parte de un conjunto de medidas políticas, infraestructurales y culturales que deben ser cuidadas desde distintos enfoques.

Respecto a la incidencia de las ciclovías en la seguridad vial, se propone que el tener un carril exclusivo posiblemente no sea el único factor que mantiene a salvo

al ciclista, sino el impacto semántico y semiótico que tiene sobre la mirada y atención del conductor de transportes motorizados; es decir, su impacto sociocultural y comunicacional. Sin embargo, esta tesis debe ser estudiada aún, pues no pudo confirmarse con la metodología de la investigación.

Se descubrió que el estudio de los casos fatales indica cómo se van conformando zonas con mayor tendencia o circunstancias proclives a éstos, y que cada municipio y zona debe estudiarse relacionando factores de infraestructura, las dinámicas del entorno, actividades económicas e industriales, de transporte, habitacionales y la densidad de la población ciclista. Además, es esencial realizar un análisis profundo de las circunstancias y crónicas de cada caso, para un correcto reconocimiento de patrones y diseño de estrategias para resolverlos. En especial se reconocieron a las zonas industriales y avenidas principales como vialidades con tendencia a casos fatales; incluso en las que hay ciclovías.

A partir de los análisis de los patrones presentes en las distintas zonas donde se conglomeran casos fatales, se propone que éstas pueden identificarse y clasificar a los siguientes tipos de problemáticas:

- a) De infraestructura: como en las zonas industriales donde es necesario instalar y reforzar protocolos, ciclovías, señalizaciones, semáforos, etc.
- b) De dinámicas del entorno: como la relación de los usuarios con señalizaciones, la ciclovía, el sentido de las vialidades, ordenamiento territorial y otros aspectos culturales como la mirada, la atención o la empatía.
- c) De la visibilidad en los vehículos motorizados: como en los casos con el transporte público y los tracto camiones.
- d) Éticas-legales: como los accidentes ocasionados por descuidos o faltas a reglamentos viales.

Sobre los casos fatales que son causados por transporte público y tracto camiones, que son la mayoría, se propone que existe *una crisis de visibilidad*. Resulta urgente una estrategia integral que balancee la relación asimétrica entre

camiones pesados y ciclistas, que esté orientada a mejorar el campo de visibilidad de los choferes.

También se confirmaron patrones ya estudiados; los casos fatales suelen ser de personas mayores y los responsables suelen huir. Sin embargo, datos como edad, consecuencias, y simplemente el conteo de casos fatales, no fueron obtenidos de instituciones gubernamentales; es Bicicleta Blanca la única organización que lleva un conteo actualizado y fidedigno en el Área Metropolitana de Guadalajara. Existe una gran desatención e indiferencia del Estado hacia las personas que se trasladan —y mueren— en bicicleta.

Se concluye que la organización colectiva y comunitaria es la que ha logrado que las personas se interesen cada vez más por usar bicicleta; con iniciativas ciudadanas como la Vía Recreativa, el servicio MiBici, las rodadas masivas, como la rodada nocturna de Bike Punks GDL y la organización política de colectivos como GDL en Bici y Bicicleta Blanca.

Los ejercicios de cuestionar y señalar la biopolítica bajo la que se ha imaginado, construido y enseñado a moverse en la ciudad es una labor que se debe llevar a cabo desde lo personal y lo comunitario, pues se ha demostrado que es desde esos espacios que Guadalajara ha podido irse reconfigurando; es desde esos espacios que otra ciudad es posible.

4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto

Alfonso René Cabrera Morales

- Aprendizajes profesionales

Como profesional de las artes audiovisuales, siempre tengo presente la importancia de la representación mediática. El retratar a ciertas comunidades ayuda a visibilizar sus problemas y que el público se haga consciente de estos.

El trabajo de comunicación que han realizado los colectivos ciclistas me hace reconocer que todos los medios son útiles para alzar la voz, incluyendo esta

investigación. El adentrarme en la divulgación cultural y científica me hace darme cuenta de cómo podemos aportar a una comunidad en una situación en desventaja.

- Aprendizajes sociales

En el aspecto social, tener un acercamiento a los colectivos ciclistas me cambió la perspectiva de los grupos activistas. El activismo es un concepto que puede deconstruirse. No sólo protestar y hacer huelgas es activismo, sino que es un trabajo que conlleva entregar tu vida y formar una comunidad de apoyo.

También el activismo puede presentarse en actividades más cotidianas o disfrutables, como las rodadas de Bikepunks todos los miércoles o solamente con salir y trasladarse en bicicleta por la ciudad, esas actividades son por sí mismas políticas.

- Aprendizajes éticos

Este PAP me enseñó que la realidad que viven ciertos grupos de personas en la ciudad es un mundo que desconocía. Al escucharlos, prestarles atención y mirarlos se hacen visibles para uno, los problemas que viven se hacen presentes y comienzas a cuestionar si de verdad funciona el progreso urbano.

Aun siendo consciente de la crisis que viven los ciclistas en la ciudad, vivir la ciudad como lo hacen ellos es una parte de la perspectiva que se puede tener de la ciudad. Los conductores de automóviles también tienen una visión y sus propias vivencias. Los peatones, los transportistas, los choferes; todos son atravesados por la misma crisis de vialidad, pero afectados de distinta forma.

En este caso, que nos ubicamos en las muertes injustas de los ciclistas, me parece importante reconocer a su comunidad como una que transformó a la ciudad luchando por sus derechos, que recorrieron un camino y que siguen trazando una ruta en el que se respete su movilidad y su vida. Como un grupo minoritario y segregado, es admirable cada paso que dan... Cada pedaleo.

- Aprendizajes en lo personal

En primera instancia me pareció que fue acertado el tener curiosidad en las personas ciclistas y querer explorar desde la ignorancia. Sin embargo, el siguiente nivel requería de tener un panorama amplio y una visión crítica de las estructuras sociales que existen en el pensamiento de la vialidad urbana. Podemos imaginar que un problema existe por culpa de ciertas personas, pero resulta que la crisis es mucho más compleja.

Las soluciones siempre se han presentado en comunidad. Como investigador, profesionista y ahora permeado por la situación problematizada, también puedo formar parte del activismo, todas las personas en la ciudad pueden ser parte del cambio desde el vehículo que estén, desde la profesión a la que se dediquen y en cada acción que decidan. La ciudad es nuestra y juntos la transformamos en lo que queremos que sea.

Andrea Nayeli Rodríguez Marín

- Aprendizajes profesionales:

Entre mis aprendizajes profesionales se encuentran principalmente poder poner en práctica la redacción de propuestas teóricas y conceptuales de autoría propia, sobre todo poder generar relaciones entre las propuestas de distintos autores y aplicarlos en una reflexión propia sobre la política y la sociología contemporánea. Además, poder llevar a estos autores a un campo como el urbanismo, el cual tampoco había explorado anteriormente; me enriqueció el poder trasladar mis conocimientos y perspectiva a una ciencia que de pronto podría parecer no tan social, pero que inherentemente lo es y lo es bastante, pues su materia prima son las personas, el territorio y las infraestructuras.

- Aprendizajes sociales:

Me siento muy capaz de preparar un proyecto de investigación como de ejecutar los descubrimientos, aunque creo que tiene mucho que ver con la labor de producción en la que me estoy especializando. Creo que podría continuar este proyecto más adelante, me gustaría y veo imposible que no termine involucrándome, pues el

movimiento es algo que experimento día con día y soy ciudadana de esta ciudad que me aqueja. Me gustó entender el papel de la colectividad en procesos de infraestructura, de la generación de políticas públicas, de transformación social; me hizo recuperar la esperanza en lo comunitario, que muchas veces es fácil perder – pero creo que es imposible que no estemos siempre intentando volver a ello. Me entusiasma saber que inevitablemente soy parte de un tejido social que puedo impactar incluso solo desde la reflexión, que creo que es lo que hicimos en esta investigación.

- Aprendizajes éticos:

La decisión de a quiénes acercarme para entender el día a día de las personas ciclistas fue lo más difícil para mí. Decidir entrevistar al hermano de un compañero que murió en bicicleta me llevó a tener un dilema ético, de no saber a quiénes ni que tanto perjudicaría o beneficiaría de ese acercamiento. No sabía si interrumpiría en su proceso y lo perjudicaría, pero a la vez sabía que es un proyecto importante, que es esencial hacer memoria y hablar del caso y que podría surgir algo más grande. Me decidí a hacerlo y hablando con él coincidimos en que es algo que hablaremos siempre, que es un asunto político seguir recordando y denunciando lo que sucedió. Que es más enriquecedor el hablarlo que sólo guardárselo y sobre todo cuando tienes una colectividad que te arroja como lo hicieron con él. Pero para ser parte de la comunidad se le debe entregar algo, y en su caso y en el mío es la propia vulnerabilidad, la apertura, el acompañamiento también. Creo que debemos replicar ese tipo de acompañamiento entre las personas que vivimos en la ciudad; todo esto me llevó a cuestionarme mi relación con mis vecinos, con mi colonia, las calles, mi propio cuerpo en ellas.

- Aprendizajes en lo personal:

Considero que pude seguir desarrollándome en la escritura y en generar posturas propias, políticas y críticas. Este proceso fue una invitación a utilizar la bicicleta, a ejercer mi derecho a existir en la ciudad; a reunirme con personas que tengan luchas como las mías. Ahora no me veo ejerciendo la labor de la comunicación y las artes

audiovisuales sin esos ejercicios de acompañamiento y reunión, de lucha. Es difícil encontrarlos, construirlos, pero no me veo ejerciendo sin siquiera estar buscando esos espacios; no hay manera, para mí no tiene sentido desarrollarse en una ciencia, en una profesión, sin envolverlo en lo que es mi sentido de vida.

Carla Virgilio Zavala

- Aprendizajes profesionales:

En este PAP pude conocer un poco más sobre el desarrollo de la ciudad y pude observarla con diferentes ojos. Es claro que la crisis de movilidad se filtra en casi todas las maneras de funcionar de la AMG. Originalmente, consideré que necesitaríamos conocer más sobre campos poco explorados como ingeniería civil, urbanismo o hasta arquitectura. Sin embargo, ignoramos el hecho de que es imposible entender a Guadalajara y sus dinámicas, sin explorar el comportamiento de las personas y cómo se relacionan con las segregaciones sociales establecidas una vez que se empieza a construir la ciudad. Al venir de una carrera de humanidades, considero que el registro para los productos mediáticos fue algo más fructífero, al igual que la investigación cualitativa.

Analizar el problema de raíz involucró aceptar que es evidente que los fraccionamientos y la privatización de las colonias dentro de Guadalajara han acelerado y potenciado la fracturación de la ciudad de maneras tanto geográfica como social. La crisis de movilidad se entiende ahora desde los conductores y la manera en la que perciben la calle y no solo se le adjudica la responsabilidad al diseño urbano y sus limitaciones. Se prioriza a la gente de su alrededor dependiendo el medio de transporte, y las categorías una vez establecidas no fluctúan. La cultura vial de la ciudad sigue un sistema que prioriza el metal y el dinero y se olvida de las personas como colectivo. Como masas de personas que se deben de mover fuera de un vehículo motorizado personal e individual.

- Aprendizajes sociales

Después de entender que la investigación debía conocer más a la gente misma que mencionaba, nos pudimos dar cuenta que la comunidad y las mismas personas son

las que moldean y deforman la estructura existente. Son los que reprograman pensamientos y reclutan a aquellos olvidados por el sistema. La bicicleta entonces se vuelve una forma de protesta. Se vuelve una manera de cambiar dinámicas aislantes arraigadas en nuestra cultura.

Durante las entrevistas fue satisfactorio recibir respuestas positivas y participativas. El interés de los colectivos por contribuir a la investigación y eventualmente distribuirla, es solo un ejemplo más de los resultados que la colaboración trae consigo. Yeriel menciona que la comunidad es lo más importante si se buscan cambios estructurales, y creo que no debemos de ignorar la posibilidad de que la gente quiere contribuir con ansias.

- Aprendizajes éticos

La prioridad que culturalmente se le otorga a los automóviles individuales sobre cualquier otro tipo de transporte es el principal sesgo al hablar de movilidad. No se puede imaginar un mejor futuro a nivel de infraestructura sin regresar primero a las bases: los valores y empatía de los automovilistas.

- Aprendizajes en lo personal

Es interesante el poder analizar resultados finales como información completamente nueva, y haber podido utilizar las habilidades propias de la carrera de Artes Audiovisuales para obtenerla es nada corto de satisfactorio.

5. Conclusiones

Al comparar nuestros objetivos que originaron la motivación de esta investigación con los resultados encontrados, nos damos cuenta de que la crisis que viven las personas ciclistas en la ciudad es más compleja que el déficit de infraestructura, que va más allá de la forma en la que la ciudad de Guadalajara fue construida.

La posible solución al problema no sólo implica denunciar a las instituciones gubernamentales, sino que también es necesario reconocer y dar continuidad a los esfuerzos que han realizado los colectivos ciclistas, que lograron los avances que

se aprecian hoy en día en la ciudad, como la disminución de personas atropelladas y el desarrollo de más infraestructura ciclista.

Aun si no formamos parte de estos colectivos, la crisis por la que luchan nos incumbe a todas las personas ciudadanas del AMG. Ahora que traemos a la discusión este caso particular, podemos alzar la voz desde nuestro entorno y los medios que tenemos a nuestro alcance.

Como exponemos en nuestros resultados, el incluir a la bicicleta en el campo semántico de lo que conforma a la ciudad, el hacerla visible en la cotidianidad de transitar, podría construir una ciudad más segura para la comunidad ciclista. Entonces, regresamos al principio básico que impulsa el mensaje principal de este caso: la inclusión. Para contraponerse a la segregación y exclusión que la infraestructura urbana produce, debemos trabajar la inclusión a nivel social para encontrar soluciones.

En cuanto a los límites de esta investigación, podemos cerrar varias líneas teóricas con las reflexiones anteriores. Sin embargo, todavía queda un camino por recorrer, dejando para el futuro una metodología que exponga si el impacto de los ciclistas en la semántica de la ciudad realmente reduce las muertes. Además, está abierta una exploración más amplia hacia lo que los colectivos ciclistas realizan actualmente, poniendo en diálogo cómo se manifiesta el activismo en bicicleta.

Por lo pronto, nos queda seguir haciendo difusión de este problema y contribuir a la conciencia que se busca colocarse en la ciudadanía. Consideramos que este PAP no sólo funge como un generador de conocimiento, sino que impulsa a adentrarse en situaciones que ocurren en la ciudad siendo el espacio que compartimos como comunidad, para hacernos sensibles respecto a los conflictos que suceden en ella.

6. Bibliografía

Álvarez, A. (2017). Puentes Antipeatonales: Enemigos del peatón. *City Manager, Revista de Urbanismo*. Disponible en:

<https://revistacitymanager.com/urbanistica/puentes-antipeatonales-enemigos-del-peaton/>

- Arrellano, A., (2022). El área metropolitana de Guadalajara: recorrido urbano y travesía político institucional. *Revista Territorios y Regionalismos*. Universidad de Concepción. Disponible en: <https://www.redalyc.org/journal/6277/627771920001/html/#:~:text=En%201980%20se%20elabor%C3%B3%20y,varias%20dependencias%20estatales%20y%20federales.>
- Barajas, D. (2022). Ciclista muere atropellado en calles de Guadalajara. *Milenio*, 5 de agosto de 2022. Disponible en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/ciclista-atropellado-muere-avenida-arcos-guadalajara>
- Barbosa, L., (2024). MiBici: el sistema público de bicicletas en Guadalajara. *Territorio*. Disponible en: <https://www.territorio.mx/p/mibici-el-sistema-publico-de-bicicletas>
- Bicicleta Blanca. (2024). Base de Datos Fatales. Disponible en: <https://bicicletablanca.org/>
- Casillas, T., (2022) Pedalean por primera vez sin 'Cheto'; fue atropellado. *Milenio*, 28 de abril de 2022. Disponible en: <https://www.mural.com.mx/pedalean-por-primera-vez-sin-cheto-fue-atropellado/ar2393318>
- Cabrales Barajas, L. F., & Canosa Zamora, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral*, VII (20), 223-253. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13802008>
- El Informador (2010). La industria tradicional y los grandes comercios. *El Informador*. Disponible en: <https://www.informador.mx/Jalisco/La-industria-tradicional-y-los-grandes-comercios-20100303-0164.html>
- Elizondo, A. (2023). Ciclista muere al ser atropellado por un camión de carga. *Tráfico ZMG*, 07 de diciembre 2023. Disponible en: <https://traficozmg.com/2023/12/ciclista-muere-al-ser-atropellado-por-un-camion-de-carga/>

- Espósito, R. (2011) *Inmunidad, comunidad, biopolítica*. Nápoles, Istituto Italiano di Scienze Umane, 2012.
- Flores, E., (2023). Muere ciclista al ser arrollado; es el primero de este año. *El Diario NTR*, 19 de enero de 2023. Disponible en:
https://ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=192959
- Fuentes, M. J. (2023). El dominio del automóvil en las calles: una movilidad insostenible e ineficiente. *Cruce*. Mirar la Ciudad con Otros Ojos. Disponible en: <https://cruce.iteso.mx/el-dominio-del-automovil-en-las-calles-una-movilidad-insostenible-e-ineficiente/>
- García, M., (2016). *Guadalajara. Antecedentes y retos de la planeación urbana*. Universidad de Guadalajara. Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño.
- Gobierno del Estado de Jalisco, (2021). Así se mueven los ciclistas en la ciudad. 6 de julio de 2021. Disponible en:
<https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/127247>
- IIEG. (2021). Análisis de los principales resultados del censo 2020 de las áreas metropolitanas de Jalisco, 2010–2020. Instituto de Información Estadística y Geografía de Jalisco. Disponible en: <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/02/AMG.pdf>
- IIEG. (2021). Crecimiento del parque vehicular en Jalisco y el AMG 2000–2021. Instituto de Información Estadística y Geografía de Jalisco. Disponible en: https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2022/08/Ficha-Informativa_Parque-vehicular-2000-2021.pdf
- IIEG. (2022). Mapa de siniestralidad. Instituto de Información Estadística y Geografía de Jalisco. Disponible en:
<https://iieg.gob.mx/siniestralimap/index.html>
- La–Lista, (2024). Accidente en Parques Zapopan: atropellan a ciclista en la Juan Gil Preciado. *La Lista*, 3 de abril de 2024. Disponible en: <https://la-lista.com/mexico/2024/04/03/accidente-en-parques-zapopan-atropellan-a-ciclista-en-la-juan-gil-preciado>
- Lanzagorta, J., (2010). *Guadalajara Ciudad a medias*. Etxeta, 2010.

- Lemke, T. (2007). *Introducción a la biopolítica*. Fondo de Cultura Económica. 2017.
- Levario, J., (2015). Camión aplasta a guardia de seguridad en Zapopan. *El Diario NTR*, 7 de julio de 2015. Disponible en:
https://www.ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=8728
- Ley General de Movilidad y Seguridad. Art. 1. 29 de diciembre de 2023. (México).
Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>
- Munguía, J., (2023). Joven muere en hospital tras ser atropellado por camión en Guadalajara. *Milenio*, 22 de noviembre de 2023. Disponible en:
<https://www.milenio.com/policia/hombre-muere-atropellado-camion-ruta-176>
- Nmas. (2022). Muere Ciclista Atropellado por Camión del SIAPA en la Colonia Jardines Alcalde. *N+*, 13 de mayo de 2022. Disponible en:
<https://www.nmas.com.mx/nmas-local/programas/las-noticias-guadalajara/videos/muere-ciclista-atropellado-camion-siapa-la-colonia-jardines-alcalde/>
- Ortega, R. (2024). Muere ciclista atropellado sobre periférico. *El Occidental*, 14 de marzo de 2024. Disponible en:
<https://www.eloccidental.com.mx/policiaca/muere-ciclista-atropellado-sobre-periferico-11598236.html>
- Palomar, J. (2020). La bicicleta: la más noble de las invenciones. *El Informador*, 11 de noviembre de 2020. Disponible en: <https://www.informador.mx/ideas/La-bicicleta-la-mas-noble-de-las-invenciones-20201111-0030.html>
- Pfannenstein, B., Martínez, J., Anacleto, E. y Sevilla, S. (2019, abril). Planificación urbana y la influencia de las urbanizaciones cerradas: El Área Metropolitana de Guadalajara, México. SCIELO.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212019000101087#B5
- Preciado, P. (2020). *Sopa de Wuhan. Aprendiendo del virus*. ASPO, 2020.
- Preciado, P. (2008). *Testo Yonqui*. Espasa, 2008.
- Rivas, Rodrigo. (2022). Vialidad Jalisco: Aumenta 221% el parque vehicular de la Entidad en 20 años. *El Informador*. Disponible en:

- <https://www.informador.mx/amp/jalisco/Vialidad-Jalisco-Aumenta-221-el-parque-vehicular-de-la-Entidad-en-20-anos-20220903-0077.html>
- Roldán, F. (2023). Ciclista muere tras chocar contra una unidad del Transporte Público. *Azteca Jalisco*, 3 de febrero de 2023. Disponible en: <https://www.aztecajalisco.com/noticias/videos/ciclista-muere-tras-chocar-contra-una-unidad-del-transporte-publico>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2019). Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
- SIG metro IMEPLAN. (2019). Mapa. *Sistema de Gestión e Información Metropolitana*. Disponible en: <https://sigmetro.imeplan.mx/mapa>
- Solano, G. (s.f.). Ciclismo urbano. Más que recreación y deportes: personas en movimiento. *Magis*. Núm. 401, s.f. Disponible en: <https://magis.iteso.mx/nota/ciclismo-urbano-mas-que-recreacion-y-deportes-personas-en-movimiento/>
- Tecpanecatí, N. (2024). Un ciclista tuvo un fatal final. *Tráfico ZMG*, 8 de enero de 2024. Disponible en: <https://traficozmg.com/2024/01/un-ciclista-tuvo-un-fatal-final/>
- Tráfico ZMG. (2022). Un albañil murió tras fatal accidente vial sobre Periférico. *Tráfico ZMG*, 13 de agosto de 2022. Disponible en: <https://traficozmg.com/2022/08/un-albanil-murio-tras-fatal-accidente-vial-sobre-periferico/>
- Vergner, C., citado en GDL en Bici, s.f. Movimiento ciclista: por una Guadalajara ciclo-incluyente. *GDL en Bici*, s.f. Disponible en: <https://gdlenbici.org/2015/08/06/movimiento-ciclista-por-una-guadalajara-ciclo-incluyente/>