UNIVERSITAT DE BARCELONA

Expansión urbana y diferenciación social de la movilidad cotidiana

El caso de Culiacán (Sinaloa) como ejemplo de ciudad media mexicana

Beatriz Nayeli Pérez Tamayo

Aquesta tesi doctoral està subjecta a la llicència ***Reconeixement- NoComercial – SenseObraDerivada 4.0. Espanya de Creative Commons***.

Esta tesis doctoral está sujeta a la licencia ***Reconocimiento - NoComercial – SinObraDerivada 4.0. España de Creative*** **Commons**.

This doctoral thesis is licensed under the ***Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0. Spain License***.

Universidad de Barcelona
Facultad de Geografía e Historia

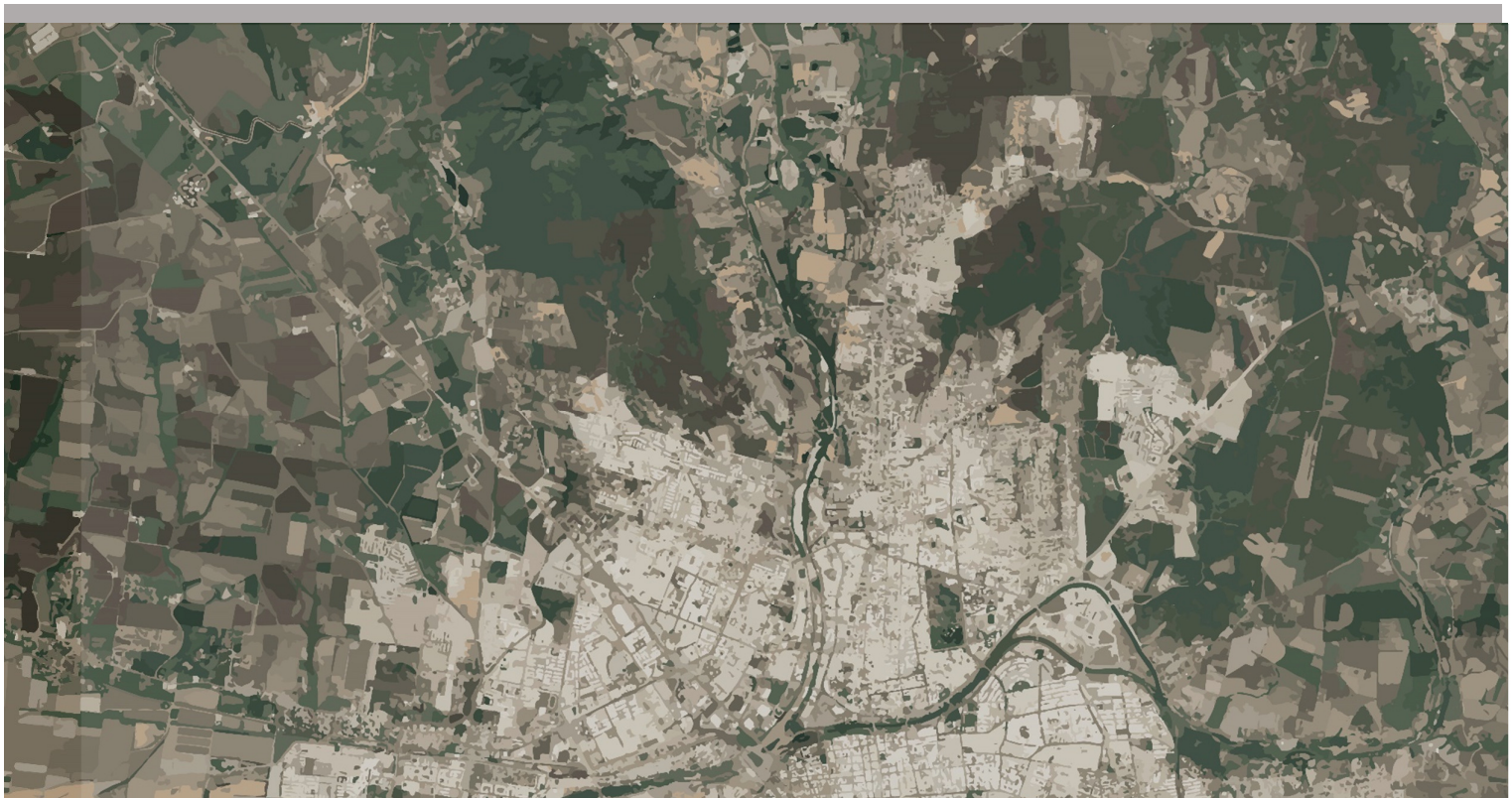
Doctorado en Geografía, Planificación Territorial y Gestión Ambiental

EXPANSIÓN URBANA Y DIFERENCIACIÓN SOCIAL DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

El caso de Culiacán (Sinaloa) como ejemplo de ciudad media mexicana

Beatriz Nayeli Pérez Tamayo

Barcelona, diciembre de 2020



UNIVERSIDAD DE BARCELONA

Facultad de Geografía e Historia

Departamento de Geografía

Doctorado en Geografía, Planificación Territorial y Gestión Ambiental

EXPANSIÓN URBANA Y DIFERENCIACIÓN SOCIAL DE LA MOVILIDAD COTIDIANA:

El caso de Culiacán (Sinaloa) como ejemplo de ciudad media mexicana

Presentada por:
Beatriz Nayeli Peréz Tamayo

Isabel Pujadas Rúbies

Directora de tesis

Fernando Gil Alonso

Director y tutor de tesis

Barcelona, diciembre de 2020

La realización de estos estudios ha sido posible gracias al apoyo del
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología,
el Gobierno de Sinaloa,
el Instituto de Apoyo a la Investigación e Innovación de Sinaloa,
la Secretaría de Educación Pública,
el Gobierno Mexicano,
y la Universidad Autónoma de Sinaloa.

AGRADECIMIENTOS

Siempre he considerado que escribir estas líneas una tarea un poco complicada, debido a que en el proceso de realización de una investigación de estas características intervienen muchas más personas de las que alcanzas a recordar, muchas de ellas tan solo te las cruzas por minutos, pero pueden dejar una huella, ya sea personal que te aliente a seguir adelante con el proyecto, o incluso impresa en las líneas que aquí se presentan. Con esta aclaración por delante, me disculpo si omito a alguien o si no alcanzo a expresar con palabras mi agradecimiento.

Primeramente, agradecer profundamente a mi directora y director de tesis, la Dra. Isabel Pujadas y el Dr. Fernando Gil, quienes además de orientarme en todo el proceso investigativo y tomar de su valioso tiempo personal para supervisar mi trabajo, me alentaron a continuar en las pausas y en el desánimo, gracias por su paciencia, por su aliento y por seguir creyendo que esto llegaría a su fin.

Agradezco al equipo del INAPI que fue parte fundamental en la realización de estos estudios doctorales, en especial a su entonces director, el Dr. Káram, quien siempre buscó la manera de impulsar la ciencia e investigación en Sinaloa. A mis excompañeras y compañeros del Instituto, que en numerosas ocasiones me abrieron las puertas de los datos para así obtener los recursos para que esta investigación continuara, en especial a Simei, Juan Carlos, David, Abi, Armando y a Mauricio, quienes siempre han estado dispuestas y dispuestos a aportar de su tiempo para mi trabajo. A Mitre, mi agradecimiento.

A la Dra. Gladis Mascareño, quien siempre me mostró su disposición a contribuir con este proyecto personal y profesional.

A Yukie, te mereces unas líneas especiales, sabes que sin tu apoyo y tu talento en el manejo de las bases de datos y cartografía no hubiera sido posible, te agradezco mucho tu compromiso.

A toda esa gente extraordinaria que he conocido a través del máster y el doctorado, nuestros debates alimentaron este proceso, y su apoyo emocional alimentó mi alma; Catalunya, el paisito, Chilito, Colombia, España, Bulgaria, Perú.

A quienes me abrieron las puertas de su casa en múltiples ocasiones, me dieron el soporte familiar que necesité durante las estancias en Barcelona; a Madai, Miguel y las niñas, ustedes también son mi familia.

A todas y cada una de esas personas que siempre estuvieron al pendiente de mí, apoyándome durante este proceso, aquí y a la distancia, a mis amigas y amigos, a mi congregación, gracias por sus llamadas y mensajes, porque sus palabras, sobre todo en la distancia, siempre fueron las correctas en el tiempo correcto.

A la familia Gaja Ramón, quienes siempre han creído en mí, me arroparon como su hija y me han animado a concluir, gracias también a este proyecto investigativo ellas y ellos ahora son mi familia.

Sin duda, agradecer a mi familia, las personas más importantes para que esto pudiera realizarse, a mi mamá, Marina; a mi papá, Ray; a mi hermano, Luis; a mi soul sister, Marah; me han sustentado, alentándome a continuar y haciendo lo necesario para que así fuera, siempre he contado y seguiré contando con ustedes, les amo profundamente. A Marc, mi esposo, porque siempre has creído en mí, me has dado las palabras correctas y sin tí no habría podido lograrlo, has sido sustento en todo momento. A Ferran, porque tu llegada me ha dado el impulso que necesitaba para conseguirlo.

A mi familia,
a Marc,
a Ferran.

A DIOS, porque le debo todo.

RESUMEN

La presente tesis doctoral pretende contribuir a revelar las diferencias y similitudes en las manifestaciones de la movilidad cotidiana entre los diferentes grupos socioeconómicos, así como los mecanismos sobre los cuales reposan dichas expresiones, teniendo como objeto de estudio tres barrios periféricos de alta, media y baja renta, situados en una ciudad mexicana de tamaño medio, como es Culiacán. El análisis realizado parte de considerar que existe una relación aún sin clarificar entre la expansión urbana, la segregación socioespacial y la movilidad cotidiana, misma que en esta investigación es abordada como una relación de dependencia que modela las relaciones sociales en el tejido urbano de la ciudad, evidenciando las desigualdades sobre el territorio urbano. El estudio parte de la hipótesis que la estructura espacial de la ciudad de Culiacán, así como su expansión residencial configurarán la movilidad cotidiana de la población, y que la estructura social dará lugar a una movilidad diferenciada según las categorías de los grupos socioeconómicos analizados en esta investigación.

El estudio se desarrolla a partir de una aproximación metodológica fundamentada, primeramente, en el análisis documental y de la literatura que permitiera acercarse a cada uno de los elementos de la relación aquí abordada y, posteriormente, en un análisis cuantitativo basado en la información que arrojó la encuesta domiciliaria 2016, desarrollada específicamente para esta investigación y que permitió conocer la composición demográfica de las familias de los asentamientos analizados, los flujos de movilidad, así como las preferencias y percepciones acerca de los temas abordados. Complementariamente, se realizaron una serie de entrevistas en profundidad a la población residente de los tres barrios periféricos, para así conocer aspectos intrínsecos que escapaban al estudio cuantitativo. Estructuralmente, la investigación se compone de diez capítulos divididos en tres partes. En la primera de esta se presentan tanto los aspectos formales, teóricos y metodológicos de la investigación, así como una breve descripción del área urbana donde se desarrolla este estudio y los aspectos más importantes de la dinámica histórica y sociodemográfica de Culiacán. En la segunda parte se desarrolla la totalidad del análisis cuantitativo y cualitativo acerca de los aspectos aquí abordados, centrándose en los asentamientos que ejercieron como estudio de caso. Por último, la tercera parte integra las conclusiones, bibliografía y anexos.

ÍNDICE

PRIMERA PARTE 24
CONSTRUCCIÓN DE UNA INVESTIGACIÓN 24
1. ABORDAJES INICIALES 25
1.1. Introducción 25
1.2. Origen y justificación de la investigación 26
1.3. Estructura de la tesis 28
1.4. Objetivos de la investigación e interrogantes. 28
1.5. Hipótesis 31
2. MOVILIDAD, EXPANSIÓN URBANA Y SEGREGACIÓN, UNA RELACIÓN DE INTERDEPENDENCIA 33
2.1. Apuntes sobre el proceso de urbanización de las ciudades 33
2.1.1 Particularidades sobre el proceso de urbanización en América Latina. 57
2.1.2 Las ciudades hoy. 67
2.1.3 Ciudades medias mexicanas 71
2.2. Segregación social en el espacio urbano. Una realidad contemporánea 77
2.2.1 Segregación territorial ¿De qué estamos hablando? 78
2.2.2 Antecedentes y posibles causas 79
2.2.3 Segregación espacial en América Latina y particularidades sobre México 84
2.3. Movilidad y territorio urbano 93
2.3.2 ¿Qué origina la movilidad?...Conceptos iniciales 93
2.3.3 Otros conceptos y elementos de la movilidad. 101
2.3.4 La ciudad para el automóvil…Y, ¿los otros medios de transporte? 105
2.3.5 ¿Cómo estamos hoy? 108
2.3.6 Sobre la movilidad en América Latina. 110
2.3.7 Breve apunte de la movilidad en México. 115
2.3.8 Un triángulo equilátero: Desarrollo urbano, movilidad y segregación. 117
2.4. Evolución de los estudios y el debate actual 132
2.4.1. Retos y cuestiones pendientes 143
3. ASPECTOS HISTÓRICOS, FÍSICOS Y SOCIODEMOGRÁFICOS DE CULIACÁN. 145
3.1. El marco físico 146
3.2. Breve apunte histórico. 149
3.3. Apuntes iniciales sobre la dinámica demográfica y económica. 154
4. CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS 159
4.1. Investigación bibliográfica 159
4.2. Fuentes 160

4.3. Técnicas estadísticas, demográficas y de análisis espacial ... 162
4.4. Encuesta domiciliaria 2016 ... 163
4.5. Entrevistas en profundidad ... 169
4.6. Otras fuentes ... 172
4.7. Área de estudio específica ... 172
SEGUNDA PARTE ... 175
ESTUDIO DE CASO: CULIACÁN COMO MODELO DE CIUDAD MEDIA MEXICANA ... 175
5. CRECIMIENTO URBANO, SEGREGACIÓN Y MOVILIDAD. ... 177
5.1. Crónica de un crecimiento urbano sin fronteras. ... 178
5.2. Procesos de crecimiento y su influencia en la estructura urbana. ... 182
5.2.1. Estructura urbana actual ... 215
5.3. Estructura espacial y segregación en la ciudad. ... 221
5.4. Movilidad urbana en Culiacán ... 224
5.4.1 Generalización de la situación actual de la movilidad en la ciudad. ... 225
5.4.2 La oferta de transporte público. ... 238
5.4.3 Patrones actuales de desplazamiento ... 243
6. MOVILIDAD DIFERENCIADA POR ASENTAMIENTO. ... 255
6.1. Caracterización de los asentamientos. ... 257
6.1.1. Estructura socioespacial de Lirios del Río. ... 262
6.1.2. Estructura socioespacial de Zona Dorada. ... 271
6.1.3. Estructura socioespacial Interlomas. ... 277
6.2. Estructura sociodemográfica de los asentamientos según la encuesta ... 286
6.2.1. Encuestadas y encuestados (composición de la muestra). ... 291
6.3. Características sociodemográficas de la movilidad ... 296
6.4. Movilidad y vida cotidiana en Lirios del Río, Zona Dorada e Interlomas ... 308
6.5. La renta familiar como diferenciador de la movilidad. ... 396
6.6. Implicaciones de la estructura urbana en la movilidad diferenciada. ... 408
7. ENTENDIENDO LA MOVILIDAD COTIDIANA. ... 431
7.1. Eligiendo los medios de transporte ... 431
7.2. Uso de la bicicleta ... 443
7.3. Elección de vivienda ... 447
7.4. Movilidad restringida, limitaciones a la movilidad. ... 456
7.4.1. La no movilidad. ... 462
TERCERA PARTE ... 465
CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES ... 465
8. CONCLUSIONES. ... 467
8.1. Relaciones entre procesos del desarrollo y crecimiento urbano, movilidad cotidiana y diferenciación social. ... 467

8.2. Sobre las características sociales de la movilidad. 474
8.3. Reflexiones finales y desafíos. 480
9. BIBLIOGRAFÍA 484
10. ANEXOS 500
ANEXO I. Volante informativo para la aplicación de encuesta domiciliaria 2016 500
ANEXO II. Encuesta domiciliaria 2016 501
ANEXO III. Entrevistas en profundidad: guión de entrevista 505
ANEXO IV. Entrevistas en profundidad: transcripciones 508

ÍNDICE GRÁFICO

TABLAS

Tabla 1. Evolución de la población de la ciudad de Culiacán, 1900-2010 156
Tabla 2. Crecimiento poblacional y territorial, histórico por décadas..... 179
Tabla 3. Planes de desarrollo urbano que se han expedido en Culiacán, Sinaloa 187
Tabla 4. Evolución por décadas de colonias y fraccionamientos 204
Tabla 5. Evolución del número de habitantes por vehículo e índice de motorización, Culiacán.... 228
Tabla 6. Disponibilidad de banqueta por manzana..... 232
Tabla 7. Comparación de percepciones de viajes entre automóvil y diferentes medios de transporte 236
Tabla 8. Percepción de accesibilidad desde la vivienda al sistema de transporte público de Culiacán 242
Tabla 9. Intención de uso del transporte público..... 243
Tabla 10. Porcentaje de viajes a sectores destino, encuesta domiciliaria, 2010 252
Tabla 11. Frecuencia de viajes por edad del total de encuestas según tabla Origen-Destino 253
Tabla 12. Duración de los desplazamientos según número de viajes 254
Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas 259
Tabla 14. Composición demográfica de la población de Lirios del Río, 2010 264
Tabla 15. Composición demográfica de la población de Zona Dorada..... 274
Tabla 16. Composición demográfica de la población de Interlomas..... 281
Tabla 17. Promedio de habitantes por vivienda por colonia..... 286
Tabla 18. Número de habitantes por vivienda..... 287
Tabla 19. Estructura familiar: Parentesco con la persona encuestada 287
Tabla 20. Estructura familiar según edad por grupos quinquenales..... 288
Tabla 21. Género según estructura familiar 289
Tabla 22. Grado de estudios según estructura familiar 290
Tabla 23. Situación laboral según estructura familiar 291
Tabla 24. Edad de las personas encuestadas..... 292
Tabla 25. Género de la persona encuestada..... 293
Tabla 26. Estado civil de encuestada/o 293
Tabla 27. Grado de estudios de encuestada/o..... 294
Tabla 28. Situación laboral de la persona encuestada..... 295
Tabla 29. Promedio de viajes por grupo quinquenal según percepción, en Estructura Familiar del total de encuestas..... 298
Tabla 30. Comparación del promedio de viajes/día de persona encuestada por grupos de edad del total de encuestas..... 299
Tabla 31. Modos de desplazamiento de encuestados por grupos de edad..... 300
Tabla 32. Porcentaje de viajes según edad y ocupación 302
Tabla 33. Porcentaje de viajes por motivo de viaje y ocupación de encuestada/o..... 303
Tabla 34. Porcentaje de viajes por sexo 304
Tabla 35. Porcentaje de viajes por motivo y sexo de la persona encuestada 305
Tabla 36. Frecuencia de viajes por sexo de la persona encuestada..... 305
Tabla 37. Modo de desplazamiento según sexo 306
Tabla 38. Porcentaje de viajes realizados por rangos de tiempo, según total de viajes por sexo..... 307
Tabla 39. Porcentaje de viajes por rango de distancia y colonia..... 310
Tabla 40. Distancias recorridas al día por colonia..... 311
Tabla 41. Porcentaje de viajes según distancia y modo de transporte 311
Tabla 42. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte..... 313

Tabla 43. Porcentaje de viajes por rango de distancia y estudios 314
Tabla 44. Porcentaje de viajes por rango de distancia y nivel de estudios, análisis por colonia 315
Tabla 45. Promedio de tiempo de desplazamiento según medio de transporte 316
Tabla 46. Porcentaje de viajes por tiempo, según total de viajes por sexo y zona 317
Tabla 47. Porcentaje de viajes por tiempo y edad, general 317
Tabla 48. Porcentaje de viajes por tiempo, edad y colonia 318
Tabla 49. Porcentaje de viajes por rango de distancia y nivel de estudios, análisis por colonia 320
Tabla 50. Porcentaje de viajes según duración y ocupación 320
Tabla 51. Porcentaje de viajes según duración y ocupación por colonia 321
Tabla 52. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de media hora 324
Tabla 53. Modos de transporte por viaje 326
Tabla 54. Modos de transporte utilizados por viaje, por colonia 327
Tabla 55. Porcentaje de utilización de modos de transporte, según el total general 327
Tabla 56. Porcentaje de utilización de modos de transporte, por colonia 328
Tabla 57. Modo de desplazamiento según sexo, por colonia 331
Tabla 58. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y edad 332
Tabla 59. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, general 334
Tabla 60. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, por colonia 335
Tabla 61. Motivo principal de los viajes por colonia y general 342
Tabla 62. Datos de desplazamientos diarios por motivo 343
Tabla 63. Distancias de desplazamiento por motivo de viaje, datos por colonia 345
Tabla 64. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos generales 346
Tabla 65. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos por colonia 348
Tabla 66. Desplazamientos por motivo, ocupación y sexo, del total general 349
Tabla 67. Visitas con motivo de ocio en el último mes 352
Tabla 68. Frecuencia de compras de abastecimiento para el hogar 367
Tabla 69. Lugar de compras de abastecimiento para el hogar 368
Tabla 70. Tipo de establecimiento donde se realizan las compras de abastecimiento 368
Tabla 71. Viajes completos realizados durante el fin de semana 394
Tabla 72. Porcentaje de utilización de los modos de transporte durante el fin de semana 396
Tabla 73. Porcentaje de ingreso familiar mensual por colonia 398
Tabla 74. Promedio de tiempo consumido y kilómetros recorridos 400
Tabla 75. Promedio de viajes al día por persona según ingreso familiar del total general 401
Tabla 76. Promedio de viajes al día por persona según ingreso familiar, por colonia 402
Tabla 77. Porcentaje de viajes por ingreso familiar y medio de transporte 403
Tabla 78. Porcentaje de viajes por ingreso familiar, medio de transporte y colonia 404
Tabla 79. Porcentaje de viajes según tiempo e ingreso familiar 405
Tabla 80. Porcentaje de viajes según tiempo, ingreso familiar y colonia 407
Tabla 81. Porcentaje de viajes según colonia destino del total general (sin vuelta a casa) 409
Tabla 82. Porcentaje de viajes de Interlomas según colonia destino (sin vuelta a casa) 411
Tabla 83. Porcentaje de viajes de Zona Dorada según colonia destino (sin vuelta a casa) 414
Tabla 84. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino (sin vuelta a casa) 416
Tabla 85. Promedio de gasto mensual en transporte y gasto por kilómetro 424
Tabla 86. Gasto familiar mensual en transporte 425
Tabla 87. Porcentaje de gasto en transporte según el ingreso familiar mensual, de los datos totales 426
Tabla 88. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual, de los datos totales 427
Tabla 89. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Interlomas 428

Tabla 90. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Zona Dorada 428
Tabla 91. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Lirios del Río. 429
Tabla 92. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en bicicleta 432
Tabla 93. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en transporte público 433
Tabla 94. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en ir a pie 433
Tabla 95. Respuestas a la afirmación; El transporte público cubre su necesidad de desplazamiento dentro de la ciudad 434
Tabla 96. Respuestas a la afirmación; Desde su vivienda tiene fácil acceso al transporte público.. 435
Tabla 97. Respuestas a la afirmación; Prefiere viajar en transporte público antes que en automóvil siempre que le sea posible 436
Tabla 98. Respuestas a la pregunta; ¿Cómo considera el transporte público de Culiacán? 436
Tabla 99. Respuestas a la afirmación; Si hubiera mejoras en el transporte público, consideraría usarlo más para hacer sus vueltas diarias 436
Tabla 100. Respuestas a la afirmación; El precio de la gasolina influye en las decisiones que toma acerca de sus viajes diarios 440
Tabla 101. Respuestas a la afirmación; Prefiere organizar sus vueltas de tal manera que haga la menor cantidad de viajes posibles 441
Tabla 102. Respuestas a la afirmación; Desde su vivienda le es fácil llegar al centro 443
Tabla 103. Respuestas a la afirmación; Prefiere ir en bicicleta antes que conducir siempre que le sea posible 444
Tabla 104. Respuestas a la afirmación; De haber carriles exclusivos para bicicleta, la usaría más para hacer vueltas diarias 444
Tabla 105. Valoración en orden de importancia de los factores tomados en cuenta en la elección de vivienda 450
Tabla 106. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía con el lugar de trabajo 455
Tabla 107. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía a sitios de interés 455
Tabla 108. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; consideró que era un sector tranquilo 455
Tabla 109. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía con parques y espacios públicos atractivos 455
Tabla 110. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la seguridad para que las y los niños puedan jugar en la calle 456
Tabla 111. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; que la situación económica de sus vecinas y vecinos es similar a la suya 456

FIGURAS

Figura 1. Modelo de aglomeración Post-Suburbana. 49
Figura 2. El modelo de desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana según Hidalgo y Borsdorf (2009, p. 190) 60
Figura 3. Ubicación del Estado de Sinaloa en relación con la República Mexicana. 146
Figura 4. Ubicación de la ciudad de Culiacán en relación con el Estado de Sinaloa. 147
Figura 5. Imagen de plano de la ciudad de Culiacán en 1861 149
Figura 6. Crecimiento histórico de Culiacán hasta 1975 151
Figura 7. Crecimiento histórico de la mancha urbana por décadas, hasta el año 2018. 153
Figura 8. Zonificación primaria de la ciudad de Culiacán según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010. 155
Figura 9. División espacial de la ciudad de Culiacán en colonias (barrios) y AGEB 2020 161
Figura 10. Tasa de crecimiento poblacional (r) por AGEB, año 2010 190
Figura 11. Densidad poblacional y distribución de unidades económicas según personas ocupadas, en el territorio de Culiacán 192
Figura 12. Comparación entre densidad poblacional y concentración de unidades económicas en la ciudad de Culiacán con datos por AGEB 194
Figura 13. Ubicación de los baldíos en la ciudad de Culiacán 196
Figura 14. Ubicación de fraccionamientos cerrados y semicerrados en Culiacán 197
Figura 15. Colonias a partir de 1990 en Culiacán y baldíos urbanos 199
Figura 16. Clasificación por tipología de colonias en Culiacán 203
Figura 17. Densidad de población por AGEB para el año 2015 206
Figura 18. Nuevos espacios periféricos (Condominios cerrados, semicerrados y centros polifuncionales) 211
Figura 19. Residenciales campestres y baldíos urbanos 212
Figura 20. Valor catastral del suelo por colonias, 2018 214
Figura 21. Asentamientos irregulares, 2018 215
Figura 22. Densidad poblacional por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2015 218
Figura 23. Sectores urbanos según en PDDUC, 2010 219
Figura 24. Estructura vial de la ciudad de Culiacán, 2018. 220
Figura 25. Grado de Marginación Urbana para la ciudad de Culiacán, datos por AGEB, 2010 222
Figura 26. Esquema explicativo de Culiacán con distinción de zonas con similares características, 2010 223
Figura 27. Accidentes de tránsito reportados en el año 2017, Culiacán 235
Figura 28. Rutas del sistema de transporte público de Culiacán 240
Figura 29. Comparación entre concentración de unidades económicas y concentración de personas ocupadas por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2018 245
Figura 30. Concentración de Unidades Económicas y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa 248
Figura 31. Densidad poblacional y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa 249
Figura 32. Personas ocupadas por Unidad Económica y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa 251
Figura 33. Grados de Marginación Urbana por AGEB y ubicación de Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en los AGEB, 2010 258
Figura 34. Ubicación de las colonias de estudio en relación con el resto de la ciudad. 261
Figura 35. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río 336
Figura 36. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Interloma. 338
Figura 37. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Zona Dorada 339
Figura 38. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Lirios del Río 340

Figura 39. Promedio de desplazamiento por motivo en Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río 351
Figura 40. Desplazamientos en el territorio de Culiacán por motivo ir al trabajo desde Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas 355
Figura 41. Desplazamientos por motivo ir al trabajo desde la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas..... 356
Figura 42. Desplazamientos por motivo ir al trabajo de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas..... 357
Figura 43. Desplazamientos por motivo ir al trabajo de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas..... 358
Figura 44. Desplazamientos por motivo ir la escuela de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 360
Figura 45. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 361
Figura 46. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 362
Figura 47. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 364
Figura 48. Desplazamientos por motivo compras de abastecimiento de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 366
Figura 49. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 369
Figura 50. Desplazamientos por motivo compras y personales de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 370
Figura 51. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 371
Figura 52. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 372
Figura 53. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 373
Figura 54. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 374
Figura 55. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 375
Figura 56. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 376
Figura 57. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 377
Figura 58. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 378
Figura 59. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 379
Figura 60. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 380
Figura 61. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 381
Figura 62. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 382
Figura 63. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 383

Figura 64. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 384
Figura 65. Desplazamientos por motivo de viaje actividades culturales de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 386
Figura 66. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 387
Figura 67. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán 388
Figura 68. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán 389
Figura 69. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán 390
Figura 70. Desplazamientos por motivo de viaje ir al/la médico/as de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 391
Figura 71. Desplazamientos por motivo de viaje vuelta a casa de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán 392
Figura 72. Porcentaje de viajes según colonia destino del total general 410
Figura 73. Porcentaje de viajes de Interlomas según colonia destino 412
Figura 74. Porcentaje de viajes de Zona Dorada según colonia destino 415
Figura 75. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino 417
Figura 76. Colonias receptoras de viaje por motivos ir al trabajo e ir a la escuela desde las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río 420
Figura 77. Colonias receptoras de viaje por motivos secundarios desde las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río 422

GRÁFICOS

Gráfico 1. Densidad histórica de Culiacán, 1930-2015 180
Gráfico 2. Crecimiento del parque vehicular total en el municipio de Culiacán. 227
Gráfico 3. Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo (TCAA) del parque vehicular total en el municipio de Culiacán 228
Gráfico 4. Crecimiento de vehículos en el municipio de Culiacán por tipo de vehículo 230
Gráfico 5. Distribución modal del parque vehicular de Culiacán, 2017 230
Gráfico 6. Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo de Población, Superficie y Vehículos de la ciudad de Culiacán 231
Gráfico 7. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de una hora 324
Gráfico 8. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Interlomas 329
Gráfico 9. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Zona Dorada 329
Gráfico 10. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Lirios del Río330
Gráfico 11. Motivo principal de los viajes realizados durante el fin de semana 395
Gráfico 12. Promedio de distancia recorrida en kilómetros según ingreso familiar 399
Gráfico 13. Promedio de tiempo consumido por kilómetro en minutos según ingreso familiar 400

IMÁGENES

Imagen 1. Canal de navegación dentro del conjunto residencial La Primavera, en Culiacán 200
Imagen 2. Espacios de circulación vehicular y peatonal dentro del conjunto residencial La Primavera, en Culiacán 201
Imagen 3. Vialidad principal de la urbanización Lirios del Río, calle Del Río..... 265
Imagen 4. Vialidades y viviendas de la urbanización Lirios del Río..... 266
Imagen 5. Parque situado al sur de la urbanización Lirios del Río..... 267
Imagen 6. Unidad deportiva que colinda con Lirios del Río..... 267
Imagen 7. Vía de acceso a la urbanización Lirios del Río, calle Ríos..... 268
Imagen 8. Calles y viviendas aledañas a la urbanización Lirios del Río..... 269
Imagen 9. Vialidad de acceso a la urbanización Lirios del Río, dirección oeste-este 269
Imagen 10. Inicio de la urbanización Lirios del Río, elemento de entrada que muestra la urbanizadora responsable (Impulsa) y el comienzo de las viviendas 270
Imagen 11. Transporte público (ruta Lombardo) atravesando la vialidad principal de Lirios del Río 270
Imagen 12. Viviendas y vialidades en la urbanización Zona Dorada..... 275
Imagen 13. Viviendas y vialidades en la urbanización Zona Dorada..... 276
Imagen 14. Parque en el interior de la urbanización Zona Dorada 277
Imagen 15. Acceso principal controlado a la urbanización Interlomas..... 281
Imagen 16. Vialidad principal de la urbanización Interlomas, avenida De las Aves 282
Imagen 17. Vialidades y viviendas de la urbanización Interlomas..... 283
Imagen 18. Vialidades y viviendas de la urbanización Interlomas..... 284
Imagen 19. Parque principal situado en el interior de la urbanización Interlomas..... 285
Imagen 20. Áreas verdes en el interior de la urbanización Interlomas..... 285

EXPANSIÓN URBANA Y DIFERENCIACIÓN SOCIAL DE LA MOVILIDAD COTIDIANA

El caso de Culiacán (Sinaloa) como ejemplo de ciudad media mexicana

PRIMERA PARTE

CONSTRUCCIÓN DE UNA INVESTIGACIÓN

1. ABORDAJES INICIALES

1.1. Introducción

Las dinámicas económicas y sociales que se experimentaron a escala global durante el siglo pasado se constituyen como uno de los fundamentos de la transformación del espacio urbano en las ciudades. Las oportunidades que estas transformaciones trajeron a los territorios urbanos alentaron las migraciones campo-ciudad, generándose el aumento demográfico de la población que fue requiriendo de vivienda en la cual establecerse y espacio para realizar sus actividades cotidianas.

Derivado de este aumento de las necesidades que acarreó la explosión poblacional, las ciudades fueron expandiendo cada vez más sus límites, lo que provocó en muchas de éstas que la calidad de vida urbana fuera deteriorándose. Los flujos y la movilidad de las personas en el territorio urbano se hicieron cada vez más evidentes a medida que crecían las distancias derivadas de esta expansión territorial, obligando al replanteamiento de la manera y los medios utilizados para realizar los desplazamientos, generándose nuevas y variadas formas de desplazarse.

Se reconoce pues, que el modelo de crecimiento expansivo, la forma urbana dispersa, así como la segregación de la población y sus actividades, ya sea por motivos funcionales, sociales o económicos, fenómenos presentes en las urbes contemporáneas, están produciendo desplazamientos cada vez más largos y costosos. Por otro lado, los estudios demuestran que las tasas de motorización se encuentran al alza, y cada vez más los espacios en las urbes se adaptan al automóvil privado, acarreando una serie de externalidades negativas para los territorios urbanos y la sociedad que habita en éstos. Aunado a lo anterior, en muchas de estas ciudades los sistemas de transporte son ineficientes, sobre todo en el contexto latinoamericano carente de recursos y con graves problemáticas económicas y sociales, dificultando el contrarrestar el uso de los medios mecánicos privados y las externalidades asociadas a ellos.

Ante este escenario, la tesis doctoral que lleva por título *Expansión urbana y diferenciación social de la movilidad cotidiana. El caso de Culiacán (Sinaloa) como ejemplo de ciudad media mexicana* expuesta en este documento, busca indagar en las relaciones existentes entre movilidad cotidiana, expansión urbana y segregación socioespacial, relaciones que, si bien pueden parecer lógicas, resulta complejo de clarificar en qué medida cada una de éstas influye sobre las expresiones



que los otros elementos adquieren sobre el territorio. En este sentido, esta investigación aborda dichas relaciones como un conjunto de elementos en el que cada uno constituye una arista de un fenómeno urbano complejo del que poco se ha abordado de manera integral, a través de un estudio de caso que analiza la diferenciación social de la movilidad cotidiana de tres barrios periféricos de la ciudad de Culiacán, cada uno representante de una categoría de ingresos, alta, media y baja.

De esta manera, la plataforma de discusión que podrá aportar sobre la relación aquí abordada resulta sustancial para su comprensión, especialmente en un territorio con limitadas investigaciones, considerándose aún más valiosa al vincularla con los procesos que se experimentan en otras ciudades medias del sistema de ciudades mexicano, aportando a su vez elementos importantes al debate actual, así como a la caracterización de estas importantes áreas urbanas, que en la actualidad son las que más crecen.

1.2. Origen y justificación de la investigación

Apuntar el origen de esta investigación implica la explicación de una serie de factores y vivencias de la autora que provocaron voltear la mirada hacia las desigualdades sociales. Sin embargo, dada la complejidad de muchas de éstas, me centraré en explicar las que se derivan del recorrido académico, no sin antes hacer anotación que, el interés principal de estudiar los procesos y fenómenos que se desarrollan en Culiacán parte de un fuerte sentido de pertenencia que provoca un arraigo social y cultural a la ciudad en la que he pasado la mayor parte de mi vida, de la cual he padecido sus carencias y disfrutado sus virtudes. El ser partícipe de las transformaciones urbanas y sociales que ha experimentado Culiacán ha despertado en esta autora un interés genuino por realizar investigaciones que permitan, primeramente, conocer la realidad presente en esta urbe, para posteriormente posibilitar intervenciones con la finalidad de mejorar el entorno social y urbano identificado.

Así pues, a raíz de ese interés desvelado por los procesos de diferenciación social, en específico por la manera en que las personas hacen frente a situaciones de pobreza, se materializó el primer acercamiento al estudio de esta realidad muy presente en las ciudades latinoamericanas, a través del estudio de los procesos de segregación en la ciudad de Culiacán, en el marco de la realización del Máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental en la Universidad de Barcelona, lo cual constituye una de las bases de la investigación aquí presentada.



A partir de la estadía en Barcelona en los años durante los cuales se realizaron los estudios de máster, así como en los posteriores a la culminación de éste, se despertó en mí la necesidad de indagar en el origen de las diferencias tan fuertes entre las dinámicas urbanas que se experimentan entre estas dos ciudades de referencia, sobre todo, en el por qué en esta ciudad europea se vivía una experiencia de movilidad tan distinta y placentera en comparación a lo que esta autora estaba acostumbrada y había experimentado antes como residente de la ciudad de Culiacán.

Con estas interrogantes sobre la mesa, y con ese nuevo interés desvelado acerca de la movilidad vuelvo a reflexionar sobre los aspectos de la ciudad y su sociedad que me habían motivado a realizar estudios de posgrado; fue aquí cuando pudo crearse esa vinculación entre estos tres grandes procesos; movilidad cotidiana, segregación socioespacial y expansión urbana, abordados en mayor o menor medida en este trabajo doctoral, asociación que a su vez originó los cuestionamientos que modelaron el desarrollo de esta investigación.

De esta manera, a través de este proyecto de investigación se busca, en primera instancia, esclarecer la vinculación entre estos tres aspectos mencionados: movilidad cotidiana, segregación socioespacial y expansión urbana. En este sentido, este estudio considera el abordaje de estos fenómenos de manera particular, para posteriormente poder vincularlos como parte de una relación de dependencia que modela las relaciones sociales con el tejido urbano de la ciudad de Culiacán y así poner de manifiesto las desigualdades que experimenta su sociedad.

Por último, este trabajo representa un compromiso con la ciudadanía de Culiacán de poder aportar al entendimiento de una pequeña parte del acontecer urbano, a fin de que lo aquí expuesto pueda ser transformado para ser usado en la toma de decisiones a fin de mejorar los entornos, elementos y condiciones urbanas y sociales con los que actualmente se viven en la ciudad. Esta finalidad se torna particularmente relevante ante la escasez de investigaciones en este territorio, particularmente acerca del ámbito aquí abordado, por lo cual la contribución que representa esta investigación para la comprensión de la dinámica urbana y de la movilidad en la ciudad se constituye como un elemento clave en este campo de investigación, así como para el sistema de ciudades medias mexicanas, contexto en el cual también se identifica una carencia de trabajos investigativos que permitan el entendimiento



de los procesos que en éstas acontecen, así como de las particularidades derivadas de su tamaño, localización, sociedad e importancia en el sistema de ciudades.

1.3. Estructura de la tesis

La investigación aquí presentada cuenta con una estructura tradicional dividida en tres grandes partes. La primera de éstas contiene los elementos que sirven de base a la construcción de esta tesis doctoral. Así pues, en esta se realiza el abordaje teórico a través de la investigación bibliográfica, dando cuenta de los procesos del desarrollo, sus características e implicancia para las regiones. Asimismo, se efectúa una aproximación al fenómeno segregativo, sus principales causas, implicancias y aristas del fenómeno en la región latinoamericana, para después abordar conceptos relativos a la movilidad, y como se vinculan entre sí estos tres fenómenos, su manifestación en el territorio, así como el estado del debate actual al respecto de los conceptos y procesos expuestos. En esta misma sección se refiere una aproximación al área de estudio a través de la consideración de los aspectos históricos, físicos y sociodemográficos básicos de la ciudad donde se desarrolla la investigación, cuestión que se considera pertinente de abordar para poder contextualizar más adelante el área específica que se analizará. En último lugar, se presenta el detalle de la metodología utilizada durante el desarrollo de este trabajo.

La segunda sección se enfoca en el análisis del estudio de caso, presentando en primer lugar los datos referentes a la manera en que se desarrollan las dinámicas de crecimiento urbano, segregación y movilidad en la ciudad de Culiacán de manera generaliza, para posteriormente mostrar los principales resultados encontrados a partir del análisis cuantitativo y cualitativo que se llevó a cabo.

Finalmente, la tercera parte contiene las conclusiones y reflexiones finales acerca de los resultados expuestos y los desafíos que implican para la ciudad, así como posibles líneas de investigación futura.

1.4. Objetivos de la investigación e interrogantes.

La movilidad es un componente de la vida diaria que cuenta con diversas manifestaciones, según sean las posibilidades de quien se desplaza, así como del territorio en el cual lo hace.



Así pues, diversas dimensiones de la movilidad han sido abordadas, como los patrones de desplazamiento de ciertas ciudades, sobre todo las de gran tamaño y regiones metropolitanas, tiempos, frecuencias, medios de transporte y accesibilidad, entre otras características, sin embargo, aún quedan muchas cuestiones sin estudiar, sobre todo referente a las diferencias en las manifestaciones de la movilidad cotidiana entre los diferentes grupos socioeconómicos, y sobre qué reposan dichas diferencias, así como las similitudes que puedan presentarse. Si bien existen afirmaciones al respecto de las características que muestra la movilidad en los grupos sociales, como que, tradicionalmente se atribuyan tiempos de desplazamiento más largos a las clases sociales más desfavorecidas, hay aún un sinfín de interrogantes al respecto de otras características y, sobre todo, si las afirmaciones existentes son válidas para todos los territorios o cuáles son las características que imprimen las particularidades de los territorios a este elemento de la vida diaria llamado movilidad.

Así pues, esta investigación pretende visibilizar dichas manifestaciones de la movilidad en tres asentamientos en concreto de la ciudad de Culiacán, y establecer en qué medida son similares y disimiles, así como la manera en que el territorio sobre el cual se desarrolla este elemento está determinando estas expresiones entre cada uno de los grupos socioeconómicos presentes en las urbes.

De esta manera, se plantean los objetivos de esta tesis doctoral, teniendo como fundamento primario el profundizar en el estudio de la movilidad según las características de los grupos sociales.

Objetivo general

Determinar las diferencias existentes en la movilidad cotidiana entre la población perteneciente a tres diferentes clases socioeconómicas que habitan asentamientos periféricos de reciente creación de la ciudad de Culiacán, México.

A partir del enunciado anterior se derivan otros objetivos más específicos que reposan sobre diversas interrogantes al respecto en la manera en que se desarrolla la movilidad y cómo se diferencia entre los grupos y áreas del territorio estudiadas en esta investigación.

1. Identificar la existencia de procesos del desarrollo urbano en el territorio de la ciudad de Culiacán, en particular, la presencia de una posible suburbanización.



Dicho objetivo se origina en los cuestionamientos acerca de cuáles procesos del desarrollo urbano tienen lugar en la ciudad de Culiacán actualmente, así como sus características y si estos ejercen alguna influencia en el fenómeno de la movilidad cotidiana desarrollada en la ciudad de Culiacán y, de hacerlo, en qué medida.

2. Caracterizar la movilidad cotidiana de las personas que habitan barrios periféricos de la ciudad de Culiacán y su diferenciación según condiciones sociodemográficas, a partir del análisis de tres colonias periféricas, de alta, media y baja renta.

Objetivo basado en las interrogantes acerca de cómo es la movilidad cotidiana en la ciudad, en específico de la población que habita las periferias, es decir, cómo se desplazan estas personas en el territorio de la ciudad, los medios de transporte que utilizan, los motivos por los cuales se viaja, la frecuencia, los tiempos de desplazamiento, así como los inconvenientes que se encuentran en sus desplazamientos.

3. Determinar diferencias y similitudes existentes en la movilidad según características socioeconómicas y desvelar sus implicaciones sociales.

Lo anterior, se construye a partir de cuestionarse si hay diferencias significativas en la movilidad cotidiana entre la población de Culiacán segmentada según características socioeconómicas, cuáles son esas diferencias, cuáles son esas similitudes, cuáles son las variables socioeconómicas que generan más diferenciación de la movilidad cotidiana entre la población de la ciudad de Culiacán, así como los efectos que una posible diferenciación de la movilidad podría causar en el tejido social de la ciudad.

4. Revelar la existencia de una relación entre los patrones de movilidad cotidiana interurbana y el estatus socioeconómico de la población que los realiza.

Este objetivo parte de interrogarse si la segregación socioespacial según características socioeconómicas en el territorio de la ciudad puede condicionar la aparición de ciertos patrones de movilidad cotidiana asociados a cada una de estas características.

5. Revelar tendencias e intenciones de uso y desplazamiento por la ciudad, diferenciadas según ciertas características socioeconómicas y demográficas, desvelando la posible influencia de factores motivacionales y del entorno inmediato en esas tendencias e intenciones.



Objetivo construido a partir de la interrogación de si hay intenciones de uso y desplazamientos por la ciudad que no se realicen actualmente debido a limitantes socioeconómicas o atribuibles de la estructura espacial de la ciudad y de existir, cuáles son esas limitantes. Así también de cuestionarse en qué medida los factores motivacionales influidos por la cultura o el entorno modelan la movilidad cotidiana.

1.5. Hipótesis

Los objetivos planteados en el apartado anterior dan origen a la hipótesis central en la cual se basa esta investigación, así como a algunas hipótesis específicas, las cuales serán corroboradas mediante el estudio de tres colonias ubicadas en la periferia de reciente creación en la ciudad de Culiacán. Cada uno de estos barrios o colonias representa uno de los grupos socioeconómicos; alto, medio y bajo.

La hipótesis principal parte de considerar que la estructura espacial de la ciudad de Culiacán, así como su expansión residencial configurarán la movilidad cotidiana de la población, y que la estructura social dará lugar a una movilidad diferenciada según las categorías de los grupos socioeconómicos analizados en esta investigación, clasificados en las categorías alta, media y baja renta.

De esta primera hipótesis se puede considerar que las diferencias sociales se evidenciarán al comparar los costes de los desplazamientos y que éstos serán más elevados para las clases sociales más bajas, en cuanto a tiempo y distancia recorrida, así como en el coste económico que implica.

La formulación de hipótesis secundarias se hace necesaria a fin de poder verificar esta primera hipótesis descrita.

1. Se asume que la expansión urbana que ha experimentado la ciudad de Culiacán en las últimas décadas se ha dado de manera dispersa y obedece a procesos de suburbanización del territorio, y que, como parte de esta suburbanización, las áreas periféricas de la ciudad son las que más han crecido y donde se hacen más evidentes los cambios en la estructura espacial urbana.
2. Se cree que los procesos de segregación socioespacial están generando un territorio cada vez más fragmentado, siendo más notoria está condición en las áreas periféricas de la ciudad.



3. Se considera que, el centro sigue siendo el mayor atractor de viajes dentro de la estructura urbana de la ciudad, y que la separación espacial entre los centros de empleo y las áreas habitacionales es cada vez mayor, por lo que se incrementan las distancias y tiempos de traslado por conmutación (educación y trabajo).
4. Se supone que, la movilidad cotidiana de la ciudad de Culiacán, si bien está fuertemente determinada por los viajes con motivo de trabajo y estudio, está constituida por la totalidad de motivos que impulsan a la gente a desplazarse, y no solo por estos dos únicos motivos. En este sentido, se cree que los motivos secundarios juegan un papel determinante en la modelación de la movilidad cotidiana en Culiacán.
5. Se sostiene que el patrón de movilidad diaria diferenciado según estratos sociales está determinado, en el caso de los sectores más favorecidos, por una movilidad electiva y no solo como una consecuencia de la disposición y funcionamiento de la estructura urbana. Para el caso de los sectores más desfavorecidos, se considera que está siendo definido por la localización de las funciones urbanas dentro de la estructura de la ciudad. Bajo esta misma hipótesis se plantea que existe una situación de "restricción" de la movilidad hacia los estratos socioeconómicos más bajos, toda vez que la movilidad está determinada entre la oferta disponible de la estructura urbana (ubicación de la infraestructura, equipamiento, etc.) y la capacidad que se tenga para acceder a ella, en relación directa de las rentas que se tengan; por lo tanto, se trata de una "movilidad restringida". Para el caso de quiénes ostentan una renta de tipo medio, se cree que la estructura urbana ejerce una influencia entre los patrones de movilidad diaria, presentándose una combinación entre "movilidad restringida" y "movilidad electiva", es decir, que las conmutaciones (trabajo y estudio) continúan siendo del tipo obligada o restringida, mientras que la movilidad por razones secundarias se da por elección.
6. Se asume, finalmente que, la población de bajos recursos termina absorbiendo los costes de la expansión urbana de la ciudad, reflejado en un incremento en sus tiempos de traslado y los gastos que éstos generan.



2. MOVILIDAD, EXPANSIÓN URBANA Y SEGREGACIÓN, UNA RELACIÓN DE INTERDEPENDENCIA

2.1. Apuntes sobre el proceso de urbanización de las ciudades.

Existen diferentes procesos identificados en el desarrollo y crecimiento de las ciudades. El registro de la existencia de dichos procesos no implica que todas las áreas urbanas los hayan experimentado ni que vayan a hacerlo en el futuro, sin embargo, resulta de importancia el estudio de éstos, así como los factores estructurales y coyunturales que detonaron su aparición, al igual que sus implicaciones y consecuencias, a fin de poder abonar a la gestión y planificación de los territorios urbanos, así como su vinculación a fenómenos de nueva aparición y su posible entendimiento. En este sentido, en este capítulo se abordarán los procesos que más se han destacado en el desarrollo de las ciudades y sus sociedades.

El crecimiento urbano es un proceso estrechamente ligado a las transformaciones económicas, sociales, políticas y tecnológicas de las regiones y sus ciudades, por ello, a fin de poder entender este proceso tan complejo es necesario ahondar en los fenómenos y cambios que acaecen en el territorio y su sociedad.

A partir del siglo XIX en adelante, como consecuencia de los efectos producidos por la Primera Revolución Industrial que había comenzado unas décadas antes, tienen lugar una serie de cambios sin precedentes que se sintieron en todos los ámbitos posibles. El sistema económico se transformó, pasando de estar basado en el ámbito rural a ser una economía de tipo urbana, así también, el modo de vida de la población se vio alterado por completo en un periodo muy corto de tiempo, lo cual representó un reto mayor para la administración de las ciudades que se vieron obligadas a actuar y, en numerosas ocasiones, a reconfigurar el espacio urbano que recibía una oleada de migrantes en búsqueda del nuevo modo de vida urbano.

Así pues, ante este escenario de cambios tan acelerados y complejos, la administración de las ciudades fue una cuestión compleja de abordar; las áreas urbanas fueron expandiendo sus límites territoriales y administrativos, muchas veces fusionándose con áreas vecinas (como sucedió en el caso de los ensanches). Frente a este contexto, es indiscutible que la urbanización del territorio ha acarreado grandes consecuencias de tipo estructural, funcional



y social para las ciudades. A pesar de que la urbanización de la mayoría de los territorios urbanos del mundo desarrollado y en vías de desarrollo ha pasado a ser asunto de los dos siglos pasados, sus consecuencias son cuestiones vigentes hoy en día. Se evidencia que, durante la época de fuertes migraciones campo-ciudad los territorios urbanos recibieron una gran cantidad de personas necesitadas de vivienda, que por lo general se situaron hacia las periferias de las áreas hacia las que migraban. Estos procesos han generado que, prácticamente todas las ciudades del mundo, sobre todo las de carácter industrial, hayan tenido problemas de gestión del territorio, especialmente con la urbanización de muchos de sus barrios populares o periféricos (Sánchez Inajeros, 2001), cuestión que se abordará más adelante. En este contexto, es posible afirmar que, la forma en la que crece y se distribuye espacialmente la ciudad tiene notables impactos sobre la población y el medio que habita.

Hay algunos autores que afirman que, los procesos de urbanización están estrechamente ligados al desarrollo económico general, por lo que, el momento económico y social específico por el cual se atraviese condicionará los instrumentos de tratamiento urbanístico, asimismo, se afirma que, indistintamente, los procesos de urbanización derivan en la urbanización progresiva de los espacios periféricos de las ciudades, dinámica que puede adoptar múltiples variantes, poniendo el espacio urbano a merced de las actividades económicas consideradas como necesarias o rentables para el desarrollo del área urbana abordada, cuestión que ineludiblemente será tratada bajo la lógica de la optimización del recurso suelo a fin de obtener el máximo beneficio económico (Valenzuela Rubio, Gozálvez Pérez, & Morales Matos, 1984).

Por otro lado, algunos autores han caracterizado un "ciclo de vida urbano" que empieza con la *urbanización* o concentración de la población en un núcleo central, a partir del cual se va extendiendo la ciudad, de tal manera que se forman coronas en la fase llamada *suburbanización*, para pasar después al declive demográfico o *desurbanización*, y posteriormente, a una recuperación del núcleo central o *reurbanización* (Champion, 2001; Cheshire, 1995; Hall, s. f.; Reis & Giulietti, 2015; Rontos, Mavroudis, & Salvati, 2012; Van den Berg, Drewett, & Klaassen, 1982). Este ciclo de vida urbano espera verse generalizado y de manera cíclica en las áreas urbanas, sin embargo, después de revisar la literatura al respecto de los diversos procesos urbanos, es posible afirmar que, en el ínter entre una fase y otra del mencionado ciclo de vida urbano, es posible encontrar variaciones o diversos fenómenos que acompañan



a estos procesos imprimiéndole a éste un carácter local o regional y que particulariza el fenómeno urbano en diferentes latitudes.

Por otra parte, hoy en día se reconoce que el espacio físico que ocupan las ciudades ha crecido a ritmos mucho mayores de los que lo ha hecho la población que en éstas se alberga. La manera en la que se fueron incorporando tierras adicionales al perímetro urbano no ha estado, en la mayoría de los casos, en sintonía con el crecimiento poblacional y las necesidades derivadas de éste. Una vez pasado el periodo de fuerte urbanización en las ciudades, las densidades de muchos de los territorios urbanos ha ido en detrimento durante los dos últimos siglos, siendo Estados Unidos el territorio donde se empezó a presentar de manera más temprana este fenómeno, cuando la configuración espacial de las ciudades se vio modificada de manera acelerada a partir de la introducción de los sistemas de transporte colectivo y en particular del automóvil privado, cambiando las posibilidades de desplazamiento y acceso a zonas que hasta ese entonces eran difíciles de llegar, relativizando los tiempos y las distancias. En Europa el proceso se dio de manera más tardía, debido, principalmente, a una configuración espacial con un mayor fundamento histórico que dotaba a las ciudades europeas de elementos que hacían que se siguiera perpetuando el modelo de ciudad compacta, así pues, en Europa se mantiene el desarrollo compacto hasta ya entrado el siglo XX, asociándose el inicio de la dispersión urbana a la etapa postindustrial (Bayona-I-Carrasco, Gil-Alonso, & Pujadas-I-Rúbies, 2014; Dematteis, 1998; Indovina, 1998; Nogués Linares & Salas Olmedo, 2010).

Esta tendencia a la dispersión urbana se le ha dado el nombre de *sprawl* o *urban sprawl* en el mundo anglosajón, y *dispersión urbana, desconcentración urbana* o *difusión urbana* en la literatura hispana. A este proceso se le atribuyen varias explicaciones, teorías y definiciones, así también se le vinculan diferentes conceptos o etapas, abundando los estudios al respecto, con una marcada flexibilidad en el término que ha permitido incluir dentro de éste todo tipo de patrones de desarrollo (Galster et al., 2001), en muchas ocasiones sin descripciones morfológicas concluyentes que se acompañen de una estrategia cuantitativa que unifique la definición del concepto y haga posible la identificación de parámetros de aumento o disminución en las áreas estudiadas, dificultando la objetividad del término (Muñiz Olivera, García, & Calatayud, 2006).



Galster et al. (2001) definen el fenómeno como "[…] a pattern of land use in a UA that exhibits low levels of some combination of eight distinct dimensions: density, continuity, concentration, clustering, centrality, nuclearity, mixed uses, and proximity*"* (p. 685).

En relación a lo antes mencionado, Muñiz, García y Catalayud (2006, p. 4) identifican cinco dimensiones posibles de la dispersión y que evidencia su aparición en algún territorio urbano;

a) *Baja densidad*. Referido a la aparición de áreas periféricas residenciales poco densas y donde prevalece la vivienda unifamiliar. Este fue el enfoque que se utilizó en Estados Unidos para describir los problemas de la expansión continua en forma de mancha de aceite con densidades que decrecen a medida que aumenta la distancia al centro urbano.

b) *Baja centralidad.* La población y la actividad se desplazan al exterior de la ciudad, por lo que el centro tradicional pierde peso económico y poblacional frente a las áreas más periféricas.

c) *Baja proximidad*. Con independencia del sistema urbano monocéntrico o policéntrico ante el cual nos encontremos, se genera un progresivo aislamiento de los elementos que constituyen la mancha urbana, es decir, el total de empleos y las personas también se alejan en este dinamismo de dispersión.

d) *Baja concentración*. El crecimiento de la población y el empleo en zonas poco densas provoca que decrezca el peso de las zonas densas y compactas de la ciudad.

e) *Discontinuidad.* Se produce la fragmentación, entendida como la pérdida de continuidad entre viejos y nuevos desarrollos, generando vacíos entre medio.

Así pues, los autores antes mencionados recogen las principales dimensiones de la dispersión urbana señaladas anteriormente para elaborar una definición que haga posible su identificación en las ciudades:

> Un modelo de expansión caracterizado por al menos una de las siguientes pautas: a) una densidad de población decreciente acompañada de un mayor consumo de suelo, b) un peso



> creciente de las zonas periféricas respecto a las centrales, c) un mayor aislamiento (falta de proximidad) entre cada una de las partes de la ciudad, d) una menor concentración de la población en un número limitado de zonas densas y compactas, y e) una creciente fragmentación del territorio (Muñiz Olivera et al., 2006, p. 5).

Ahora bien, Mallarach y Vilagrasa (2002), en una definición menos técnica que la planteada por los autores antes mencionados, refieren que, "por desconcentración urbana se entienden los procesos de difusión de la urbanización en coronas territoriales que envuelven el núcleo central, o la ciudad tradicional" (p. 57).

Respecto a las causas que la generan, son identificables varias cuestiones directamente relacionadas con los periodos y procesos que se llevan a cabo en el territorio al cual se enfoque. En este sentido, la dispersión urbana debe entenderse como un proceso que se presenta a escala global, pero con particularidades y causas genéricas de carácter local. Por ello, determinar el origen de un proceso de dispersión en un territorio en concreto requiere un enfoque integral y un análisis profundo de diversos procesos estructurales; de política pública, sociodemográficos, económicos, así como distintos asuntos inherentes a la política de transporte, sin perder de vista las nuevas tecnologías, que pueden estar moldeando la realidad urbana de la ciudad de manera cambiante y constante.

En referencia a lo anteriormente señalado, Muñiz Olivera et al. (2006) mencionan que, las causas originadoras de la dispersión urbana pasan por las *preferencias de los agentes y mercados del suelo y la vivienda* que, en orden con sus intereses, pueden estar alentando las preferencias y, por ende, las decisiones familiares para ubicarse en entornos más alejados y poco densos, así como una marcada preferencia por viviendas unifamiliares o de mayor tamaño al habitual; *las nuevas tecnologías de comunicación*, que pueden llegar a cambiar la forma de las ciudades, entre éstas se reconoce como el elemento más influyente al teletrabajo, aunque su uso actualmente no esté extendido de manera significativa; *la caída de los costes de transporte y la dotación de infraestructuras viarias*, pues el coste del transporte ha actuado como freno y controlador en los procesos de descentralización y suburbanización -concepto que se abordará enseguida-, abaratar el coste de los transportes y dotar de más infraestructura para éste significa quitar ese freno contenedor (p. 6).



Por otra parte, existen varios conceptos asociados al *urban sprawl* o desconcentración urbana. Raimundo Otero (2013), quien realiza una extensa investigación acerca de los términos y procesos asociados a la desconcentración urbana, concluye que los conceptos de suburbanización, rururbanización o exurbanización y contraurbanización, representan cada uno un nivel de la desconcentración urbana.

En ese contexto, este autor sitúa el proceso de *suburbanización* en el primer nivel de estos procesos vinculados a la dispersión urbana, además identifica las dos características más evidentes que definen al suburbio; a) que cuenta con una menor densidad poblacional que la ciudad compacta o tradicional y, b) se trata de agrupaciones residenciales de viviendas, inmediatas a la ciudad, donde no hay usos del suelo agrícolas o ganaderos (Otero Enríquez, 2013, p. 28). Por otra parte, Larry Bourne (1996), en un enunciado que él mismo precisa como "neutral" define los suburbios como "nuevos espacios sociales en las periferias urbanas" (p. 3, traducción propia), reconociendo la volatilidad de la afirmación, más aún, el carácter evolutivo de los suburbios, toda vez que "los nuevos suburbios de ayer son los suburbios envejecidos de hoy, y son estos mismos surburbios los antiguos suburbios o, más aún, las ciudades centrales del mañana" (p. 3, traducción propia). Asimismo, se afirma que la suburbanización representa la primera gran oleada del crecimiento disperso. En consecuencia, los procesos de descentralización han tendido a alimentarse a sí mismos, es decir, el movimiento de población hacia los suburbios es seguido por diversas empresas proveedoras de servicios que pretenden servir a este mercado suburbano, así como de empresas de diversos ámbitos que siguen a sus empleados a estas áreas, ya sea por funcionalidad, o por encontrar tierra donde situarse físicamente a menores costos. Sin embargo, se reconoce que esta dinámica es más factible encontrarla en las grandes áreas urbanas (Mieszkowski & Mills, 1993).

De alguna manera la suburbanización ha sido parte de la vida urbana, puesto que, desde tiempos remotos, donde existían asentamientos urbanos, también era posible encontrar pueblos o asentamientos vecinos que no pertenecían a las áreas centrales pero que se encontraban vinculados de diversas maneras con éstas. Sin embargo, el proceso de suburbanización moderno aparece a escala significativa hacia mediados del siglo XIX (Bourne, 1996), pero no es sino hasta entrado el siglo XX, coincidiendo con diversos acontecimientos de tipo tecnológico, como la mejoría en los medios de transporte -particularmente la masificación del automóvil-, otros de tipo socioeconómico como la

diversificación de la economía, el aumento de los ingresos salariales de la población o diversos cambios de tipo demográfico, que los procesos de suburbanización adquieren la importancia y magnitud que realmente merecen (Bourne, 1996; Champion, 2001; Dematteis, 1998; Mieszkowski & Mills, 1993; Iván Muñiz, Galindo, & García, 2002). De esta manera, la aceleración en los procesos de suburbanización se presentó de manera temprana en los Estados Unidos, región donde se intensificó rápidamente la propiedad individual del automóvil, para después presentarse de manera más tardía en los países europeos. Al respecto, cabe señalar que la dinámica de suburbanización fue mucho más notoria en las ciudades angloamericanas que en las europeas, en las primeras, y de manera inicial, los residentes de las periferias generadas a partir del proceso de suburbanización, serán la clase burguesa. Escapar a los problemas de las ciudades centrales, como la mala calidad de la vivienda, el incremento de los impuestos, congestión, altos índices de criminalidad, tensiones raciales, el coste del transporte o el acercamiento con espacios más naturales fueron algunas de las razones que motivaron el éxodo hacia el suburbano. Por otro lado, en las ciudades europeas, la periferia será el lugar de asentamiento de los proletariados expulsados del centro de la ciudad (Miralles-Guasch, 2002a).

A pesar de que un principio el suburbio nace con una imagen de exclusividad, privilegio, tranquilidad y la obtención de una mejor calidad de vida, la realidad es que poco a poco se convirtieron en comunidades más variadas, desiguales, desorganizadas y conflictivas. En el caso estadounidense, a medida que las y los habitantes de las zonas urbanas fueron accediendo a mejores empleos con más altos salarios y que transportarse estuvo al alcance de la mayoría de la población, las clases más populares también empezaron a situarse en estas franjas (Mieszkowski & Mills, 1993), convirtiendo la suburbanización en un proceso generalizado y ya no más exclusivo de ciertos sectores socioeconómicos.

En este mismo orden de ideas, las externalidades de los procesos suburbanos se encuentran ampliamente presentes en la literatura (Anderson, 1996; Banister, 1999; Bourne, 1996; Breheny, 2014; Bulkeley & Betsill, 2005; Holden, 2004; Holden & Linnerud, 2006; Muñiz Olivera et al., 2006; Shlomo, Sheppard, & Civco, 2005). Por una parte, se habla de los altos costes en transporte, tanto de manera individual como colectiva, toda vez que la conexión-dependencia con la ciudad central sigue estando presente, en este sentido, se argumenta que dichos costes contrastan con los supuestos bajos valores del suelo que hacen posible la adquisición de vivienda de más alta calidad en las franjas suburbanas. Por otro

lado, se encuentra el aislamiento geográfico de los centros de trabajo, infraestructura y servicios que supone para quienes habitan estas áreas, así como el aislamiento social de ciertos grupos socioeconómicos y las consecuencias que acarrea para la sociedad y el espacio urbano. Asimismo, también se reconocen los altos costes que estos procesos representan para el sistema social en general y las administraciones de las áreas urbanas, ya que se debe dotar de la infraestructura y equipamiento necesario que haga estas zonas habitables y conectadas con el resto del sistema urbano, cuando en muchas ocasiones existe tierra disponible y dotada de servicios en zonas más centrales. De igual manera, el impacto que el desarrollo urbano extendido tiene sobre el medio ambiente, derivado de la intensificación de los viajes y desplazamientos, así como el consumo de tierras de tipo agrícola o de especial interés ecológico-natural, sin descartar algunas más no mencionadas, todo esto contabilizado dentro de las externalidades negativas del desarrollo suburbano. Es de destacar que dichas consecuencias se reconocen como de carácter general y global, pero que en una escala local cuentan con sus respectivas particularidades, propias de las características y dinámicas del territorio en cuestión.

Así pues, la suburbanización se convirtió en la forma característica del desarrollo urbano en las metrópolis del mundo a partir de los acontecimientos citados anteriormente, visibilizándose de manera más intensa después de la segunda mitad del siglo pasado, cuando su tipología había alcanzado ya la mayoría de las ciudades del mundo desarrollado o en vías de desarrollo. A pesar de su reconocida predominancia en las zonas metropolitanas, es posible encontrar estos patrones -que se asumían como metropolitanos-, en los escasos estudios que se han hecho en las ciudades de tipo intermedio (Mallarach Isern & Vilagrasa Ibarz, 2002).

Bourne (1996) realiza una interpretación y explicación del fenómeno suburbano, sin pasar por alto el hecho que, la aplicabilidad de esto varía de acuerdo a particularidades locales y temporales, de la misma manera, la forma y significado que adquiere el proceso de suburbanización depende de la ideología, cultura, economía, organización y política local. En tal sentido, las explicaciones visualizan al suburbio como a) un medio de escape a los problemas de las ciudades centrales, sobre todo los relativos a vivienda y de tipo ambiental, b) como una extensión natural del crecimiento urbano que, de manera orgánica se extiende hacia las áreas periféricas, (explicación que se vincula estrechamente con las teorías de la Ecología Urbana que se abordarán más adelante), c) como un instrumento de regulación para



generar empleo local y acumulación de capital, d) un reflejo de las decisiones racionales de las urbanizadoras de buscar tierra de más bajo coste, menos regulada, que siga siendo parte del ambiente urbano, e) el resultado de las preferencias y elecciones individuales en la búsqueda de vivienda más nueva y con mayor espacio, y f) un acercamiento al modo de vida rural, pero preservando las ventajas del modo de vida urbano.

Por otro lado, se ha reconocido que el proceso de suburbanización de las ciudades sufre cambios considerables en un periodo temporal que va desde la segunda mitad del siglo pasado y que en muchas regiones siguen siendo vigentes hoy en día. De manera casi generalizada, las ciudades anglosajonas fueron las que vieron más tempranamente esos cambios, siguiéndole las ciudades europeas y latinoamericanas. En esta última región esos cambios aún siguen manifestándose, especialmente en las ciudades de tamaño más pequeño a la escala metropolitana, sin embargo, el hecho de que los estudios en éstas hayan sido tan escasos -puesto que, como seguiremos insistiendo, la predominancia de las ciudades metropolitanas y de gran tamaño en la literatura ha sido apabullante-, ha contribuido al insuficiente entendimiento de las dinámicas y el ciclo del crecimiento urbano en estas ciudades.

Con respecto a los cambios identificados en el proceso de suburbanización, se identifica la pérdida de población de los núcleos centrales de las grandes ciudades, además de la ralentización del crecimiento de las coronas suburbanas, entrando en una fase de *desurbanización* (Dematteis, 1998), descrita como la tercera fase del citado ciclo de vida urbano. Silva y Pinho (2015) refieren que, la desurbanización ocurre cuando las aglomeraciones urbanas crecen más allá de la capacidad de la infraestructura de transporte, de tal manera que, los sitios de trabajo situados en lugares centrales, así como las amenidades se hacen cada vez menos accesibles debido al congestionamiento que esto provoca. En este sentido, los autores también señalan que, si bien la etapa de suburbanización se caracteriza por una intensa expansión urbana que convierte las ciudades en áreas suburbanas dispersas, por su parte, la etapa de desurbanización resulta en patrones urbanos mucho más complejos, como lo son los sistemas urbanos o metrópolis policéntricas.

Este periodo de desconcentración urbana ha adquirido diversas pautas, así como diversos nombres. En la literatura francesa se habla de *periurbanización* y *rururbanización*, conceptos que en un principio carecían de diferencia notoria en contenido y definición (Cardoso & Fritschy,



2012), utilizándose indistintamente y provocando en muchas ocasiones confusión en su uso. Por ejemplo, Cardoso y Fritschy (2012) afirman que, periurbano y rururbano tienen elementos en común como la mezcla de funciones y usos del suelo. No obstante, uno de los aspectos diferenciadores es el nivel de presión de los usos urbanos sobre los usos de suelo agrícola, toda vez que, en el periurbano la presión sobre estos usos es muy fuerte, provocado por la mayor cercanía con la ciudad. Por el contrario, el rururbano recibe una presión menor, debido a una mayor lejanía con la ciudad, así como una mayor disponibilidad de suelo, lo que hace que las presiones sobre el suelo agrícola sean menores.

Es decir, la periurbanización consiste en la polarización urbana o la integración en las dinámicas metropolitanas de los antiguos núcleos rurales, que posteriormente se manifiesta como una dilatación progresiva de las coronas externas y ramificaciones radiales de los sistemas urbanos con la consecuente reducción de los núcleos centrales (Dematteis, 1998, p. 20; Nel.lo Colom, 1998). Es un espacio continuo, de predominio urbano, una zona transitoria con espacios de agricultura residual (Cardoso & Fritschy, 2012, p. 32). Cabe destacar que, este término es especialmente complejo y controvertido, toda vez que se señala la dificultad para definirlo conceptualmente y determinar con claridad el espacio periurbano, siendo de naturaleza cambiante y en constante evolución.

Para Formigo y Vázquez (2005) el espacio periurbano es,

> […] aquél situado en la periferia de la ciudad, que era eminentemente rural, pero que ha sufrido transformaciones profundas, tanto en el plano económico, como el demográfico y el social. El asentamiento de personas procedentes de la ciudad en estos lugares los convierte en espacios de carácter residencial, aunque estas gentes siguen trabajando en la ciudad, lo que hace que se produzcan cambios formales en el hábitat y en las comunicaciones. Así, este espacio pasa a tener numerosos usos (residencial, industrial, de ocio, agrícola, etc.). Por tanto, el término periurbanización define un nuevo proceso de ocupación del espacio en las proximidades de las ciudades (p. 318).

Al respecto de los conceptos que se encuentran asociados a la periurbanización, como son la *rururbanización* o *exurbanización,* Valenzuela et al. (1984) consideran a la primera como "la última versión del estallido urbano" (p. 173). En el mismo sentido, Otero (2013) sitúa el proceso de rurubanización en el segundo nivel de la desconcentración urbana que alude en su investigación y afirma que se caracteriza por tratarse de una franja periférica -generalmente



en grandes ciudades occidentales- situada entre espacios de uso urbano de suelo y espacios dedicados a la agricultura, ambos bien reconocibles. En esta franja se produce una confluencia de usos de suelo tanto rurales como urbanos, por lo tanto, es posible encontrar granjas, cultivos, viviendas o predios destinados al uso industrial y comercial. Es por este motivo que se originan tensiones de tipo social, cultural y económico entre los habitantes de estas áreas puesto que, unos están buscando en este tipo de urbanizaciones ambientes alejados de la multitud de los suburbios, en escenarios más burgueses y exclusivos, pero, por otra parte, también es posible encontrar campesinos o trabajadores agrícolas que tienen su trabajo en la ciudad pero mantienen sus actividades agrícolas o ganaderas habitualmente en estas franjas, ya sea por apego a la tierra o por la posibilidad de tener una economía binaria (agrícola-industrial), posibilidad dada a partir del acceso a transportes adecuados a su estilo de vida elegido (Cardoso & Fritschy, 2012; Otero Enríquez, 2013). En este sentido, se produce un conflicto de intereses y choque de usos, cuestión que resulta paradójica, toda vez que quienes se alejan de la ciudad buscando escenarios más románticos o naturales lo hacen atraídos precisamente por esa ruralidad, pero una vez ahí se producen los conflictos y tensiones al no encontrar una compatibilidad entre las actividades que conviven en este territorio, aunado a las tensiones que añaden las presiones inmobiliarias por la tierra rururbana. Asimismo, poco a poco el campo o espacio rural va perdiendo sus rasgos distintivos, como esos escenarios naturales o la diversificación de actividades que provocan un cambio en los patrones de vida rural para parecerse cada vez más a las pautas urbanas, introduciendo la competencia e individualismo característico de las sociedades urbanas (Clout, 1976 en Cardoso & Fritschy, 2012). Así pues, se presentan dinámicas como la sustitución de población por especialistas, producto de la llegada de familias más jóvenes de clase media o en edades más avanzadas que disfrutan de la jubilación y retiro en estos espacios (Cardoso & Fritschy, 2012; Pujadas Rúbies, 2009).

Cabe destacar que las características descritas para el caso de las dinámicas de la periurbanización, la rururbanización y contraurbanización tienen validez mayormente para los países industrializados. En este sentido, las particularidades y características que toman en los países en vías de desarrollo, como lo es la región latinoamericana, se abordarán más adelante.

Al respecto de la *exurbanización*, Rontos et al. (2012) señalan que ésta es en realidad el punto más alto de la dinámica de surburbanización. Este proceso consiste en la transferencia, ya



sea total o parcial, hacia la periferia urbana -más o menos próxima- de actividades, equipamiento o infraestructura que podría catalogarse como "especializada" y que antes se encontraba en la ciudad, como industrias, almacenes, equipamientos colectivos, comercio, etc., mismas que siguen vinculadas de manera física y funcional con la ciudad de la cual provienen, asimismo, este crecimiento -análogamente que para el caso de los demás procesos suburbanos- responde gráficamente al tipo "mancha de aceite" (Valenzuela Rubio et al., 1984, p. 171). Por su parte, Otero (2013) sitúa a la dinámica exurbana en el segundo nivel de los procesos de desconcentración urbana, junto con la rururbanización.

Según el mismo Raimundo Otero, el fenómeno de la *contraurbanización* representa el tercer escaño de la dinámica de desconcentración urbana. Este término fue propuesto por Brian Berry hacia 1976, y procede del anglosajón *counterurbanisation*. Berry lo utilizó para describir un cambio en la dinámica de crecimiento urbano de las grandes ciudades, sobre todo las metropolitanas de larga tradición industrial, en el que la población dejaba estas zonas para situarse en otras ciudades de tamaño más pequeño, pero sobre todo hacia las zonas rurales fuera del alcance de la dinámica metropolitana. Berry (1980) observó que hacia 1970 importantes regiones no metropolitanas de los Estados Unidos muestran un ligero crecimiento demográfico y dejan de expulsar población hacia las grandes ciudades, y a través de diversos análisis cuantitativos señaló que el proceso de concentración poblacional o urbanización estaba llegando a su fin, por lo que concluyó que estas dinámicas advertían un cambio estructural en el proceso de urbanización y no un simple cambio de tendencia, o cambios atribuibles a la suburbanización o rururbanización, y por lo tanto, afirmaba que se estaba ante un nuevo sistema de asentamiento urbano. No obstante, existen diversas posiciones y un amplio debate en torno a este fenómeno, pues hay quienes lo consideran como una continuación de la suburbanización o, por el contrario, quienes consideran que rompe completamente con estos procesos y se trata de algo completamente nuevo (Arroyo, 2001).

Por otra parte, Robert Cowan en el Diccionario de Urbanismo (2005), define contraurbanización como "el movimiento de población desde las ciudades hacia pueblos más pequeños y áreas rurales" (p. 92, traducción propia).

Respecto a las causas que dieron origen a este proceso, se destacan algunas que coinciden con el resto de procesos de desconcentración, como es el deseo de alejarse de los "males



urbanos", el deseo de contacto con la naturaleza, la posibilidad de encontrar espacios más grandes y de menores costes, pero también se encuentran causas más complejas dominadas por factores *pull* y *push* de carácter ambiental y deseos de retorno al hogar de nacimiento (Berry, 1980; Otero Enríquez, 2013). En este sentido, Carlos Ferrás (2007) indica que la contraurbanización significa el renacimiento rural de la mano de la propagación de los sentimientos antiurbanos procedentes del deterioro de la calidad de vida en las grandes ciudades, la vuelta de la población al medio rural y el comienzo de un nuevo futuro rural (p. 10).

Según Mercedes Arroyo (2001), la contraurbanización:

> Supone un rechazo de la gran ciudad y, sobre todo, de sus rasgos más importantes: densidad, artificialidad y mezcla social, sin distinguirse claramente de la suburbanización y de la periurbanizacion, ya que éstas también extienden el espacio urbano, sin implicar a priori ruptura simbólica con la ciudad (p. 102).

Según lo señalado por Mercedes Arroyo, el proceso de contraurbanización no resulta relevante para la región de América Latina, toda vez que argumenta que se trata de un fenómeno propio de los países altamente industrializados, y que no es aplicable a países en vías de desarrollo, ya que, como se tendrá oportunidad de apuntar más adelante, las ciudades de estas regiones presentan dinámicas de surburbanización periférica e incluso algunas experimentan dinámicas de centralización absoluta, cuestión que es contradictoria al modelo propuesto por Berry desde la contraurbanización.

Como hemos podido observar, definir claramente y sin riesgo de superposición cada uno de los procesos de desconcentración urbana descritos en los párrafos anteriores es, sin duda alguna tarea compleja. La simple terminología o concepción teórica de estos procesos es muchas veces confusa y poco precisa, dificultando poder contar con una visión integral de un fenómeno con múltiples vertientes como es la desconcentración urbana. En este sentido, Raimundo Otero (2013) -el cual ha señalado la existencia de diferentes niveles de los procesos de desconcentración urbana- menciona lo siguiente:

> Por un lado, resultaba evidente la importancia histórica del crecimiento de las periferias más cercanas a la ciudad tradicional, activado gracias a un clásico **proceso de suburbanización**; por el otro, algunas interesantes publicaciones hacían alusión a un tipo de periferia distinta a



> la suburbana y, por tanto, más alejada del núcleo urbano, en la cual se hacían evidentes usos mixtos -urbanos y rurales- en la ocupación del suelo y que había crecido gracias a un **proceso de rururbanización** (concepto de origen francés) o **exurbanizació**n (concepto de origen anglosajón). Por último, había que dar cabida en este esquema a todas aquellas zonas puramente rurales que, gracias a la población de origen urbano, habían roto con tradicionales inercias demográficas de decrecimiento gracias a un **proceso de contraurbanización** (p. 24-25, énfasis del autor).

Dichas conclusiones permiten clarificar de forma precisa y sintética cada uno de estos niveles de desconcentración urbana que se han mencionado, de manera que hace posible comprender el ámbito de cada uno de ellos.

Para cerrar con el llamado "ciclo de vida urbano", abordaremos su última fase reconocida; la *reurbanización*. Esta dinámica urbana se caracteriza por la ralentización del ritmo de despoblamiento de las áreas centrales, producto del mejoramiento de las condiciones de la vivienda y del espacio público en estas zonas, en general, está asociada a proyectos de rehabilitación y revitalización de la ciudad central, así como a cambios en la política de planificación en aras de favorecer el incremento de las densidades en zonas ya consolidadas y la reutilización de edificaciones en desuso, llegándose en algunos casos a presentarse un repoblamiento de estas áreas con saldos positivos.

La definición de reurbanización es aún una cuestión inconsistente, en la que se han identificado diferentes usos del término, que está fuertemente determinada por el lugar y el contexto donde se haga uso del concepto. Glatter y Siedhoff (2008) identifican tres fases concernientes a la utilización del término; la primera hacia 1960, cuando en la literatura se utilizaba para hacer un llamado a la "recuperación de la urbanidad" que se consideraba en proceso de declive; la segunda se presenta hacia finales de 1970 y principios de 1980, cuando al hablar del ciclo de vida urbano se situaba a la reurbanización en el último peldaño de este ciclo, considerándose un proceso inminente que proseguía a la suburbanización, asimismo, el término reurbanización se asociaba a los procesos de mejora de las áreas centrales que tenían lugar en ese momento; hacia 1990 la cuestión de la reurbanización perdió mucha importancia hasta la década del 2000, periodo en el cual el término se asocia fuertemente con otras palabras como revitalización, rehabilitación, resurgimiento de la ciudad, de la ciudad central o de la urbanidad, recuperación de la cuestión urbana, en general, términos que se utilizan para describir un nuevo proceso de desarrollo urbano. Al respecto de los usos del

concepto, los mismos Glatter y Siedhoff (2008), en un análisis académico, identifican siete diferentes usos del concepto de reurbanización; un incremento de la población y del empleo en la ciudad; una centralización relativa o absoluta de la ciudad central con respecto a las comunidades suburbanas; una re-emigración hacia la ciudad; un incremento de la población o de la importancia de los vecindarios individuales; el aumento de la importancia de la ciudad como un todo; nuevas actividades de tipo constructivo en las áreas centrales de las ciudad; y por último, una estrategia.

Cabe destacar que la dinamización y recuperación de las áreas centrales, que representan uno de los motores principales de los procesos de reurbanización, es impulsada fuertemente desde la corriente del Nuevo Urbanismo (Duany, Plater-Zyberk, & Speck, 2000), como una manera de contrarrestar los "tan negativos" efectos de la desconcentración urbana y alentar los "beneficios" de la ciudad compacta. Se apunta que los gobiernos están promoviendo la consolidación de la ciudad central, como una manera de paliar los mencionados efectos negativos de la desconcentración urbana; ya sean de tinte medioambiental, social, o los fuertes gastos que implican estas dinámicas para las administraciones. Sin embargo, es precisamente la revitalización de la ciudad central la que está contribuyendo a que se presenten procesos de gentrificación en estas áreas, y a su vez, son estos mismos procesos los que alimentan la reurbanización. Al respecto LeRoy y Sonstelie (1983) pronosticaron la gentrificación de la ciudad central por los más pudientes, toda vez que observaban que los pobres se estaban volviendo más suburbanizados. Sobre esta misma cuestión, David Harvey (1979), en su célebre obra *Social Justice and the City*[1]*,* ya afirmaba que las renovaciones urbanas se habían transformado en una expulsión de los pobres, producto de las acciones de la esfera pública en el ámbito urbano, que actuaba a merced de la competencia del mercado bajo conductas encaminadas a la maximización de las ganancias, lo cual estaba provocando una creciente desigualdad. En definitiva, las afirmaciones de Harvey, hechas años antes de que los procesos de renovación urbana cobraran la importancia que hemos señalado, anticipaban el proceso de expulsión de las clases más bajas que han acompañado a la dinamización de las áreas centrales en los años posteriores. Así pues, es necesario situar a los procesos de gentrificación como producto de las políticas neoliberales que expulsan a la población de ingresos bajos o medios de las zonas de alta centralidad o interés para inversiones futuras.

[1] La primera versión en inglés corresponde a la siguiente: David Harvey, *Social Justice and the City*, Edward Arnold, Londres y John Hopkins University Press, Baltimore, 1973.

Al respecto de las causas originadoras de esta dinámica de reurbanización, se aprecian cambios en la estructura económica de la región urbana, como el desarrollo de un sector terciario altamente tecnológico, aunado a los cambios en los costes del transporte y la energía que están produciendo un retorno de la actividad económica a las zonas centrales de las urbes (Rontos et al., 2012).

Sin embargo, y a pesar de las preferencias de la población por el modo de vida urbano de las áreas más centrales que contribuye a la repoblación de éstas, lo más importante a destacar es que el crecimiento suburbano no ha cesado, especialmente en las ciudades de más rápido crecimiento (Ibidem),como podrían ser las ciudades intermedias.

Así pues, en este contexto de constantes cambios y transformaciones urbanas surgen nuevas dinámicas y nociones como la *post-suburbanización*. Este término se usa para describir la fase posterior a la suburbanización en la que hoy la periferia suburbana se desarrolla en el entorno urbano y con múltiples pequeños centros polifuncionales frecuentemente agrupados alrededor de una función principal (Soja, 2000; Burdack 2001; Musil, 2007; Borsdorf 2005 en Hidalgo & Borsdorf, 2009). Como ejemplo de las actividades de estos pequeños centros polifuncionales, Hidalgo y Borsdorf (2009) mencionan los centros comerciales, de entretenimiento, parques de negocios, universidades -en su mayoría privadas-, canchas de golf y country clubs, de esta manera y, a raíz de estas actividades provocadas por dicho equipamiento e infraestructura -antes reservada a la ciudad central-, es que se produce una especie de "emancipación" de los centros urbanos. Por su parte, Phelps, Parson, Ballas y Dowling (2006, en Musil, 2007) afirman que, el rasgo más significativo de la post-suburbanización es que contempla procesos urbanos que se caracterizan por una combinación de usos, como diversas actividades económicas en el sector servicios, y no solamente la suburbanización homogénea de viviendas, por lo cual se habían caracterizado mayormente los procesos antes descritos.

Al respecto de la dinámica urbana en cuestión, resulta necesario destacar que, diversos conceptos como *"edge cities", "exurbia"* o *"exópolis"* y *"technourbs"* han sido utilizados en este contexto (Monclús Fraga, 1998; Murray, 2011; Musil, 2007) para describir diversos procesos que, según Musil (2007) pueden ser resumidos como post-suburbanos.

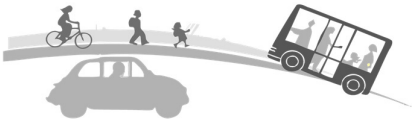
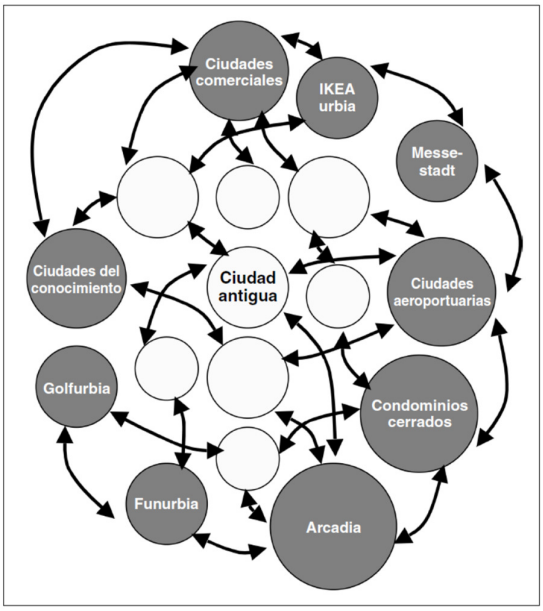


Figura 1. Modelo de aglomeración Post-Suburbana.



Fuente Borsdorf 2004 (en Hidalgo & Borsdorf, 2009, p. 188)

Fragmentación

Por otra parte, el término de *fragmentación,* es también posible situarlo dentro de estas dinámicas identificadas como post-suburbanas. Dicho término aparece a partir de los años ochenta en la literatura e involucra tanto cuestiones espaciales como lo es la desconexión física y discontinuidades morfológicas, como dimensiones sociales y políticas, de tal manera que, ha sido utilizado para analizar los procesos que rompieron la unidad de ciudad (Castells, 1974; Prévôt-Schapira, 2001). Para América Latina, es en el artículo de Laurent Vidal donde aparece por vez primera la noción de fragmentación (Prévôt-Schapira, 2005, p. 484). Se trata de un concepto que aparece fuertemente vinculado tanto a la noción de globalización y las dinámicas que giran alrededor de ésta, pues se identifican como rasgos propios de las ciudades de la globalización el crecimiento extendido en cuanto a superficie, la baja densidad y unos límites difusos. Así también se relaciona a la apertura al modelo de desarrollo económico neoliberal y su impacto en los territorios urbanos.

Tanto Ciccolella (2012) como otros autores (Jiménez Sánchez, Salgado Colín, & Calderón Maya, 2016) advierten de la dificultad de su definición, así como de la abundancia de términos diferentes para identificar procesos de fragmentación urbana, como son *ciudad global, ciudad informacional, megaciudades, metápolis, ciudad difusa, ciudad-red, ciudad sin confines, ciudad genérica*, etc. (Ciccolella, 2012, p. 10).

De acuerdo con Estela Valdés (2007) la fragmentación es una propiedad inherente a la ciudad y sigue a la conformación histórica desde su origen, toda vez que siempre ha existido una división social y técnica del trabajo que se ha reflejado en un heterogéneo uso del suelo. Esta autora sostiene que, el análisis de la fragmentación urbana cuenta con dos líneas principales; la primera, estrechamente ligada a procesos de segregación, desigualdad y barreras sociales y/o espaciales, físicas o imaginarias; la segunda, enfocada en el estudio de las discontinuidades en los procesos de expansión urbana. Si bien, la afirmación anterior resume de manera bastante sencilla y acertada el abordaje teórico que se ha hecho sobre la fragmentación, es de señalarse que las dos vertientes bajo las cuales se ha estudiado esta dinámica no pueden separarse, ya que coexisten físicamente en el territorio a manera de fragmentación residencial, de tal manera que, los fragmentos provocados por la expansión urbana se encuentran separados no solo físicamente por la discontinuidad que se ha mencionado, sino muchas veces también cuentan con barreras invisibles -y visibles como el caso de los fraccionamientos cerrados o *gated communities*- atribuibles a los procesos de segregación, resultando en una baja interacción entre los espacios -y los habitantes de estos espacios- que forman la ciudad.

Por su parte, David Harvey, quien ha sido uno de los más firmes exponentes de la primera línea de análisis, afirma que siempre ha habido fragmentos de ciudad que con el paso del tiempo han ido aumentado, pero también siempre había habido una relación entre esos fragmentos o, al menos, una intención de reunirlos y relacionarlos, sin embargo, hoy en día esa distancia se acrecienta, formándose espacios cada vez más aislados, a la vez que aumenta la miseria y la distinción social (Harvey, 1997 en Valdés, 2007). Es decir, Harvey reconoce la existencia de fragmentos urbanos a través del tiempo, pero lo que cuestiona es la política pública que permite que la fragmentación se siga perpetuando, aún más, permitiendo diferencias tan evidentes entre los espacios o fragmentos de ciudad y, sobre todo, entre las condiciones de vida de las y los habitantes de unos y otros fragmentos.

En esta misma línea, Prévôt-Schapira (2001) -refiriéndose al caso latinoamericano- refiere que, nos encontramos ante un modelo de ciudad más disperso y menos jerárquico que sustituye a la ciudad orgánica, de tal manera que, lo que debería de funcionar unificada y globalmente, estalla en múltiples unidades rompiendo con el conjunto urbano. Navez-Bouchaine (2001, en Prévôt-Schapira, 2001) menciona que la noción de fragmentación manifiesta una disociación social de las partes de la ciudad en relación con el conjunto urbano



que puede extenderse hasta llegar a la separación total, en este sentido, la sociedad urbana como unidad sería reemplazada por una serie de territorios marcadamente identitarios.

De Mattos (2006) se refiere a la fragmentación como "una expresión de una discontinuidad o discontigüidad del tejido urbano derivado de un crecimiento marcado por un estallido y una dispersión de nuevas implantaciones, con vacíos no urbanizados y aún no urbanizables entre ellas" (p. 54). Asimismo, destaca la ausencia de articulaciones entre los pedazos producidos por ese estallido del conjunto urbano, así como la heterogeneidad de los equipamientos de infraestructura, colectivos y de servicios urbanos que se evidencia entre las distintas zonas.

Por otro lado, hacia mediados de los noventa, Larry Bourne (1996) advertía que el paisaje urbano era cada vez más desigual, fragmentado y socialmente polarizado, debido a la diversidad sociodemográfica, económica y cultural que se visualizaba en los territorios suburbanos. Es así como en las nuevas periferias predominan las viviendas unifamiliares para diferentes sectores socioeconómicos -que es apreciable en la diversidad del paisaje suburbano-, junto con centros comerciales, infraestructura y espacios de actividad que producen un panorama discontinuo, lo que le otorga el carácter de fragmentado. En ese mismo orden de ideas, García Palomares y Gutiérrez Puebla (2007) sostienen que, durante "los últimos veinte años los desarrollos urbanos han venido marcados por la dispersión, la fragmentación y las bajas densidades" (p. 4).

Por su parte, Marmolejo y Stallbohm (2008) hablan de un nuevo modelo de ocupación del territorio que sustituye el crecimiento por continuidad de las décadas anteriores. Según estos autores, la ciudad fragmentada es la conjunción de las siguientes características: 1) la baja densidad producto de un mayor consumo de suelo por vivienda o lugar de trabajo, 2) una monoespecialización del uso del suelo, 3) la escasa jerarquización del espacio, 4) barreras físicas que entorpecen la continuidad del espacio, 5) un conjunto de espacios o huecos urbanalizados, todo esto, aunado a la depreciación estética del paisaje. Una cuestión importante que destacar -mencionada por estos mismos autores-, es que los espacios públicos hayan sido sustituidos por otro tipo de espacios donde se desarrolla la tradicional "vida pública de calle", como son los centros comerciales, lo que refuerza aún más la ya mencionada fragmentación social que también se cuenta como manifestación de la ciudad fragmentada. Asimismo, debe apuntarse que la noción de fragmentación no sólo debe



comprender la falta de continuidad, sino también la ausencia de cercanía con el origen o contigüidad (Salinas Varela, 2010).

Para Borsdorf (2003a), en América Latina hacia 1970 se pasa de la ciudad polarizada a la ciudad fragmentada de hoy en día, cuestión que también coincide con la aparición de la globalización en los países de este subcontinente (Borsdorf, 2003b). Para este autor, en la actualidad se mantienen únicamente dos principios estructurales de la etapa anterior de polarización, pero en una forma evidentemente diferente; 1) la tendencia sectorial-lineal y, 2) el crecimiento celular. La tendencia sectorial lineal provocada por el ferrocarril y las pocas autopistas centrífugas del siglo XIX ahora es acentuada por la nueva construcción de autopistas interurbanas, por lo que, la aceleración del tránsito hizo de nuevo atractivas las zonas periféricas y periurbanas para las clases medias y altas, lo que a su vez "constituye un antecedente para la formación de estructuras de nodos fragmentados que hoy son más notables en el perímetro urbano" (Borsdorf, 2003a, p. 43). En este sentido, el crecimiento celular en la periferia es visible a manera de barrios marginales y viviendas sociales, sobre todo en las ciudades con un alto porcentaje de pobreza extrema.

Sobre la misma línea, Janoschka (2002) plantea el carácter insular de las nuevas formas urbanas, escenificadas a través de los desarrollos habitacionales vigilados para las clases acomodadas (clase media en adelante), ubicados en la cercanía de los ejes principales de transporte, lo que ha resultado en una distribución dispersa en el espacio suburbano, a diferencia de la concentración que se experimentaba anteriormente, acompañado del asentamiento de infraestructura y equipamiento público y de servicios que sigue a estos desarrollos habitacionales, de tal manera que se visualiza una nueva división espacial y descentralización de las funciones urbanas. De esta manera, el autor sostiene la existencia de una tendencia a crear ciudades extremadamente segregadas y divididas, producto del asentamiento insular de estructuras y funciones, así como del aislamiento de espacios urbanos preexistentes mediante rejas o muros. En este sentido, la dinámica actual de las metrópolis latinoamericanas descrita por Janoschka la sitúa más cerca de la forma urbana de las ciudades estadounidenses.

El surgimiento de la ciudad fragmentada obedece -como en el resto de las dinámicas urbanas abordadas- a diversos factores que actúan en conjunto para derivar en una nueva forma de habitar la ciudad. En este sentido, se apunta que no necesariamente se trate de un deseo de



las personas por vivir en espacios aislados o separados del resto por las barreras que se han mencionado como es el caso de los fraccionamientos cerrados, sino que se revelan también factores relacionados con la gestión urbanística, el transporte y el mercado inmobiliario (Marmolejo Duarte & Stallbohm, 2008). Adicionalmente, Miceli y Sirmans (2007) argumentan que, los promotores de desarrollos urbanos prefieren negociar con propietarios de grandes extensiones de suelo (que mayormente son las áreas agrícolas ubicadas en áreas más lejanas que la periferia urbanizada) en lugar de negociar con numerosos propietarios de parcelas ya fragmentadas, por lo que, la estructura de la propiedad puede estar incidiendo sobre la dispersión y fragmentación urbana. Por otra parte, hay autores que plantean que, la fragmentación no debe tratarse como un fenómeno aislado, sino que, más bien se trata de un proceso más dentro de una nueva metropolización del territorio que se está reconfigurando como consecuencia de las nuevas dinámicas de ocupación (Font, 2007; Indovina; 2006; 2007, en Salinas Varela, 2010). Así también, es necesario destacar la fuerte vinculación que se registra entre la apertura al modelo económico neoliberal y la propagación de la fragmentación urbana -sobre todo en caso latinoamericano-, toda vez que, la desregulación del mercado permitió una participación más dinámica del mercado inmobiliario, cuestión que influyó fuertemente en la reestructuración y nuevas formas de ocupación del territorio (Jiménez Sánchez et al., 2016; Prévôt-Schapira, 2001, 2005).

En definitiva, la fragmentación del espacio periférico de las ciudades está produciendo paisajes contradictorios. Por una parte, es perceptible una aparente uniformidad del espacio -sobre todo en las zonas residenciales-, sin embargo, se trata de unidades pequeñas, lo que García Palomares y Gutiérrez Puebla (2007) llaman "fragmentación de grano fino", ya que es posible encontrarse con una pluralidad de áreas residenciales que se diferencian unas de otras por el poder adquisitivo de sus habitantes, las formas y tipología arquitectónica, así como por el estilo de vida. Así pues, alrededor de las distintas redes de infraestructura y comunicación que abundan en las periferias se entreteje una red de zonas residenciales diversas, próximas unas a otras, pero separadas entre sí física y socialmente, incluso mediante cerramientos que aíslan parcial o completamente del exterior. Aunado a lo anterior, es de mencionar también la discontinuidad con la que se encuentran muchas de estas áreas residenciales, con espacios vacíos entre sí (llamados también baldíos urbanos), lo que abona a la imagen fragmentada y aún más dispersa.



Algunos autores advierten de las condiciones de marginalidad y precariedad de los espacios, así como de las actividades económicas generadas a partir de la ciudad fragmentada (Harvey, 1979; Janoschka, 2002; López de Lucio, 1993; Veiga, 2009). La diversidad que genera esta ciudad fragmentada provoca que convivan tanto la marginalidad como el capital en espacios muy cercanos, lo cual no debe traducirse como una mayor proximidad o reducción de los índices de segregación, puesto que, como se ha citado, se presenta la separación o fragmentación por microzonas que se aíslan del resto por barreras físicas y simbólicas.

Asimismo, se suma otro proceso de gran importancia como es la globalización, que se identifica con un papel sustancial en las dinámicas de fragmentación del espacio en las ciudades. A este respecto Borja y Castells (1997) señalaban que, los nodos urbanos internacionales que se vinculan en red, es decir, el proceso por medio del cual se integran las ciudades a la red global, está separando tanto el espacio urbano como sus habitantes, fragmentando la ciudad social y espacialmente.

En este contexto, resulta necesario destacar la fuerte vinculación existente entre la fragmentación urbana y la segregación socioespacial, pues se reconoce que, diversas manifestaciones advertidas acerca de la fragmentación representan una forma de separación espacial que rompe la continuidad, dificulta las relaciones y termina por provocar la fragmentación del tejido social de la ciudad.

Ciudad difusa

Por otro lado, se ha hablado también de otra dinámica sumamente extendida por la literatura llamada *ciudad difusa* que, de acuerdo a lo señalado por Ciccolella (2012), se trata de uno de los nombres con los que distintos autores y autoras han denominado a los procesos de fragmentación urbana. Sin embargo, si bien la ciudad difusa puede entenderse como una manifestación más de la fragmentación urbana, su abordaje individualizado responde a las características que la sitúan como un territorio que puede tener un funcionamiento independiente del conjunto de ciudad, pero que sigue estando vinculado con ésta en ambos sentidos. Así pues, se define a la ciudad difusa como aquella en la que los límites administrativos tradicionales de la ciudad se ven rebasados por las dinámicas urbanas que integran todo el territorio. En este sentido, se apunta que es el resultado de una reestructuración de la población, producto de la terciarización de las actividades económicas,



lo que hace que se adopten formas más dispersas sobre el territorio que dificultan su delimitación (Carreras i Verdaguer, 1998).

Francisco Indovina (1998) se refiere a la ciudad difusa como una forma de organización del espacio en la que se encuentran elementos físicos característicos de las ciudades, pero difieren en la densidad, intensidad y solución de continuidad típicos de la ciudad, se constituye por diversos tipos de residencia, como barrios de viviendas económicas y populares, así como infraestructuras y redes de equipamientos y servicios, espacio público y zonas de especialización, aunque estas últimas aparecen de manera menos frecuente (p. 24). El mismo autor señala que, lo que caracteriza a la ciudad difusa es que todos estos elementos no están concentrados sino difusos en un territorio amplio con una baja densidad e intensidad en el uso del suelo, así también, como en el caso de otros procesos de desconcentración urbana, este tipo de desarrollo favorece un incremento de la movilidad, sobre todo de tipo privado, aunque, una vez que se establecen asentamientos de tipo difuso, también se crean las condiciones para el aprovisionamiento de transporte colectivo para servir a estos lugares y unir con las ciudades centrales. Es de destacar el hecho de que el equipamiento e infraestructura con la que cuentan estas áreas no solamente sirve a éstas, sino que es frecuentemente utilizado para abastecer la ciudad central, por lo que su localización es sumamente estratégica con respecto a la accesibilidad, cuestión que acaba influyendo en el proceso de estructuración del territorio.

Por otra parte, Indovina (1998) también destaca el carácter espontáneo de la ciudad difusa, alentado por la falta de control público sobre las transformaciones territoriales y la deficiente planificación. Sobre las consideraciones positivas de la ciudad difusa pueden señalarse; la disminución de las densidades de las ciudades centrales (aspecto válido sobre todo para el caso de las ciudades europeas densamente pobladas) que permite el mejoramiento de las condiciones de vida urbana; la homogeneización relativa en la dotación de servicios; el supuesto incremento de los ingresos familiares que permite el mejoramiento de la vivienda o el entorno familiar, al complementar una economía agraria o rural con los recursos provenientes de actividades urbanas (Indovina, 1998; Nel.lo Colom, 1998). Por otro lado, las consideraciones negativas incluyen; el alto consumo de suelo y sus implicaciones medioambientales, así como el alto coste público que conlleva; la exacerbación de la movilidad; el aislamiento físico de las viviendas que produce también un aislamiento psicológico y social que impide la creación de redes o "hacer comunidad"; la frecuente mala



calidad de la infraestructura y equipamiento; así también, debe mencionarse que bajo esta forma de desconcentración urbana se perpetúa la segregación social (Dematteis, 1998; Indovina, 1998; Nel.lo Colom, 1998), mostrando como "las viejas barreras perduran en la nueva realidad urbana bajo formas diversas"(Nel.lo Colom, 1998, p. 44).

Se apunta que la ciudad difusa es propia de la era de la globalización, ciudades sin centro que buscan acentuar su identidad a través de procesos innovadores de competición y cooperación (Dematteis, 1998).

Resulta evidente al analizar las características descritas anteriormente al respecto de la ciudad difusa la vasta similitud existente con las ya mencionadas dinámicas de desconcentración urbana, sin embargo, la diferencia más relevante con éstas que destacan las y los teóricos radica en el hecho que la ciudad difusa es un ente conectado pero independiente de la ciudad central o metropolitana en cuestión de dinámicas urbanas, abastecimiento y producción, mientras que en los demás procesos de desconcentración urbana existe una fuerte relación y dependencia de los territorios suburbanos, rururbanos y periurbanos con las metrópolis o áreas centrales, del cual, en este caso, se puede prescindir.

Dentro de este contexto y para concluir, cobran sentido las palabras expuestas por Monclús (1998):

> […] el acento que se ponga en una u otra interpretación de los procesos recientes de suburbanización implica un grado diferente de «novedad» de dichos fenómenos. Porque si se tratara de un cambio de escala territorial, no estaríamos sino ante una prolongación de los mecanismos más o menos clásicos de descentralización que también en las ciudades europeas tienen una larga tradición. Desde la segunda mitad del siglo XIX, las industrias y una parte de la residencia de las clases medias se habían ido desplazando hacia la periferia, en busca de espacio y huyendo de la congestión de las áreas centrales. Un proceso que va estrechamente ligado a la dinámica de crecimiento de cada ciudad, así como a la disponibilidad y características de los medios de transporte. De esta manera, podríamos hablar de comportamientos similares en las distintas ciudades, aunque con los desfases lógicos derivados de los diferentes ritmos de incremento de los niveles de ingresos y motorización (Johnson, 1974; Jackson,1985; Hall, 1988) (Monclús Fraga, 1998, p. 3).



2.1.1 Particularidades sobre el proceso de urbanización en América Latina.

América Latina presentó un proceso de urbanización tardío en comparación a otras regiones del mundo desarrollado -Europa y Estados Unidos-, pero precedió por mucho a los procesos de África y Asia. Sin embargo, una vez que este proceso se presentó en la región latinoamericana, lo hizo de forma acelerada, por lo que rápidamente alcanzó cifras equiparables a los niveles que ostentaban las regiones más desarrolladas. A este respecto, Hidalgo y Borsdorf (2009) señalan que, el proceso de urbanización latinoamericano "muestra una evolución de sus cambios más rápidos de los que se han vivido en Europa en un periodo más corto de tiempo y, por lo mismo, con expresiones morfológicas aparentemente similares, pero que encierran velocidades y manifestaciones diferentes" (p. 190). Muchas de las ciudades latinoamericanas han experimentado una urbanización tan acelerada y violenta por su ritmo e intensidad que el deterioro del entorno y desigualdad social han acompañado a este proceso (ONU-Habitat, 2012).

A pesar de que en la zona latinoamericana se hayan alcanzado niveles de urbanización bastante similares a los de otras regiones del mundo desarrollado a partir de 1950 y más fuertemente posterior a 1970, otros procesos y transformaciones sociales y económicas regularmente vinculadas al desarrollo, y que en otras regiones del mundo se estaban advirtiendo como parte del mismo proceso de desarrollo, no son necesariamente válidas para América Latina, pues se presentan particularidades regionales y locales, u otros fenómenos de bastante más complejidad e impacto para la región, como es el caso de la pobreza urbana (Lattes, 2001). Al respecto existen numerosos informes y estudios -realizados principalmente desde la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) y otras instituciones en el ámbito regional latinoamericano- sobre el crecimiento urbano que dan cuenta de la magnitud que el problema de la pobreza, y particularmente la pobreza urbana, ha representado para América Latina.

Sin duda alguna, el ritmo acelerado de crecimiento de la población total en Latinoamérica que experimentó en décadas pasadas, de la misma manera que el de su población urbana, de la mano con los profundos cambios en las dimensiones de las áreas urbanas, su organización y estructura, la falta de planificación y control urbanístico, así como la debilidad del Estado



y sus instituciones, se han conjugado para que la pobreza de la región se convirtiera en uno de los problemas urbanos más palpables.

A la par de lo anterior, es necesario mencionar la cuestión de la informalidad, que ha sido la constante en la zona a partir de la década de los 80, cuando se reduce el empleo industrial en la región en beneficio del sector servicios, en el cual se alberga una buena parte de informalidad (en 1990, el 48% de la población económicamente activa trabajaba en servicios, contra un 26% en 1950) (Óscar Figueroa en Carrión, 2001). Cabe destacar que, en los estudios que abordan la movilidad urbana, la informalidad es un fenómeno que hace particularmente difícil determinar patrones de desplazamiento, y con esto, se obstaculiza la posibilidad de mejorar la política pública destinada a gestionar la movilidad en los territorios latinoamericanos. Son estas mismas debilidades las que se han conjugado para que ciertas dinámicas urbanas se presenten con mayor o menor intensidad, pero, sobre todo, para que las externalidades negativas de dichos procesos sean más visibles sobre la región.

Actualmente la región latinoamericana presenta una desaceleración del crecimiento demográfico, sin embargo, el espacio edificado sigue en expansión. La dinámica actual marcada por el neoliberalismo que incentiva la construcción de nuevos complejos residenciales -muchas veces más allá de las necesidades reales de la población-, centros comerciales, zonas industriales y la aparición de barrios informales, contribuye a la expansión física de las ciudades, que crecen a un ritmo hasta dos o tres veces por encima del crecimiento poblacional, traduciéndose en la reducción de su densidad demográfica (ONU-Habitat, 2012).

A fin de comprender mejor la dinámica de crecimiento y desarrollo en Latinoamérica, así como la de los fenómenos y procesos que se viven actualmente en la región, es necesario voltear la mirada hacia su conformación histórica. Desde el periodo de La Conquista, el desarrollo urbano, político y social de América Latina ha estado fuertemente influenciado por cánones europeos, sin embargo, decir esto podría prestarse a confusiones significativas. Mientras que en Europa el desarrollo y conformación de las ciudades estuvo marcado por la industrialización desde mediados del siglo XVIII, América Latina tuvo que esperar un par de siglos más para ver indicios de esta revolución en su territorio. Más bien, nos referimos al hecho histórico de subordinación que existió hacia la organización impuesta desde el viejo



continente al recién colonizado, cuestión que es visible en la imposición de las *Leyes de Indias*[2] como reguladoras del desarrollo urbano -entre otros aspectos como la vida económica, política y social- de los territorios americanos. Esta imposición determinó desde tiempos lejanos la forma urbana bajo la cual crecerían la mayoría de las ciudades del continente americano. Así pues, la herencia colonial es visible en el centralismo, polarización y concentración de las principales funciones administrativas en las ciudades capitales (Rivera Pabón, 2012), que ha producido un desequilibrio no sólo entre las ciudades de América Latina (mismo que ha sido uno de los catalizadores de las migraciones campo-ciudad), sino hacia el interior de estas ciudades que han perpetrado esta organización dentro de sí mismas.

Bajo este contexto, las migraciones masivas campo-ciudad, alentadas por el desarrollo industrial que se evidenció más fuertemente en la región latinoamericana a partir de inicios del siglo XX y sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX, y que atrajo a la población hacia los centros urbanos en búsqueda de empleo, bienes y servicios y -en su imaginario- mejores condiciones de vida, es el factor demográfico más importante que explica la urbanización de la región, misma que se basó en el desarrollo de grandes ciudades, sobreinversión en la ciudad principal y una expansión física desordenada (Aguilar & Vieyra, 2008; Alberts & Villa, 1980; Guzmán, Rodríguez, Martínez, Contreras, & González, 2006).

Por su parte, Hidalgo y Borsdorf (2009, p. 190) realizan una importante esquematización del desarrollo y estructura generalizada de la ciudad latinoamericana (Figura 2), mismas que resultan de suma utilidad a fin de representar y entender las dinámicas que se presentaron en la región desde el inicio de su conformación, y que están situadas hacia el final de importantes fases de urbanización. En primer lugar, se presenta la estructura representativa de la época colonial (1820), seguida por la primera fase de urbanización influida fuertemente por la inmigración europea (1920), para después pasar a la segunda fase de urbanización marcada por el éxodo rural y la migración interna (1970) y para concluir, la ciudad contemporánea (2000). A partir de este esquema puede observarse como se pasa de la ciudad compacta hacia la ciudad sectorial en una primera instancia, posteriormente se presenta una estructura de ciudad polarizada, hasta llegar a la ciudad fragmentada de la que se habla hoy en día, muy abordada por el autor en cuestión.

[2] La primera aparición corresponde a las llamadas *Leyes de Burgos* en 1512. En 1680 se reúnen en la *Recopilación de Leyes del Reino de las Indias.*

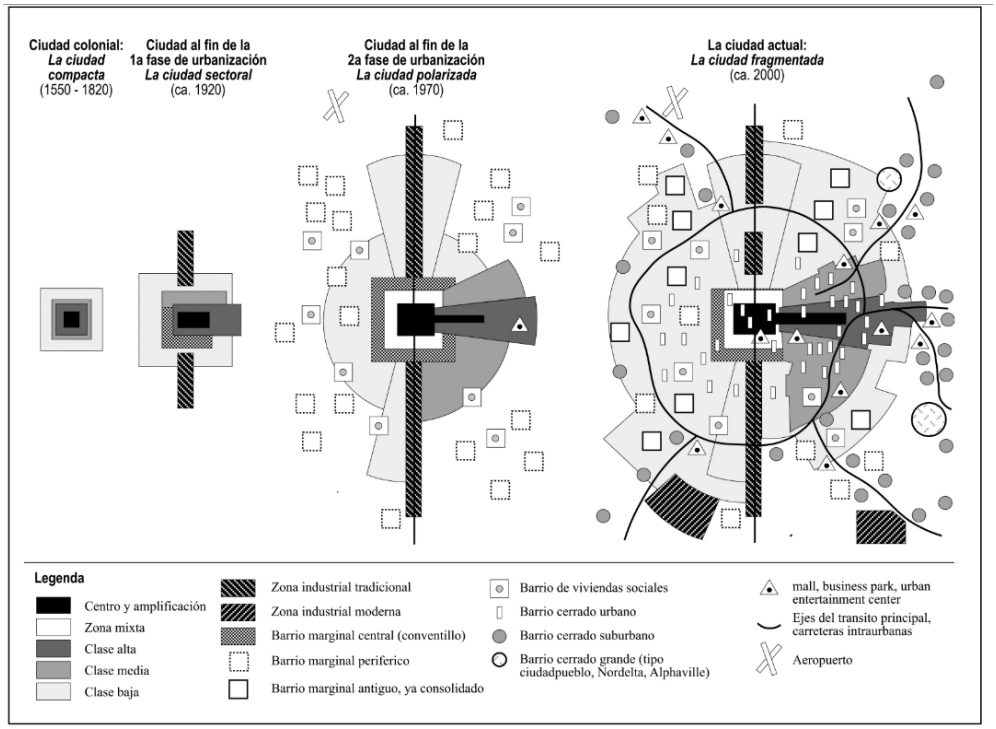


Figura 2. El modelo de desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana según Hidalgo y Borsdorf (2009, p. 190)

Por otro lado, y al respecto de las dinámicas de expansión urbana, Shlomo et al. (2005) son concluyentes al afirmar que el volumen, características y dinámicas de la expansión urbana difieren considerablemente de región a región, y que las formas que ésta adopta están fuertemente ligadas a estas pautas. Puntualizan que, a pesar de esta afirmación, las hipótesis que tratan de explicar estos procesos y, que a su vez dominan en la esfera del desarrollo urbano, han sido contrastadas mayormente en ciudades pertenecientes al mundo desarrollado, dejando la incógnita de sí serán necesariamente válidas para las regiones en vías de desarrollo como lo es la región latinoamericana. En este sentido, los mismos autores afirman que, las principales diferencias entre la forma o tipología del desarrollo urbano que adopta un territorio son atribuibles a seis diferentes efectos: los efectos del medio natural, como el clima, la existencia de barreras geográficas, así como la disponibilidad de agua; los efectos demográficos, como las migraciones, nivel de urbanización, crecimiento natural o el grado de importancia de la ciudad dentro de la jerarquía urbana nacional; los efectos de la economía, como la tasa de crecimiento económico, diferencias en los niveles de ingreso, las inversiones extranjeras, el grado de descentralización del empleo, el tipo y efectividad de los impuestos y tasaciones, de los mercados financieros y la presencia de los ciclos de inflación; los efectos de los medios de transporte, como la introducción de nuevas tecnologías y tipologías de transporte, el grado de inversión de los gobiernos en la infraestructura viaria, y

el estado de los sistemas de transporte público; los efectos de las preferencias de las y los consumidores como la predilección por la proximidad con espacios abiertos, por las viviendas unifamiliares, por la propiedad, por la forma de vida urbana, la proximidad con otras personas o amenidades urbanas, proximidad al lugar del trabajo; y por último, los efectos atribuibles a la gobernanza, como la forma de organización administrativa, estado de derecho, adopción y respeto de la democracia, la gestión de los municipios metropolitanos o la existencia de entes encargados de la planificación (Shlomo et al., 2005).

En este sentido, los grandes contrastes existentes entre el mundo anglosajón y el europeo con la región latinoamericana en los aspectos arriba señalados ponen en entredicho la validez de las hipótesis predominantes en la literatura del desarrollo urbano realizadas para aquellas regiones. Del mismo modo, cabe señalar las notables diferencias que se presentan hacia el interior de la misma zona latinoamericana, toda vez que las ciudades capitales, así como las zonas metropolitanas, presentan características y dinámicas de distinta envergadura con respecto a las ciudades de menor jerarquía. Tales diferencias engloban los seis diferentes efectos enumerados por Shlomo et al. (2005) que fueron descritos en el párrafo anterior, lo cual evidencia que de un territorio a otro, aun cuando se trate de la misma región, pueden encontrarse dinámicas y procesos diferentes que configuran el fenómeno urbano imprimiéndole un carácter muy local.

A este respecto, resulta importante enfatizar que, durante las décadas de 1990 y 2000 se dieron importantes cambios estructurales en la región latinoamericana, entre estos, se lanzaron numerosos programas públicos destinados a combatir la pobreza y el mejoramiento de la infraestructura. Se reconoce que, entre las repercusiones que esta política tuvo sobre las ciudades de América Latina se encuentra el hecho que, al elevar los niveles de inversión pública sobre el territorio, se promovió la expansión física de las ciudades más allá de su crecimiento demográfico que, si bien era un fenómeno que ya venía presentándose con anterioridad, las pautas alcanzadas a partir de este periodo no tuvieron precedente.

Así también, dentro del contexto de influencia y fuerte vinculación del desarrollo latinoamericano con diversos cánones que se han mencionado anteriormente, es necesario mencionar la condición que, desde la *Teoría de la Dependencia,* ha guardado la región en relación con otras regiones del mundo, particularmente con Estados Unidos y Europa. Esta teoría, que apareció en el continente hacia la década de 1960 con fuertes bases marxistas (aunque



también se reconoce una vertiente de la teoría de la dependencia que no alude bases marxistas), sostiene que el sistema económico capitalista ha creado sociedades desiguales y relaciones desventajosas para América Latina, toda vez que apunta que el subdesarrollo de la región está directamente ligado a la expansión y desarrollo de los países industrializados, destacando el hecho que la dependencia no se limita a relaciones entre países, sino que también se crean estructuras internas en la sociedad con base en esa relación (Blomström & Hettne, 1990). Si bien, los teóricos de la dependencia no abordaron directamente las cuestiones de la urbanización en Latinoamérica, se reconoce una estrecha correspondencia entre sus argumentaciones sobre el desarrollo económico y los procesos de urbanización en las ciudades latinoamericanas, reconocidas como urbanizaciones dependientes y, en este sentido, la organización del espacio en América Latina se caracteriza por la prevalencia de polos históricos, es decir por procesos de concentración de las oportunidades y del poder (Rivera Pabón, 2012), tanto entre ciudades, como al interior de las mismas.

Es importante destacar el papel que la globalización tiene en el desarrollo urbano de América Latina, toda vez que la globalización de la economía, los procesos, la tecnología, la sociedad y la cultura provoca la reproducción de los fenómenos y dinámicas urbanas en latitudes muy distintas unas de la otras. Así pues, en la región latinoamericana se han experimentado distintas dinámicas urbanas que han implicado importantes cambios en la producción y manejo de los territorios, así como una ruptura con la lógica espacial predominante. Asimismo, debido a las notables diferencias estructurales, culturales, territoriales, políticas y económicas, entre otras, que presenta América Latina con respecto a otras regiones del mundo, sobre todo en comparación con el mundo desarrollado, han impreso de notables singularidades a las dinámicas que se han presentado en las áreas urbanas latinoamericanas. De esta manera, la irrupción de procesos que no se habían presentado hasta determinado momento, obliga a repensar y reestructurar los territorios urbanos a luz de estas nuevas realidades.

Es en este sentido que Manuel Castells (1974) insiste en la necesidad de comprender la constitución, génesis y evolución de los países catalogados como dependientes a fin de poder explicar su proceso de urbanización. El autor refiere que, la urbanización de la región latinoamericana es resultado de la expansión de una misma estructura básica -citando al modo de producción capitalista-, en la que los espacios y las distintas formaciones sociales



cumplen funciones diferentes de acuerdo con las características que poseen y que se corresponden a su forma de articulación.

Así pues, se apunta que, el cambio desde un "capitalismo moderno fordista", caracterizado principalmente por el modelo de operación industrial en el ámbito nacional de los países desarrollados, hacia un "capitalismo posmoderno" de relocalización de las actividades industriales en los países dependientes, y que fue consolidado en la década de los noventa, ha generado una especialización o división del trabajo dentro de esta nueva distinción del sistema económico (Rivera Pabón, 2012). Así pues, América Latina, como país dependiente, está retomando los procesos productivos de la actividad industrial que antes se localizaba en los países industrializados, los cuales ahora realizan, principalmente, actividades del sector terciario y cuaternario, como el sector financiero, investigación, desarrollo e innovación, mismas que constituyen las actividades de mayor especialización y atracción del capital. Sin embargo, este mismo autor menciona que, la escasez de recursos para responder a las exigencias externas de inversión en infraestructura en la región latinoamericana, así como la estructura demográfica de la ciudad, caracterizada por el dominio de una población joven y con un flujo de migrantes rurales que aún es representativo, está limitando el desarrollo de la región, a la vez que le impide competir en los sectores productivos terciario y cuaternario, que ahora mismo se registran como los más remunerados.

Es también a partir de la década de los noventa que en América Latina se suscitan una serie de importantes transformaciones a nivel regional y nacional, producidas por los programas neoliberales que implementaron los gobiernos de la región y que básicamente se tradujo en la privatización de las empresas productoras de bienes y servicios públicos, la desregulación de las economías y la flexibilización del mercado laboral. Es bajo este escenario que en las ciudades se libera el mercado de suelo urbano, se inicia la privatización de servicios públicos y se da una disminución de las intervenciones públicas directas, por lo que los gobiernos pierden su capacidad de negociación y regulación frente a la iniciativa privada (Cardoso Magalhães & Ortiz de D'Arterio, 2009). Es en este contexto de intensos cambios estructurales producto de la dinámica económica que se intensifica la suburbanización de las actividades productivas y la población.

Asimismo, Hidalgo y Borsdorf (2009) señalan que la evolución de las tendencias en las dinámicas del desarrollo y el crecimiento urbano en América Latina son muy difíciles de



determinar, pero concluyen que, en general, el subcontinente latinoamericano se encuentra aún en una fase de suburbanización (donde la vivienda social es un elemento clave del desarrollo de las urbes) puesto que, tanto los nuevos barrios residenciales, así como las nuevos polígonos industriales y centros comerciales se encuentran todavía dentro de la frontera administrativa de la ciudad, y a pesar de que pueden existir tendencias de post-suburbanización, como que las empresas internacionales muevan constantemente sus sedes, actualmente se encuentran dentro de los límites administrativos de la ciudad. Además, los autores mencionados señalan que hoy en día las grandes urbes latinoamericanas crecen menos rápido que la población total y que el dinamismo de las grandes ciudades es más visible en las áreas periféricas de éstas, en lugar de las áreas centrales.

Al respecto de las particularidades adoptadas en la región latinoamericana por las dinámicas de descentralización urbana como la suburbanización, periurbanización y rururbanización, -que, es de señalarse, se presentan de manera más visible cuando el desarrollo económico y el tamaño de las ciudades es significativo y, por el contrario, resulta menos evidente en ciudades pequeñas o medias, condición que permanece como cierta para América Latina-, se apunta que la principal diferencia entre los países industrializados y Latinoamérica al respecto de estos procesos radica en los usos que se presentan en estas regiones, toda vez que en la zona latinoamericana predomina el uso habitacional o residencial, mientras que en los países industrializados es posible encontrar, además de este uso, un fuerte componente industrial.

En este mismo orden de ideas, Prévôt-Schapira (2001) señala que,

> A diferencia de la ciudad norteamericana, la expansión urbana a la latina no es resultado, como lo hemos visto, de una postura antiurbana sino de políticas públicas y mecanismos de mercado que expulsan a las poblaciones de desposeídos. Es verdad que una parte de esas inmensas periferias escapan del subdesarrollo, porque la extensión urbana es también resultado de un proceso de suburbanización a la americana de colonias residenciales, que ocupan amplias porciones de espacio, con una lógica segregativa perfectamente visible. Pero los *human settlements*, "asentamientos humanos", —palabra onusiana forjada en los años setenta para designar a las urbanizaciones lejanas, autoconstruidas y mal equipadas— dominan el espacio periférico de las ciudades de América Latina (p. 35).

Asimismo, Jan Bazant (2001) se refiere a la expansión urbana incontrolada como el proceso de ocupación espacial por asentamientos en forma aislada y muy dispersa dentro de un

territorio ya que, aunque conservan el medio natural, con el tiempo las parcelas dejan de ser cultivadas, entendiéndose como proceso de consolidación a la gradual ocupación de baldíos entre los asentamientos iniciales. Esto también ocurre de manera dispersa e irregular dentro de las parcelas ejidales con un aumento gradual de la densidad. A lo largo de este proceso de urbanización espontánea, las redes de servicios urbanos de la ciudad también se van extendiendo hacia las periferias para atender las necesidades de los nuevos pobladores urbanos. Siguiendo en la línea de Bazant, se apunta que ambos procesos de expansión y consolidación son muy dinámicos y que la expansión urbana es resultante de la dinámica socioeconómica de la población de bajos ingresos en su proceso de asentamiento en el espacio urbano, y ocurre bajo condicionantes de tenencia de la tierra, ubicación de lote y costo, pero también inciden de manera indirecta, la proximidad al equipamiento y a las fuentes de empleo, la disponibilidad de servicios, el acceso al transporte, y aún la cercanía de los parientes.

Por su parte, P. Da Cunha y Rodríguez Vignoli (2009) sostienen que es poco probable que un fenómeno de *contraurbanización* se de en esta región, ya que los flujos migratorios campo-ciudad, si bien han disminuido, aún continúan presentándose. Sin embargo, Carlos Ferrás (2007) indica que, de concluir su existencia, la contraurbanización en Latinoamérica podría enmarcarse en la transición posindustrial de su sistema de asentamientos o en los impactos de la globalización advertidos por De Mattos (1998, en Ferrás, 2007) al existir un proceso de redistribución de la población y de las actividades industriales en las ciudades pequeñas y medias, así como la presencia de una reestructuración productiva-territorial debido a la presencia en los ochenta y noventa de tendencias de redistribución espacial de actividades y empleos entre las áreas metropolitanas y ciudades, así como en los asentamientos de menor importancia (p. 8).

En este sentido, es importante señalar que, si bien la actividad agrícola se ha incrementado en los últimos años, no se trata de una vuelta a esta actividad como en otras regiones donde sí es evidente el fenómeno de contraurbanización, sino, más bien, se trata de una actividad que se concentra en grandes productores agrícolas, grandes compañías y no pequeños ejidatarios, que, en general, son quiénes continúan migrando hacia las grandes ciudades.

Del mismo modo, Cardoso y Fritschy (2012) mencionan que, en el territorio mexicano han surgido diferentes categorías de denominaciones como "municipios rururbanos", que



corresponden a menos de 15.000 habitantes y con alrededor del 10% de la población económicamente activa que trabaja en municipios urbanos o metropolitanos cercanos o "municipios rurales" (que no cuentan con una localidad de al menos 15.000 habitantes en 2000, además de que más del 90% de su población económicamente activa se encuentra trabajando en el interior del municipio al que pertenece (p. 34-35).

Por otro lado, es necesario apuntar el importante papel que juegan hoy en día las urbanizaciones o barrios cerrados, sobre todo en las dinámicas de fragmentación urbana, toda vez que en algunas ciudades del subcontinente han llegado a formarse "ciudades valladas" de conjuntos de este tipo, con un gran número de habitantes y espacios públicos privados (Hidalgo & Borsdorf, 2009). Su importancia radica en el papel que desempeñan como estructuradores -o desestructuradores- del espacio físico y social y la influencia que ejercen sobre los procesos de segregación, así como las implicaciones y retos que conllevan para la administración pública.

Así pues, la manera en la que se ha abordado la fragmentación urbana en los territorios latinoamericanos refiere a un fenómeno que se apunta cada vez más frecuente y que implica la proximidad entre ricos y pobres, pero en espacios aislados, presentándose agrupamientos por afinidad, provocando relaciones asimétricas entre las dos partes de la ciudad, fragmentación de la unidad de ciudad, lo que resulta en un agravamiento de las desigualdades sociales (Prévôt-Schapira, 2001) ya de por sí sumamente presentes en la región. Es precisamente esta misma condición preexistente en la región, conjugada con las demás características económicas y sociales que ya se han abordado, las que están modelando la presencia de la fragmentación en el territorio latinoamericano, que cabe destacar, su notoriedad coincide con la irrupción de la globalización en estos países. De esta manera, una de las principales expresiones de la fragmentación es de la mano de los fraccionamientos cerrados, que se han presentado como una copia de las *gated communities* de Estados Unidos, encontrándonos ante la misma línea que se presenta en ese país (Borsdorf, 2003b).

Al respecto de la proliferación de las urbanizaciones cerradas en los países latinoamericanos, Axel Borsdorf (2003b) acertadamente señala que el crecimiento de los barrios cerrados en América Latina no es atribuible a una sola causa, sino que es el resultado de una serie de procedencias, relaciones y conexiones de distinta índole. En este sentido, los barrios cerrados nuevos que aparecen en las últimas décadas tienen raíces en la tradición cultural



latinoamericana. Sin embargo, el mismo autor señala que, la influencia de la globalización, la transformación económica y sus consecuencias, como el retraso del estado, la desregulación del desarrollo urbano y de las normas de planificación, así como el crecimiento de la criminalidad, son fuerzas poderosas que hacen que el proceso se intensifique. Así pues, las comunidades cerradas se han convertido en un elemento muy importante en la urbanización de los territorios latinoamericanos, lo que se refleja en el paisaje de éstos.

A razón de lo anterior, se puede observar como el debate acerca de la conformación del territorio y los procesos que en este toman parte es una cuestión vigente hoy en día en América Latina, así pues, las hipótesis de ciudad monocéntrica, fragmentación, procesos suburbanos y dispersión policéntrica figuran dentro de las investigaciones que se realizan sobre la región, apuntando hacia la conformación de ciudades policéntricas, afirmación que se sustenta en la expansión periférica de las ciudades de la región (Ingram, 1998; Rodríguez Vignoli, 2008).

2.1.2 Las ciudades hoy.

Aún hoy en día, cuando nos encontramos ante distintas dinámicas urbanas influidas por un sin fin de procesos de diversa índole, de los que, sin duda alguna, la globalización es uno de los fenómenos que más ha influido en la forma de vida actual y, por ende, en la forma en la que se presentan las dinámicas urbanas en el presente, la expansión periférica de las ciudades se presenta como la constante. En este sentido, es necesario señalar que el crecimiento de las periferias sigue presentando los mismos señalamientos que hace algunas décadas, cuando el crecimiento suburbano empezó a popularizarse; incrementa los desplazamientos, sobre todo en transporte privado, por lo que también se incrementa el consumo de energía; las infraestructuras se encarecen, así como la prestación de servicios; así también los ya indicados efectos negativos en la calidad del paisaje y el medio ambiente (García Palomares & Gutiérrez Puebla, 2007).

Es de destacar también la generalización de la prevalencia de las bajas densidades, producto del incremento -o consolidación, para el caso latinoamericano- de viviendas unifamiliares y edificios residenciales de pocas plantas, que ya no es más exclusivo de los grupos sociales más pudientes, sino que es trasladado y adoptado por todos los sectores socioeconómicos. Así pues, la ciudad horizontal -o partes de ciudad- se ha abierto camino como una de las



manifestaciones más comunes del desarrollo urbano y la expansión de las ciudades. Por otra parte, diversos autores (como David Harvey, Edward Soja o Neil Smith) han advertido sobre las consecuencias que las medidas neoliberales tienen sobre los territorios urbanos, lo cual está provocando una mayor desigualdad socioespacial, así como la banalización del espacio, poniendo de manifiesto la estrecha relación que hoy en día se distingue entre globalización, urbanismo y planificación territorial.

Ahora bien, Escudero Gómez plantea que, a pesar de que hoy en día muchos autores están abogando por la superación del "antagonismo" que opone a lo urbano de lo rural, sustentado en la aparente desaparición de la dialéctica campo-ciudad en los países más urbanizados -toda vez que la ciudad se entiende como la suma de actividades que desarrollan las personas que viven y trabajan en ella, por lo cual se debería de incluir un territorio mucho más extenso que el área continua edificada-, la dicotomía debe pervivir debido a que el paso humano de áreas rurales a urbanas sigue siendo una clave demográfica y fundamental en nuestro mundo (p. 124-125).

Por otra parte, no debe dejar de señalarse la realidad urbana contemporánea de la cual puede decirse lo siguiente: "la ciudad como ámbito vivencial, de encuentro, de sociabilidad, de articulación social y solidaria; ha ido cediendo espacio a la valorización capitalista exacerbada, a la lógica territorial de la economía global, al avance sobre el espacio público" (Ciccolella, 2012, p. 11).

En síntesis, las principales tendencias socioeconómicas que se experimentan a nivel local y urbano en las ciudades de la actualidad, y específicamente en Latinoamérica son las siguientes; el empobrecimiento de sectores y clases medias, como efecto de la precarización laboral, el retiro del "Estado benefactor" y el detrimento en los niveles de ingreso de la población; la fragmentación socioeconómica y segregación residencial que se asocia con nuevos estilos de vida y pautas de consumo; desintegración y exclusión social, mismas que alimentan el círculo de la pobreza; migraciones poblacionales hacia zonas con mayor capacidad de empleo, y reestructuración demográfica, mediante nuevos flujos poblacionales permanentes y coyunturales; así como fuertes impactos socioculturales y "emergencia de problemas sociales" asociados a la expansión de la pobreza y la segregación urbana, como son la inseguridad, marginalidad y delincuencia (De Mattos, 2006; Veiga, 2009).



ONU-Habitat (2003) emite unas conclusiones poco optimistas basadas en su reporte del año 2003, pero que se precisan como válidas hoy en día, advirtiendo que, las ciudades "en lugar de ser un foco de crecimiento y prosperidad, se han transformado en una tierra desbordada por un excedente de población trabajando en servicios industriales y comerciales no cualificados, desprotegidos y de bajos ingresos" (p. 46). Asimismo, en su Informe sobre el Desarrollo Humano del año 2016 (ONU, 2016) refiere que, "alrededor de 880 millones de personas viven en barrios marginales, y se prevé que en torno a un 40% de la futura expansión urbana del planeta se produzca en este tipo de barrios" (p. 32), advirtiendo que, con la rápida urbanización, proliferan situaciones de violencia y delincuencia en las urbes.

Así pues, puede decirse que el panorama actual de las ciudades exhibe profundas desigualdades sociales, así como una tendencia hacia la fragmentación del espacio y la sociedad. En un mismo espacio conviven grupos sociales con un alto nivel de vida que pueden experimentar las ventajas de la globalización, como la incorporación de nuevas tecnologías, nuevas formas de vida y de consumo, y por el otro lado, grupos sociales menos favorecidos que se empobrecen cada vez más, y que también advierten las transformaciones sociales y culturales impuestas desde la cultura global que ha irrumpido tan dinámicamente en la vida cotidiana de nuestras sociedades -si bien, con distinto grado de penetración y de impacto-, como el cambio de costumbres, la pérdida de los valores y la identidad local.

En cuanto a la dinámica actual de las periferias urbanas, Hidalgo y Borsdorf (2009) advierten de la presencia de una nueva dimensión que difiere de lo ocurrido en otras partes del mundo, esto es, que las áreas periféricas de las grandes ciudades se volvieron más dinámicas que sus áreas centrales. Anterior a la década de 1980, en la literatura se asociaba a las zonas periféricas con imágenes negativas, otorgándoles un carácter residual, reduciéndolas a un territorio dominado y dependiente de la centralidad, donde las las patologías o problemas urbanos son más perceptibles, tales como la degradación física y social, la marginalidad y la exclusión (Dematteis, 1998). Dematteis (1998) refiere que, esta imagen de la periferia se asocia a un pensamiento hegemónico del cual, sus representantes se identificaban con el centro, que solían habitar, y el cual correspondía, sobre todo, a la fase fordista que estructuraba jerárquica y clasistamente las relaciones sociales representadas en el territorio. En este sentido, la fase posfordista no se corresponde más a esta dinámica, en la que la composición y geografía de ciudad refleja otros acontecimientos y fase del desarrollo. Así pues, las periferias de hoy en día son producto de las múltiples y profundas transformaciones del espacio, sociedad y



estructura urbana han experimentado en las últimas décadas. Rodrigo Hidalgo y Axel Borsdorf (2009) señalan que, "las periferias de las ciudades que hasta hace unos 20 años eran zonas suburbanas, es decir un complemento de los suburbios, ahora son entidades diferenciadas funcionalmente, que tienen su propia centralidad" (p. 182).

Actualmente, la localización de viviendas y desarrollos residenciales en las periferias de las ciudades latinoamericanas obedece a varios factores. Para el caso de las clases sociales más pudientes, el estatus encontrado en estos escenarios u otros de tipo urbano pero dotados de cierta exclusividad constituye un elemento importante en la formación de periferias residenciales (Hidalgo & Borsdorf, 2009). Escudero Gómez (2006) señala que, la conjugación de factores espaciales -como la gran cantidad de suelo libre-, así como una normativa urbanística mucho más laxa actúa como promotor de la especulación, fenómeno de suma importancia en la expansión periférica, y que es permitido por las administraciones ya que les provee de mayores ingresos para su funcionamiento. Asimismo, el autor afirma que, la creciente dispersión de las ciudades ha sido acompañada por otros fenómenos de gran trascendencia y de gran impacto en la sociedad y el territorio, como es la segregación urbana.

Los actuales procesos de reordenación y expansión territorial que se experimentan en las ciudades latinoamericanas (P. da Cunha & Rodríguez Vignoli, 2009), sobre todo las de gran tamaño, abonan al fenómeno de expansión periférica y, por ende, a sus efectos sobre el funcionamiento urbano. En este sentido, una de las cuestiones a destacar es la inacción por parte del poder público en el control de la creación de espacios periféricos, proceso en el que se identifican dos vertientes; por una parte, se encuentran los espacios periféricos para sectores de bajas rentas, que usualmente se ha tratado de ocupaciones ilegales y al margen de cualquier proceso de urbanización, provocando diversos problemas sociales y ambientales (esto último se presenta cuando se "permiten" asentamientos en zonas de alto riesgo o con algún grado de protección ambiental o interés ecológico), y en segundo lugar, la apertura de las periferias urbanas a sectores de más altos ingresos, que tradicionalmente se encontraban en las áreas centrales -sobre todo los de más alta renta-, tratándose en su mayoría de urbanizaciones de tipo cerrado, haciéndose visible el fenómeno de la ciudad fragmentada, de la que hemos hablado anteriormente (Bähr & Borsdorf, 2005; Borsdorf, 2003b, 2003a; Prévôt-Schapira, 1999, 2001, 2005). Así pues, bajo este contexto, Dematteis (1998) se refiere a la periferias como generadoras de nuevos modelos culturales, sociales y políticos que, sin duda, definen la dinámica del resto de la ciudad.



2.1.3 Ciudades medias mexicanas

La región latinoamericana se caracteriza por la concentración de la población en megaciudades, donde también se ha concentrado la riqueza y las actividades productivas. Cabe decir que México tiene una fuerte tradición de urbanización y de concentración en grandes metrópolis que se presenta desde la época prehispánica, cuando la gran Tenochtitlán era de las ciudades más pobladas del mundo (Aguilar & Vieyra, 2008; Díaz Quintero, 1993; Negrete Salas, 2010). Esta tendencia a la concentración territorial se ve reforzada con las imposiciones emitidas desde España para la creación de nuevas divisiones administrativas y políticas del territorio, que no hicieron más que impulsar el desarrollo de la metrópoli de la Ciudad de México (Díaz Quintero, 1993). Con el devenir de los años se suscitan una serie de eventos económicos y políticos en el país que influyen determinantemente en la constitución del sistema de ciudades mexicano en el cual, a pesar de que paulatinamente surgen varios centros urbanos de importancia, la concentración en grandes ciudades sigue consolidándose.

En épocas más recientes, estas grandes aglomeraciones urbanas se han ubicado ventajosamente en relación a las ciudades medias o pequeñas debido a un conjunto de factores entre los que destacan el acceso a infraestructuras y servicios, así como la disponibilidad de recursos humanos calificados y diversificados, razón por la cual fueron advertidas como mejores lugares para vivir y con mejores condiciones para la valorización de los recursos y capitales (De Mattos, 2006). Las grandes ciudades pues, sin duda alguna, gozan de diversas ventajas competitivas frente a las ciudades de menor tamaño, cuestión que se ha reforzado con la globalización y que, paradójicamente, también es uno de los motores del impulso que han experimentado las ciudades intermedias en los últimos años, como se verá más adelante.

En este sentido, la desmesurada importancia que ha recaído sobre las regiones metropolitanas ha hecho que la mayoría de los estudios sobre el ámbito urbano se enfoquen en estas ciudades de gran tamaño, y a pesar de que la situación ha empezado a cambiar a partir de un renovado interés por estudiar las ciudades intermedias, siguen siendo aún limitados los estudios que aborden las ciudades de menor tamaño o importancia, sobre todo por la cantidad existente de éstas, dejando un abanico de posibilidades de investigación e intervención en territorios muchas veces inexplorados. Bolay y Rabinovich (2004, p. 3) afirman que, "muchas ciudades con una población menor son notablemente activas en los



niveles local y regional, desempeñando un importante papel en la evolución económica y social de los países en vías de desarrollo", como lo es la región latinoamericana. Por su parte, P. da Cunha y Rodríguez Vignoli (2009) refieren que, un 40% de la población urbana en América Latina vive en ciudades intermedias, conformando "el segmento más poblado del sistema de asentamientos humanos" (CEPAL, 2012, p. 156) .

En la definición de lo que es una ciudad media se encuentra una evidente primacía del peso poblacional que albergan, en este sentido, se pasa por la valoración del tamaño del país del que se trate y la estructura de su sistema de ciudades. México tardó mucho tiempo antes de poder lograr un acuerdo acerca de la dimensión demográfica pertinente para que una ciudad fuera considerada como media (Castillo Palma & Patiño Tovar, 1999). Hoy en día, la definición más utilizada y generalmente aceptada -al menos desde la esfera institucional pública- es la emitida por ONU-Habitat (2012), con base a su dimensión demográfica. Así pues, este organismo plantea que, para el caso de países con más de 50 millones de habitantes, como es el caso de México, una ciudad intermedia es la que tiene entre 500.000 y 1 millón de habitantes. A pesar del notorio peso que tiene la cantidad de población en la definición de una ciudad de mediano tamaño, y de las diferencias que pueda existir entre la dimensión de los países bajo la cual se determina su estructura de ciudades, en la región latinoamericana las ciudades intermedias tienden a compartir funciones similares, independientemente de estas variaciones (Ibidem), como el fungir de articuladoras del sistema urbano entre las ciudades grandes y las pequeñas (Carrión, 2013). Cabe mencionar que, al respecto de las definiciones oficiales, existen numerosas opiniones en contra de la clasificación tomando en cuenta solo cantidad de población, en su lugar, se aboga por la incorporación de otras características en la ecuación, como funcionalidad, importancia económica, provisión de bienes y servicios, relación con una región o el conjunto nacional y la existencia de redes, flujos y relaciones con este conjunto o a nivel global, características que desde el ámbito académico se reconocen e integran en su definición y que son el componente principal del enfoque para pasar del concepto de ciudad media al de ciudad intermedia- el primero se enfoca en la dimensión demográfica, mientras en el segundo tienen más peso las funciones que realiza como articuladoras del territorio, sin embargo, actualmente ambos conceptos se usan indistintamente- . En este sentido, se reconoce que las ciudades intermedias funcionan como centros proveedores de bienes y servicios más o menos especializados en su área de influencia, así como de nodos intermediarios entre las grandes ciudades y su zona de influencia, cabe enfatizar que la posición que ocupa cada ciudad en las redes de las cuáles



forma parte no depende únicamente de su tamaño, sino de su capacidad para integrarse a la interacción y flujo de bienes, personas, servicios e información (Pasciaroni, 2012).

El reporte realizado desde ONU-Habitat (2012) sobre el estado de las ciudades de América Latina y el Caribe precisa que el atractivo de las ciudades medias ha aumentado debido a una serie de avances en materia de servicios e infraestructura, lo que abonaría el equilibrio del sistema de ciudades de los países del subcontinente latinoamericano. Al respecto, cabe señalar que, durante las décadas pasadas, las ciudades medias fueron señaladas como trascendentes en la estrategia de desconcentración urbana que pretendía frenar el desmesurado crecimiento de las metrópolis -sobre todo la ciudad de México-, sin embargo, dicha estrategia seguía girando en torno a lo que la metrópolis necesitaba y no se trataban a cabalidad los procesos y dinámicas que tomaban parte en las ciudades medias o pequeñas y su correcta planificación, estamos pues hablando de una "estrategia centralista de desconcentración", por contradictorio que pueda parecer.

Otro aspecto a resaltar es la disparidad entre los recursos económicos que reciben las grandes ciudades y las de menor tamaño, pues en la mayoría de los casos los gobiernos locales de las grandes ciudades reciben mayores ingresos propios, además de los que les son otorgados por transferencias, situación que determina la autonomía o dependencia con la que pueden buscar el desarrollo de su territorio (Carrión, 2013).

Para el año 2018, México presenta un alto grado de urbanización, el 74,2 por ciento de la población mexicana vivía en zonas metropolitanas, conurbaciones y centros urbanos (SEDATU - CONAPO, 2018). Bajo este contexto, en México las ciudades intermedias son las que más crecen (Álvarez de la Torre, 2010; Consejo Nacional de Población, 2007), comportamiento que trae consigo, de manera muchas veces acelerada, las manifestaciones de los fenómenos observados en las grandes metrópolis. Sin embargo, presentan una ventaja respecto a éstas, pues de presentarse los procesos que ya han experimentado las grandes metrópolis, lo hacen de manera tardía, por lo que sus problemas generalmente no han alcanzado el cariz de lo irreversible, representado una oportunidad histórica de comprenderlos y enfrentarlos. Desde la mirada de Sabatini (1998) representan el futuro de la región y "el aprendizaje que se logre en las ciudades intermedias podría, incluso, ayudar a mejorar la gestión urbana y la situación de las ciudades de mayor tamaño" (p. 129).



Hacia la década de los ochenta Boris Graizbord (1984) ya indicaba que la tendencia de concentración de población en México hacia las grandes metrópolis mostraba signos de haberse revertido en favor de localidades medias y pequeñas, y señalaba la necesidad de conocer a profundidad el funcionamiento de la estructura económica y demográfica de las ciudades intermedias y su área de influencia. En efecto, en las últimas décadas las ciudades medias han ganado protagonismo dentro de la esfera del desarrollo urbano y económico del país debido a varios factores. Por una parte, han reforzado su competitividad, proceso en el cual la globalización ha fungido como facilitadora de acceso a diversas esferas regionales o mundiales y a diversas tecnologías, pues se reconoce que la relación global-local tiende a fortalecer las ciudades intermedias derivado de la internacionalización de lo local (Carrión, 2013). Mientras que por otro lado, también han incrementado su atractivo como lugares para vivir, si bien, producto de esta misma competitividad fortalecida, pero complementada con el hecho de que estamos hablando de asentamientos con una escala más humana y apropiable para las y los ciudadanos, lo que se traduce en una mayor identidad, mayor cohesión social y mejores relaciones interpersonales (Arrieta Chavarría, 2012).

No obstante, se advierte que debido al crecimiento acelerado que se desarrolla en algunas de estas ciudades, producto de inversiones industriales de gran escala que les dejan con poca posibilidad de negociación con las entidades inversoras y a su vez con poca capacidad técnica para liderar con un proceso de desarrollo urbano de esta magnitud, el riesgo de multiplicación de asentamientos precarios bajo estas circunstancias se magnifica (ONU-Habitat, 2012), representando un reto de gran envergadura para las administraciones municipales. Asimismo, se identifica una dinámica característica de las ciudades intermedias que, de manera similar a lo que pasa en las grandes ciudades metropolitanas, reproducen centralidad y dispersión hacia sus franjas periféricas, periurbanas, y aún hasta los ámbitos rurales (Martner Peyrelongue, 2015).

Álvarez de la Torre (2010) -quien se ha dedicado a estudiar las transformaciones del espacio y la estructura de las ciudades medias mexicanas- afirma que, estas urbes cuentan con un fuerte dinamismo poblacional debido a que presentan las tasas de crecimiento poblacional más altas, lo que ha provocado que experimenten cambios de manera muy rápida. Estas ciudades históricamente empiezan su crecimiento a partir del centro, pues era donde se localizaban las principales actividades económicas, políticas y religiosas, es así que hasta los años ochenta el centro histórico de muchas de las ciudades medias mantuvo su posición de

mayor accesibilidad y jerarquía con respecto a los demás espacios urbanos, sin embargo, con el paso del tiempo esta centralidad fue modificándose debido a las distintas condiciones socioeconómicas, geográficas, políticas y las dinámicas de crecimiento demográfico, (Aguilar & Vieyra, 2008; Álvarez de la Torre, 2017). Asimismo, Álvarez de la Torre (2017) sostiene que, la estructura urbana de las ciudades medias en México empezó a modificarse a partir de los cambios y adaptaciones que se realizaron en éstas a fin de poder participar en la economía neoliberal que domina la economía nacional, pasando de una estructura concéntrica inicial a una de tipo multicéntrica o sectorial, sin embargo, advierte que no se han realizado los suficientes estudios que identifiquen en qué medida se ha dado esta transformación y que doten del fundamento teórico necesario para sustentarlos. A pesar de esta advertencia, el autor sostiene que, la transformación experimentada a finales del siglo XX en las ciudades intermedias del contexto mexicano fueron de tal envergadura que alteraron la estructura espacial de distribución de la población y del mercado de vivienda en renta, pues en sus investigaciones encuentra que el espacio urbano nuevo, mismo que ha sido creado a partir de los años noventa en las ciudades medias, representa el 57 por ciento de la superficie de las ciudades, lo cual nos da una idea de la importancia de dicha extensión y como modificó las características del espacio urbano existente. También como consecuencia de esta dinámica se advierte la degradación de las zonas centrales de las ciudades intermedias, debido al desplazamiento de diversas actividades económicas, administrativas y de esparcimiento hacia zonas menos centrales.

Ahora bien, el crecimiento de las áreas suburbanas de las ciudades medias es una cuestión vigente, afirmación que se relaciona con lo expuesto por Rontos et al. (2012) quienes afirman que esta dinámica es visible sobre todo en las ciudades de más rápido crecimiento. Es precisamente este escenario de acelerado crecimiento el que está favoreciendo la elección de las áreas periféricas como lugares de residencia para una gran parte de la población, pues, como ya se ha apuntado, el precio del suelo en estos sectores tiende a ser más bajo que en las áreas centrales, en consecuencia, se presentan como la primera opción de vivienda para la población que busca acceder a una, o para el desarrollo de viviendas en el caso de las desarrolladoras que buscan construir sobre suelo muy barato por así convenir a sus intereses, situación que les hace mirar hacia las zonas más alejadas de la ciudad central que son las que ofrecen estas posibilidades de precio bajo. En este contexto, se apunta que, generalmente, la población mexicana de escasos recursos económicos encuentra resolución a sus necesidades de vivienda en la periferia de las ciudades, tratándose en la mayoría de las veces de

ocupaciones que de manera ilegal o irregular ocupan el suelo -para el caso de quiénes no son incorporados en un programa oficial de vivienda, sin embargo, ha de decirse que cada vez más existe un control más efectivo sobre las invasiones-, para después autoconstruir sus viviendas al margen de las autorizaciones gubernamentales necesarias y sin cumplir los requisitos mínimos para ser aceptables y, posteriormente iniciar una lucha para que les sean introducidos los servicios e infraestructura necesaria para hacer de sus viviendas y su entorno algo habitable (Jiménez Sánchez et al., 2016; Pérez-Tamayo, 2013). Por el contrario, también se identifica otra forma de ocupación de suelo periférico, cuyas características se sujetan a la legalidad jurídica y administrativa, generalmente llevada a cabo por promotoras y desarrolladoras inmobiliarias, que cuentan con la infraestructura y servicios básicos, tanto para la población de escasos recursos y, en las últimas décadas, también para los sectores más acomodados, de tal manera que, en las periferias mexicanas actualmente conviven estos dos mecanismos de desarrollo, generando una rápida y acelerada expansión urbana (Jiménez Sánchez et al., 2016) a la vez que permite la reproducción del fenómeno de fragmentación urbana del que tanto se ha hablado, pues, además de las diferencias sociales y espaciales que se observan entre unos barrios y otros, se incorpora a esta esfera la construcción y desarrollo de diferentes tipos de servicios y amenidades para dar servicio a la población. En este sentido, el escenario periférico de las ciudades medias se presenta en varias vertientes; en forma de diversos conjuntos de viviendas pequeñas, predominando las de tipo unifamiliar, muchas veces con accesos complicados o limitados, mala calidad de la edificación, de los servicios y el equipamiento básico, como es el caso del transporte público del cual encontramos una oferta muy limitada. Por otro lado, zonas de autoconstrucción sin la infraestructura, servicios y equipamiento básico y, por último, las periferias privilegiadas, en donde sí es posible encontrar estos elementos de mejor calidad, así como viviendas más amplias, sin embargo, en la mayoría de los casos siguen compartiendo la problemática del acceso y el transporte que presentan las zonas periféricas menos favorecidas. Para el caso de la presente investigación, las zonas elegidas para ser analizadas se corresponden con el segundo mecanismo de desarrollo mencionado, puesto que se trata de urbanizaciones llevadas a cabo por promotoras de vivienda particulares, que cuentan con todos los servicios y dentro de la normatividad establecida en los planes de desarrollo urbano.

Así pues, bajo este escenario caracterizado por tendencias de expansión dispersa en las ciudades medias mexicanas, es que la infraestructura y los sistemas de transporte tienen un papel relevante, tanto como conectores de las distintas áreas de la ciudad, como



estimuladores de dicho crecimiento disperso. Ante todo, resulta evidente que se vislumbran una gran cantidad de problemáticas respecto a la movilidad de las personas en el marco de las configuraciones y dinámicas espaciales que se destacan en las ciudades intermedias de México, y para lo cual se requiere de análisis profundos que deriven en estrategias adecuadas para responder a estas realidades contemporáneas.

Para concluir, en palabras de Omar Arrieta (2012), la ciudad intermedia "es mediadora del proceso de acumulación a escala mundial y se escinde, se vuelve dual diría Castells, [a su vez] se fragmenta y se llena de contradicciones y contrasentidos" (p. 28).

2.2. Segregación social en el espacio urbano. Una realidad contemporánea.

La dinámica de crecimiento explosivo que se vivió en el siglo pasado en las ciudades latinoamericanas, tanto en términos espaciales como demográficos, ha condicionado muchos de los procesos que hoy en día se padecen en esta región, como el incremento de la desigualdad, la pobreza y la exclusión social. Estos fenómenos, si bien no son exclusivos de las urbes, tienden a concentrarse en ellas, trayendo consigo un cúmulo de consecuencias territoriales, pero quizá las más preocupantes se encuentran en las implicaciones de tipo social.

Existe pues una tendencia natural a la agrupación de los individuos que, cuando se ve acompañada de la creación de barreras territoriales y simbólicas, así como esquemas de distinción y estigmatización, la integración de la sociedad se ve obstaculizada, lo que resulta en la fragmentación del territorio y el tejido social de las ciudades, así como en la exclusión de ciertos sectores de la población, usualmente recayendo sobre los grupos más vulnerables o desfavorecidos.

La segregación residencial socioeconómica es, por lo tanto, una de las expresiones más evidentes de dicha tendencia a la agrupación, desencadenando una serie de implicaciones predominantemente negativas frente a las excepcionalmente positivas –como la preservación de costumbres e identidades de grupos minoritarios, o la creación de negocios étnicos–, de tal manera que cada vez son más los estigmas asociados a estas áreas, como el aumento de la economía informal, la desintegración familiar, y la acentuación de la delincuencia (Kessler & Di Virgilio, 2008; Francisco Sabatini, 2003).



En América Latina, y a pesar del reconocimiento del fenómeno de la segregación desde décadas atrás, no ha sido sino hasta fechas recientes que se ha profundizado sobre su estudio empírico, debido a la escasez de datos y la dificultad de acceso a la información necesaria para su documentación (Monkkonen, 2012). Entender la segregación de las ciudades de América Latina es de suma importancia, puesto que esta región tiene una de las desigualdades por ingreso más altas del mundo y marcadas divisiones de clase. Así pues, la localización espacial de los distintos grupos sociales bajo los cuales se configura el territorio como parte de la comprensión del fenómeno segregativo tiene implicaciones importantes para las relaciones sociales y la gobernabilidad en la región (Roberts & Wilson, 2009).

Hablar de segregación es abordar un proceso, debido a su carácter cambiante y evolutivo, que puede estudiarse desde múltiples acepciones y disciplinas, que comparten el interés por analizar el aislamiento o la concentración espacial de un grupo de personas con respecto a otro. Si bien no es el objeto de esta investigación profundizar sobre los procesos de segregación, se hace necesario un breve abordaje a fin de poder enlazar los conceptos que interactúan en la construcción de esta tesis, por lo que este apartado presentará los conceptos y definiciones más importantes al respecto.

2.2.1 Segregación territorial ¿De qué estamos hablando?

La segregación puede definirse como las "formas desiguales de distribución de los grupos de población en el territorio" (Lévy & Brun, 2002; Rodríguez Vignoli & Arriagada Luco, 2004, p. 6; Rubiales Pérez, 2017; White, 1983), ya sea que se trate de grupos conformados acorde a la misma condición social, religiosa, étnica, cultural, profesional o etaria, en la cual pueden advertirse los enfoques geográfico y sociológico que primarán en el abordaje de esta investigación.

Por otro lado, Kaztman (2003) lo entiende como el "conjunto de procesos que resultan en una creciente polarización de la distribución territorial de hogares que pertenecen a categorías socioeconómicas distintas"(p. 19-20). Entendida así, la polarización genera que la composición social de estos sectores sea cada vez más homogénea hacia el interior y más heterogénea hacia el exterior, lo que dificulta la interacción cotidiana entre los individuos de distintas clases sociales.



En el estudio de la segregación algunos autores y autoras otorgan más peso a las diferencias en las características de las viviendas que habitan estos grupos, otros a los bienes de consumo que poseen. A pesar de estas diferencias en su abordaje, lo cierto es que la segregación se traduce en la desigualdad de las condiciones de acceso a los beneficios de la ciudad.

2.2.2 Antecedentes y posibles causas

Las ciudades han sido testigos de las formación y lucha de clases que desde épocas muy remotas ha estado vinculada a la división social del trabajo (Soja, 2000), desde la época preindustrial las ciudades tienden a segmentarse (Nightingale, 2012) en sectores de acuerdo a las distintas características socioeconómicas de sus habitantes. Engels (1845) haría un interesante análisis de las ciudades inglesas y particularmente los barrios pobres de Londres, en donde habitaban mayormente la clase obrera, describiendo las malas condiciones de su hábitat en contraste con los espacios destinados a la burguesía. Sin embargo, el estudio de la segregación como fenómeno fundamentalmente característico de las ciudades y como una de las expresiones más evidentes de dicha segmentación social aparece por primera vez en la esfera internacional hacia inicios del siglo XX. Es hacia esta época que se realizan las primeras investigaciones que presentan el fenómeno explícito de la segregación de la mano del Departamento de Sociología de la Escuela de Chicago y su corriente denominada "ecología humana" encabezada por Robert Ezra Park, Louis Wirth y Ernest W. Burgess, para después expandirse al ámbito europeo.

Es desde la perspectiva de la ecología humana que se tratan de explicar los "problemas" de la ciudad a partir de una visión orgánica de ésta, haciendo una analogía y comparando la ciudad con los procesos y fenómenos biológicos presentes en la naturaleza, en este sentido, la segregación es vista como una "patología" de la ciudad que forma parte de un proceso natural. Es dentro de la ciudad, concebida como complejo ecológico elaborado por el ser humano –descrito ante la perspectiva de la citada corriente-, donde los procesos de adaptación social, especialización de funciones y de estilos de vida, competencia por el espacio habitable y demás, interactúan para producir una organización espacial coherente, que mantiene un cierto tipo de "solidaridad social" que Park llama "orden moral" (Harvey, 1979). Bajo este enfoque se expone que la concentración de grupos sociales de bajos ingresos y de los grupos étnicos más desfavorecidos en las zonas centrales de la ciudad es consecuencia de cierto "darwinismo social" (Pérez-Tamayo, Gil-Alonso, & Bayona-i-



Carrasco, 2017) y otorga a la segregación un carácter más "espontáneo", al concebirlo como un producto natural no provocado. En esta línea, Park (1952 en Park, 1999) encuentra que la comunidad urbana presenta una fragmentación en lo que llama áreas funcionales o naturales, que se encuentra ligada con el principio natural de la competencia y la dominación, y en similitud al comportamiento de un medio forestal, unas especies dominan sobre otras, por lo que una nueva fase de equilibrio se producirá a medida que los cambios en las situaciones de dominio por parte de las especies generen variaciones en cuanto a dicho grupo dominante. A partir de esta visión es que Park provee de un sentido de "conveniencia moral" a la segregación, puesto que los individuos segregados se encuentran con otros de sus mismas características, y de alguna manera una misma condición moral, en la que se comparten experiencias, carencias, pensamientos y anhelos, de tal forma que se proporciona un estímulo entre los habitantes de dicha comunidad segregada, mismo que no sería encontrado en una sociedad más heterogénea.

A partir de los años cincuenta se refinan los métodos de cuantificación de fenómeno con la creación de índices de segregación (Duncan & Duncan, 1955) y las metodologías *social areas analysis, spatial analysis* y *factorial ecology*. Esta nueva línea de investigación presenta a las percepciones y preferencias residenciales de los individuos (*behavioural approach*), incluyendo condicionantes de tipo étnico, cultural y religioso (*ethnic-cultural approach*), como inductores únicos o preferentes de la diferenciación espacial (recogidos en Bayona-i-Carrasco, 2006). Esta perspectiva constituye en realidad una evolución al planteamiento de la ecología humana, que continúa bajo la misma línea de explicación del fenómeno de la segregación, pero incorporando los cambios experimentados en la sociedad de la época; la especialización laboral de los individuos, cambios en las tipologías familiares (fecundidad, incorporación de la mujer en el mercado laboral) y las nuevas formas en la segregación de estatus étnico (Ibidem).

Bajo estas aproximaciones se argumenta que la segregación no es sustancialmente el producto de una segregación económica, sino del deseo de las y los individuos de agruparse con otros de características similares, de tal manera que son simples acciones individuales las que desencadenan la segregación residencial. Schelling (1978) expone la existencia de "umbrales o linderos de tolerancia individual" en referencia con las características que exhiben los vecinos inmediatos -sobre todo las de tipo racial-, una vez superado dicho límite o umbral, se desencadena un cambio residencial hacia otra área que vuelva a estar dentro de



esos límites, de esta manera se crea un efecto bola de nieve de cambios residenciales en cadena que acaban por alterar la composición de la zona.

Brian Berry y John Kasarda (1977) sostienen que decisiones similares son tomadas por los individuos como consecuencia de una ecología social ordenada. Bajo esta lógica afirman que, la separación social es producto de las regularidades en las transacciones del mercado del suelo y la vivienda, que se complementan con la alianza de individuos similares en la exclusión de aquellos que presentan características diferentes a las de su zona residencial o en la restricción de ciertos grupos minoritarios a sectores particulares.

Por otro lado, surge otra línea de investigación de bases marxistas que atribuye la causa principal de la segregación a los efectos del sistema de acumulación capitalista, que origina desigualdades económicas y sociales, así como una constante lucha de clases que se transfiere al territorio, situando a los individuos en éste según su condición económica o de acumulación de capital. Bajo esta perspectiva, la segregación sería producto de las fuerzas del mercado, de diferentes actores que emergen y adquieren fuerza bajo la existencia del sistema económico actual, de la interacción entre la estructura social y la segmentación del mercado residencial, traduciéndose en la fragmentación de las clases sociales, misma que se refleja en el territorio y el entorno habitacional de dichas clases (Pérez-Tamayo et al., 2017).

En línea con estos planteamiento, David Harvey (Harvey, 1979) realiza una crítica a las teorías derivadas de la Escuela de Chicago –como la ecología humana y la ecología factorial- que forman la base de numerosos trabajos sobre la creación de guetos, a las que considera faltas de profundización en el funcionamiento del sistema económico y como éste influye en la concentración de ciertos individuos. Harvey, inspirado en un análisis de la obra de Engels de 1845, menciona que, "las miserias de la ciudad eran una consecuencia inevitable del avaricioso y nefasto sistema capitalista" (p. 138), en este sentido, la solidaridad social venía impuesta a través del funcionamiento del sistema de intercambio de mercado y no del "orden moral" como lo sugerían años después –a la obra de Engels- los trabajos de Park.

En su obra, Harvey (Ibidem) presenta algunas ideas que permiten comprender los procesos de segregación en las ciudades. Manifiesta que la desigualdad social territorial es fruto de la distribución en el espacio del ingreso y de los procesos redistributivos dentro del sistema urbano, para finalmente formar una teoría marxista de la renta del suelo urbano. Vilasagra



(1995) manifiesta que a partir de la obra de Harvey es posible encontrar explicación acerca de lo que sucede en el espacio residencial:

> Una primera proposición es que la segregación social urbana aparece como producto del mercado de la vivienda (que capta una parte muy importante de la distribución en el espacio del ingreso) y como reflejo de las políticas redistributivas que se adoptan en cada momento y en cada lugar tanto en política de vivienda como en gasto social territorializado o en infraestructura urbana. Una segunda proposición es que la segregación social en el espacio refleja rentas del suelo diferenciales que no son aprehensibles mediante estudios de centralidad y distancia. Inicialmente, la renta del suelo se define por su centralidad y su accesibilidad a los bienes de consumo, aunque lo que muestra Harvey, entre muchos otros autores que han escrito sobre la teoría de la renta, es que éstas son variables en función de las inversiones realizadas y de las inversiones potenciales, privadas o públicas, en urbanización y en mejoras del suelo (p. 821).

Más adelante, Harvey (1989) establece cuatro hipótesis explicativas de la diferenciación residencial y de diferenciación de clases desde la misma óptica marxista, que merecen ser señaladas:

1. La diferenciación residencial debe ser interpretada en función de la reproducción de las relaciones sociales en el contexto de la sociedad capitalista.
2. Las áreas residenciales proveen de un medio social para desarrollar las relaciones cotidianamente que forman en las personas valores, hábitos de consumo, capacidades y estados de conciencia.
3. La conciencia de clase se ve fragmentada por la segmentación de la población en varias comunidades diferenciales, de esta forma, la transformación de la sociedad capitalista en una socialista se ve dificultada por la lucha de clases.
4. Las contradicciones de la sociedad capitalista, producto de la inestabilidad y sus mismas contradicciones internas, se ven reflejadas e incorporadas en los patrones de diferenciación residencial.

Desde estas afirmaciones, las explicaciones formuladas desde la ecología humana y las preferencias y percepciones individuales son objetadas, al afirmar que este supuesto orden o tendencia natural se encuentra sometido al funcionamiento del mercado y la posición que el individuo tenga en el sistema de clases. En este sentido, las preferencias y percepciones



sociales de la ciudad –que pudieran explicar los patrones de ubicación residencial- están sujetadas al papel que los individuos ocupan dentro del sistema económico, donde las redes de relaciones sociales se establecen a partir de su posición social, factor que influye en gran medida en la creación de los mapas mentales de la ciudad y que, según esta perspectiva, acaba por establecer el uso de la ciudad y las preferencias de los individuos.

Por su parte, Manuel Castells (1974) plantea que, el lugar de residencia está condicionado por la capacidad financiera de los individuos, de manera que la distribución de las residencias en el espacio urbano no sólo acarrea consecuencias de tipo social, sino que condiciona el paisaje urbano de la ciudad al relacionar las características de las viviendas y la población que las ocupa con el tipo y nivel de los equipamientos y de las funciones que se desarrollan en los éstos. También otorga a la lógica del mercado capitalista un elevado peso en la distribución de los lugares de residencia, en el que la capacidad financiera de los individuos –como principal determinante- condiciona de manera directa las agrupaciones que toman lugar en el espacio urbano. En este sentido, especifica los mecanismos sobre los cuales yace el estudio de la estratificación espacial (p. 205):

1. Las características sociales tienden a formar racimos espaciales. Cuanto más cercanas son estas características, más tienden a reagruparse espacialmente.
2. El principio esencial que influencia la distribución de las residencias en el espacio es el prestigio social cuya expresión positiva es lo deseable social (preferencia por vecinos parecidos), y la expresión negativa, la distancia social (rechazo de vecinos diferentes).
3. La distribución diferencial de la renta, expresión de la sanción social (positiva o negativa) de un trabajo dado, determina la accesibilidad al espacio residencial deseado, puesto que está sometida a la ley del mercado (Castells 1974:205).

Desde la óptica de Castells, la estratificación y la segregación urbana no constituyen la proyección directa en el espacio del sistema de estratificación social, sino el efecto plausible de la distribución del "producto" entre los sujetos y del producto -vivienda- en el espacio. La segregación es pues, una manifestación en el territorio de las fuerzas del mercado, en donde éste determina donde habrán de localizarse las personas en el espacio de acuerdo con las posibilidades que tengan de hacerse del producto-vivienda, mismas que son bien conocidas por el mercado.



Las investigaciones más recientes apuntan hacia una coexistencia y complementación de todas estas teorías, asumiendo que, en general, las causas que inducen la segregación socioespacial son complejas y con diversos matices (Fosset, 2006; Ibraimovic & Masiero, 2014).

Cabe añadir que, para el completo entendimiento del fenómeno segregativo, al menos en lo que concierne a su propagación, debe mencionarse el papel que han jugado los procesos suburbanos. En este sentido, Bourne (1996) señala que, las murallas o barreras tradicionales de las viejas ciudades fueron sustituidas por unas de carácter social e institucional durante la proliferación de la suburbanización, y al contrario de las viejas barreras que pretendían separar la ciudad central de los territorios más allá de ésta, estas nuevas barreras suburbanas buscaban dejar fuera los "problemas" asociados a las ciudades centrales. A pesar de que, en un principio, las divisiones asociadas a la suburbanización fueran de tipo social o institucional, no tardaron en verse reflejadas físicamente en el territorio, observándose en forma de comunidades cerradas o aisladas por barreras físicas del resto, convirtiéndose poco a poco en parte del paisaje suburbano. En este sentido, es posible afirmar que la suburbanización del territorio ha abonado a la propagación de la segregación en las áreas urbanas.

2.2.3 Segregación espacial en América Latina y particularidades sobre México.

Sin duda alguna, el estudio de la segregación a escala mundial ha estado muy influido por las investigaciones realizadas desde el ámbito estadounidense, aunque posteriormente se haya incorporado la notable influencia que en este ámbito ejerce la Escuela Francesa de Sociología. El debate actual en Estados Unidos y demás países desarrollados se ha centrado en las minorías étnicas y la persistencia del guetto (Charles, 2003), así como sus efectos desfavorables como reproductores de la desigualdad y perpetuadores de la segregación, el llamado "efecto barrio" (Ham, Manley, Bailey, Simpson, & Maclennan, 2012; Sampson, 2012); la discusión sobre si las políticas públicas deben orientarse a combatir la segregación racial (Massey & Denton, 1993; Wacquant, 1997) o la segregación económica (Jargowsky, 1997; Wilson, 1987) y, por otra parte; la suburbanización de las clases media y alta, la fragmentación del espacio urbano y social (Borsdorf, 2003b; Borsdorf, Hidalgo, & Sánchez, 2007; Janoschka, 2002; Prévôt-Schapira, 2001), el deterioro de los barrios de clase obrera, así como la gentrificación de zonas céntricas que previamente se deterioraron.



Al asumirse que la segregación es un fenómeno marcadamente contextual, con una fuerte incidencia de las circunstancias locales para interpretar su evolución (Porcel López, 2016), no todas las conclusiones emitidas desde otras latitudes son necesariamente válidas para América Latina, donde ha tenido más importancia el estudio de la segregación urbana o residencial por clases sociales. Existe en Latinoamérica una falta de enfoque en la segregación racial, que explicativamente proviene de la política de mestizaje o mezcla racial que ha dominado el discurso sobre la identidad racial en la región y sobre todo, evita abrir el debate sobre el racismo (Telles, 2007 en Monkkonen, 2012). Roger Vekemans, cercano a la década de los setenta, hablaba ya de la carencia de dinamismo interno en la sociedad latinoamericana que provocaba su desintegración social, marcadas diferencias en las condiciones de vida de la población y la falta de estructuras de participación que promovieran su integración (Vekemans, 1969), afirmación que aún hoy en día, casi cincuenta años de distancia de que fuera emitida, puede considerarse como apropiada para la región.

Si bien, la segregación en Latinoamérica surge a la par de la conformación histórica de las ciudades, no fue sino hasta años relativamente recientes que empiezan a surgir las investigaciones que pretenden dar cuenta de este fenómeno y con notable posterioridad a su aparición en Estados Unidos y Europa. Tal como lo menciona Schteingart (2001), durante las décadas sesenta y setenta figuran un buen número de investigaciones que tienen como foco de estudio la problemática de las clases sociales y su estratificación social, así como la estructura urbana en términos sociales. Sin embargo, el estudio de la división social y su distribución en el territorio constituye aún un tema en proceso de consolidación en el contexto latinoamericano, en particular el mexicano. En este sentido, es posible encontrar investigaciones que abordan esta temática en las grandes ciudades mexicanas, llamadas también metrópolis, siendo pocos los casos que centren sus estudios en las ciudades pequeñas o de tamaño medio, salvo recientes y crecientes excepciones (Acosta, 2015; Domínguez Aguilar, 2017; González Gómez, 2014; González Hernández, 2005; Pérez-Tamayo et al., 2017) . Asimismo, se vuelve más común encontrar análisis sobre las periferias urbanas, las llamadas ciudades ilegales y en general sobre los barrios donde se agrupa la pobreza, siendo más escasas las investigaciones sobre la concentración de la clase media alta o alta.

Así pues, las singularidades bajo las cuales se circunscribe el estudio de la segregación en América Latina se remiten a las siguientes: 1) el papel atribuido al mercado no regulado del



suelo; 2) los patrones culturales de las élites latinoamericanas; 3) las regulaciones -o falta de éstas- impuestas por las políticas públicas de planificación; y 4) el crecimiento explosivo de la población urbana (Pérez-Tamayo et al., 2017).

Al respecto al primer factor, se puede hablar de que la presión ejercida por el mercado no regulado del suelo que se conjuga con una deficiente política pública y una sociedad dispuesta -quizá de manera inconsciente- a formar parte del juego del mercado, están generando o exacerbando la presencia del fenómeno segregativo. Ruben Kaztman (1999) indica lo siguiente:

> […] el aumento de la densidad poblacional en la ciudad y sus alrededores, y la consecuente presión hacia el alza del valor de las tierras urbanas; la dinámica de la movilidad social, que hace que una vez que un barrio adquiere un estatus alto, sirva de polo de atracción a aquellos que mejoran sus condiciones económicas […]; la acción de los agentes inmobiliarios que utilizan su capacidad como grupos de presión para desalentar cualquier iniciativa pública de localización de viviendas populares en sectores medios y altos […]; los procesos de ocupación ilegal de terrenos; la acción de propietarios de tierras devaluadas que aprovechando la tendencia de los sectores más pobres a buscar sus propias soluciones a través de asentamientos irregulares, logran que el Estado se haga cargo de la compra de esas tierras; y, las políticas habitacionales que, en un intento de maximizar el aprovechamiento de recursos públicos, procuran ubicar viviendas populares en terrenos urbanos o peri urbanos de menor valor (p. 11).

De la misma manera, Lungo y Baires señalan que:

> La segregación es favorecida por diversos factores vinculados al funcionamiento de los mercados de suelo: restricciones de oferta, niveles de precios, lógicas de localización de actividades comerciales y residenciales que favorecen la expulsión de los pobres y la exclusividad de residencia a distinta escala, liberalización del crecimiento urbano o marcos de regulación que estimulan la fragmentación y segregación urbanas (Lungo y Baires, 2001 en Arriagada Luco & Rodríguez, 2003, pp. 35-36).

Es posible decir que, en términos generales, estos elementos están ligados al sistema de producción capitalista, lo que hace evidente la importancia de la regulación del mercado de suelo como factor clave para contener la segregación urbana y las consecuencias negativas

que se exteriorizan en el territorio de la región latinoamericana, pero sobre todo en sus sociedades.

Por su parte, Sabatini (2003), aludiendo a la relación entre segregación y mercado de suelo, asegura que el precio del suelo, de estar determinado por su uso, se convierte en un factor que excluye usos, debido a que las y los propietarios fijan su precio en relación a los usos esperados, de manera que, cuando un área se ve ocupada por residentes de más altos ingresos se produce el fenómeno especulativo por el alza de los precios de la tierra en base a un mejor uso probable, proceso al que nombra "propagación espacial de la especulación con suelos", que constituye una barrera para la llegada de grupos de menos ingresos a la zona. También, el autor menciona la subordinación de los constructores de la ciudad a la estructura de precios del suelo, de tal manera que, los invasores ilegales han preferido situarse en terrenos de bajo valor comercial, para así evitar abandonar los terrenos ocupados debido a la represión por parte del Estado. De la misma manera actúan los organismos gubernamentales, así como las inmobiliarias privadas, que asientan a los pobres donde ya hay pobres, en suelos de bajo valor con el fin de abaratar los costos de sus proyectos, alimentándose así el ciclo de la segregación en las ciudades latinoamericanas.

Respecto a la segunda particularidad señalada, la imitación de patrones culturales por parte de la élite latinoamericana, que buscan recrear las realidades de los países desarrollados, volviéndose imitadores de conductas y patrones, el mismo Sabatini (2003) señala una debilidad en la identidad social de dichos grupos, ocasionando la exacerbación de la segregación como respuesta a la amenaza de permanencia de su identidad, y la existencia de trozos de ciudad que, por momentos y espacios, se asimilan a un país desarrollado.

Acerca del tercer factor, referente a la influencia de las políticas públicas sobre la planificación, la vivienda, el desarrollo urbano y, particularmente, sobre la localización de la inversión pública, se considera que, en las regulaciones impuestas desde los instrumentos de planificación, hay excesos y vacíos que lejos de aminorar la segregación, "colaboran" para sea exacerbada (Arriagada Luco & Rodríguez, 2003). Es decir, las decisiones adoptadas desde el sector público traducidas en intervenciones sobre el territorio moldean la ciudad, configuran su espacio e intervienen sobre las relaciones sociales que se producen en él. Como ejemplo, Arriagada y Simioni (2001) mencionan las políticas de vivienda encaminadas a proveer de vivienda a los sectores más vulnerables, a partir de las cuales se construye vivienda



social en las zonas periféricas donde el valor del suelo es menor que en el resto de la ciudad, destinando a los pobres a una concentración en estas áreas que generalmente se encuentran en desventaja en cuestiones de equipamiento, infraestructura, accesibilidad, transporte y espacio público con respecto a otras zonas más céntricas de la ciudad.

Por lo que se refiere a la última singularidad, las ciudades latinoamericanas experimentaron en décadas pasadas crecimientos demográficos explosivos, que si bien han ido en detrimento, aún muchas zonas continúan con una tendencia de rápido crecimiento, en parte, debido a una transición demográfica tardía -con respecto a otras latitudes- y concentrada en el tiempo (Pérez-Tamayo et al., 2017). Debe recordarse que el proceso de urbanización de América Latina, que se presenta principalmente como producto de las migraciones campo-ciudad, mostró ritmos de urbanización muy acelerados, resultando en ciudades que multiplicaron en poco tiempo su población, siendo bajo esta dinámica de crecimiento acumulativo que se favorece la presencia de procesos de segregación y sus externalidades.

Por otro lado, una condicionante que merece ser mencionada debido a su importancia en la región latinoamericana es la dinámica económica, que a su vez determina las políticas de protección social y el acceso al empleo. Hacia la década de los noventa, con la entrada del neoliberalismo al país, además de que la protección social disminuyó, se perdieron muchos empleos formales, dando paso a una mayor flexibilización laboral y precariedad en este ámbito que pronto se reflejó en el ámbito social. Desde esa época, México vio aumentar el subempleo, la informalidad y la precariedad de su población, junto con el descenso del ingreso de los hogares. Se trata de un empobrecimiento con graves consecuencias para las sociedades y que abona a los procesos de segregación.

Acerca de los patrones de segregación presentes en América Latina, y particularmente en México, debe anotarse que, la historia de la segregación residencial que de manera casi sistemática experimentan sus áreas urbanas tiene fuertes vínculos con el periodo colonial (Monkkonen, 2012). Las *Leyes de Burgos* impuestas en 1512, y luego extendidas a todo el territorio como *Recopilación de Leyes del Reino de las Indias* establecieron las pautas tanto para la configuración espacial del territorio, como para la interacción social al regular las relaciones entre los colonos españoles y los indígenas, al prohibir la residencia de grupos indígenas en las áreas habitadas por los españoles y la "residencia de mulatos, mestizos y negros en compañía de los indios" (Mörner & Gibson, 1962, pp. 560-561), estableciendo una



comunidad española ubicada en la cuadrícula central y relegando a la comunidad indígena hacia las orillas de los asentamientos. Como se ha señalado, aunque actualmente prime la existencia de grupos étnicos mayoritariamente indígenas en México, las investigaciones sobre la segregación étnica o racial no son significativas.

En la región latinoamericana, el proceso de rápida urbanización que se vivió durante la primera mitad del siglo XX y más intensamente durante la segunda mitad de ese mismo siglo produjo una proliferación de asentamientos informales de vivienda en la periferia de las ciudades, no sin después ser "consumidas" por la ciudad derivando en su incorporación formal en ésta (Ford, 1996; Mangin, 1967; Mieszkowski & Mills, 1993; Francisco Sabatini, 2003). Al respecto, se debe señalar la falta de preparación e inexperiencia de los Estados para afrontar en muchos aspectos el éxodo rural-urbano experimentado que se hizo palpable en la falta de políticas previsoras con relación al proceso de urbanización que se vivió en prácticamente todo el territorio latinoamericano de manera tan rápida e intensa. Fue así como este patrón de segregación empezó a consolidarse en las ciudades de América Latina, modelo que es más próximo al mostrado por las ciudades compactas europeas, donde los grupos sociales de mayores ingresos, la mejor edificación y arquitectura se concentra en las áreas centrales, donde también el suelo es más caro (Francisco Sabatini, 2003).

El patrón de segregación residencial latinoamericano tradicional puede resumirse en estas características principales: 1) los grupos de ingresos más altos, así como los grupos medios ascendentes se concentran en un área de la ciudad, generalmente con un vértice en el centro histórico, y se mueven hacia la periferia en una dirección definida; 2) los grupos de ingresos más bajos ocupan áreas de densidad baja, en las zonas periféricas y mal servidos, pero también espacios deteriorados cercanos al centro; y 3) existe una mayor homogeneidad socioeconómica en los barrios de bajos ingresos en contraste con una mayor diversidad social en los barrios de alta renta (Griffin & Ford, 1980; Francisco Sabatini, 2003). Además, para el caso mexicano, Monkkonen (2012) revela la particularidad de la dispersión de los hogares de bajos ingresos sobre el territorio de las ciudades, en contraste con las ideas generalmente aceptadas de concentración, conjuntamente, las densidades que presentan son relativamente bajas, que difiere con el estereotipo de barrios urbanos densos. También, el autor indica que, en las ciudades mexicanas los hogares de ingresos altos tienen densidades más altas que los de bajos ingresos, debido a su tendencia a vivir en las partes centrales de la ciudad y la intensidad más alta de desarrollo que presentan estas áreas.



Sin embargo, diversos autores y autoras han evidenciado que, tanto el modelo latinoamericano de ciudad, como los patrones de segregación tradicionalmente aceptados han sufrido diversos cambios (Bähr & Borsdorf, 2005; Bähr & Mertins, 1993; Borsdorf, 2003b; Janoschka, 2002; Francisco Sabatini, 2003), como producto de las nuevas dinámicas de las ciudades, destacándose la dispersión de la clase media y alta generada por las relativamente nuevas alternativas de desarrollo residencial para las élites y grupos medios. Por lo que actualmente nos encontramos ante una periferia diversificada y socialmente fragmentada, abundando los fraccionamientos cerrados o *gatted communities*, sobre todo -pero no exclusivos- para las clases medias y altas, pasando del modelo tradicional centro-periferia en el que estas clases se situaban en "una sola zona de la ciudad con vértice en el Centro Histórico y en una dirección de crecimiento definida hacia la periferia" (Francisco Sabatini, 2003, p. 4) a la "ciudad fragmentada" actual (Borsdorf, 2003b).

En la actualidad, se habla también de fenómenos derivados de la segregación, como la meso y micro segregación, una especie de "especialización" o categoría de la segregación, en la que a través de amurallamientos es posible crear barrios para clases medias y altas en entornos de menores recursos (Galeguillos, 2007 en Hidalgo & Borsdorf, 2009, p. 193), cuestión que es percibida desde distintos enfoques por la población que la vive. Por una parte, puede ser advertida por la población de mayores ingresos como positiva, ya que este grupo necesita personal para las labores domésticas que puede proveerse en sus barrios vecinos (Hidalgo & Borsdorf, 2009, p. 193), pero, por otro lado, también es percibida por esta élite como una situación de "exposición a la inseguridad", debido al estigmatismo que acompaña a los grupos de más bajos ingresos, y que constituye una de las consecuencias sociales de la segregación. En contraparte, los grupos de más bajos ingresos se encuentran con fuentes de trabajo más próximas -aunque habría que valorar las condiciones de estos empleos-, pero estarían sufriendo las consecuencias de la fragmentación del espacio físico y social. Sin embargo, las cercas alrededor de barrios bajos y marginales demuestran que este fenómeno no es una forma habitacional exclusiva de las clases altas y medias (Borsdorf, 2003b).

En este sentido, a pesar de que esta forma de desarrollo sea vista como un "nuevo modelo", Axel Borsdorf (Borsdorf, 2003b) refiere que los barrios cerrados tienen raíces en la tradición cultural latinoamericana, pues ya desde la época colonial se presentaban diversas formas de



exclusión y seclusión[3], tanto en las ciudades como dentro de las familias mismas. Se encuentran así las casas con patios cerrados, con pocas aperturas, aseguradas por rejas y puertas fuertes, lo que da cuenta de la fuerte tendencia a la segregación, no solo hacia afuera, sino hacia adentro, toda vez que los diferentes patios de la casa se asignaban específicamente a diferentes partes de la familia o a huéspedes. En épocas más recientes, el mismo autor describe como las tradicionales casas de patio de la clase alta, que fueron abandonadas cuando éstas se trasladan a otras zonas más modernas o revalorizadas, son ocupadas por inmigrantes, cambiando la casa unifamiliar anterior por una casa multifamiliar cerrada hacia la calle, constituyendo una temprana forma de seclusión. Más tarde, hacia 1950, nacen las vecindades, de las que se encuentran numerosos ejemplos en el territorio mexicano (Borsdorf, 2003b). Por su parte, Prévôt-Schapira (2001) alude una segregación del tipo hausmaniana con bases clasistas a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

La forma contemporánea de estos amurallamientos se ve alentada por la percepción de inseguridad que se vivió durante la década de los setenta debido al incremento de robos y asaltos en las partes residenciales de la ciudad central que llevó a los primeros bloqueos de calles y la instalación de cercas o muros alrededor de barrios (Pöhler 1999; Meyer y Bähr, 2001 en Borsdorf, 2003b; Peralta & Hofer, 2006), que derivó en la promoción de enclaves residenciales para las clases más altas después de la crisis que se vivió en México hacia 1982, esquemas que posteriormente fueron reproducidos por las clases menos acomodadas (Peralta & Hofer, 2006), y que actualmente forma parte del paisaje de muchas ciudades latinoamericanas. Cabrales y Canosa (2001) consideran que el fenómeno de los fraccionamientos cerrados representa uno de los rasgos esenciales de la ciudad latinoamericana contemporánea, sobre todo para países como Argentina, México y Brasil, que cuentan con más investigaciones al respecto. Mónica Lacarrieu (1998) alude a la sensación de exclusividad y seguridad que buscan sus compradores -y que a su vez genera encierro, aislamiento, segregación- en la proliferación de estos espacios cerrados. Cabe mencionar que, la aparición de los primeros barrios cerrados en Latinoamérica coincide con el comienzo de la globalización en esta región, desde entonces pareciera que la ciudad en América Latina ha alcanzado una nueva fase de desarrollo, que se caracteriza por la intensificación del fenómeno segregativo y la dispersión de elementos de la estructura urbana

[3] Loïc Waquant (2011) incorpora el término seclusión social para referirse al proceso por el que se cercan y se aíslan determinadas categorías y actividades sociales en una sección reservada y restringida de espacio físico y social.

que tradicionalmente se concentraban, como la industria, el comercio y los servicios de alto nivel (Borsdorf, 2003b). Asimismo, es necesario apuntar el estrecho parecido -al menos en su concepción- que guardan los barrios cerrados con las *gatted communities* que se reprodujeron en Estados Unidos, evidenciando una vez más el impulso globalizador en la reproducción de fenómenos con bastante similitud en latitudes y, sobre todo, sociedades muy distantes. Por su parte, Bonvalet y Fribourg (1990 en Le Roux, Imbert, & Bonvalet, 2018) refieren la importancia del prestigio del domicilio, la imagen del barrio y las características sociales como elementos de posición social, lo cual es particularmente importante en las sociedades latinoamericanas, impregnadas de clasismo y distinción social desde su fundación.

Si bien la literatura nos enseña que las diferentes formas de seclusión no son un fenómeno nuevo, lo que sí constituye una manifestación moderna de la segregación en América Latina, y en México en particular, es la apropiación de los espacios suburbanos por las clases media y alta, cuando anteriormente éstos eran ocupados por las clases bajas, dinámica que rompe con el modelo tradicional de ubicación de barrios de clase alta mencionado con anterioridad (Janoschka, 2002). Paralelamente, los centros históricos están perdiendo su población, especializándose cada vez más en funciones comerciales, simultáneamente al desarrollo de otros sectores que se renuevan urbanísticamente, presentándose procesos de gentrificación (Janoschka & Sequera, 2014; Salinas Arreortua, 2013).

Son precisamente estos cambios mencionados los que alimentan el debate sobre la segregación en América Latina, pues mientras algunos autores sostienen la transformación del modelo de ciudad latinoamericana -autores citados anteriormente-, hay quienes consideran que la diversificación social de las periferias y la fragmentación son un proceso secundario y no un nuevo modelo de ciudad en sí (Ribeiro, 2016; Roberts & Wilson, 2009; Rubalcava & Schteingart, 2012).

Por otro lado, debe mencionarse el papel que la producción vivienda tiene tanto en la conformación y desarrollo de la ciudad, como en los procesos de segregación, pues la población busca cualquier mecanismo que le permita satisfacer esta necesidad básica. En México, dos terceras partes de las viviendas del país han sido autoconstruidas, en ocasiones contando con la ayuda de constructores informales para las partes más complicadas de la construcción (Argüelles León & Argüello Méndez, 2012). Lo anterior destaca la importancia de la autoconstrucción, sobre todo para las familias más pobres, que sufren los largos

periodos que esto representa para la consolidación de sus viviendas, limitando su desarrollo y calidad de vida (Ibidem).

2.3. Movilidad y territorio urbano

2.3.2 ¿Qué origina la movilidad?...Conceptos iniciales

Desplazarse es algo inherente a la condición humana, el ser humano está dotado por naturaleza de la capacidad de desplazamiento o de marcha, realmente, más que una capacidad puede decirse que existe una necesidad de movimiento. Las motivaciones que llevan a poner en funcionamiento esta maquinaria biológica pueden ser variadas, de esta manera, a medida que una necesidad o un deseo surge, la necesidad de realizar un desplazamiento que lleve a obtener o realizar aquella pretensión es prácticamente inherente. La localización del lugar donde puede proveerse esa necesidad, deseo o actividad ha definido en gran manera esos desplazamientos; es decir, si se encuentra dentro del entorno inmediato, el desplazamiento será corto o casi nulo, por el contrario, si solo puede satisfacerse fuera de ese entorno, entonces el desplazamiento será mayor, acrecentando con ello el esfuerzo para su obtención. Sin embargo, a medida que haya disponibilidad de fuentes para obtener aquello que motiva a moverse van incorporándose una serie de variables y determinantes en la ecuación, que acaban por configurar los movimientos de las personas -entiéndase la movilidad- o la imposibilidad de realizarlos. Así pues, se percibe el carácter social que impregna al fenómeno, y que acaba por configurarlo. En esta línea, Miralles (1998) señala como fin último de la movilidad el acceder a los bienes, servicios y actividades urbanas, y no el desplazamiento en sí.

Es una realidad que desde tiempo atrás las ciudades buscan el mejoramiento de sus condiciones urbanas, sociales y económicas, a fin de garantizar cierta condición de habitabilidad en las urbes. Así pues, para que una ciudad sea considerada como habitable influyen varios factores dentro de los que, sin duda, uno de los aspectos de más peso es la movilidad urbana, puesto que la funcionalidad de los mecanismos territorial y urbano depende de la posibilidad de movimiento de sus habitantes y el acceso que éstos y éstas tengan al territorio. A medida que las posibilidades de movimiento se incrementen, el funcionamiento urbano se fortalece, asimismo, las dimensiones y componentes que garantizan *el derecho a la ciudad* se hacen presentes (Lefebvre, 1978; Miralles-Guasch, 1998).



En este sentido, las ciudades contemporáneas se caracterizan por una demanda creciente de movilidad, las estadísticas muestran que el número de desplazamientos per cápita ha aumentado de manera acelerada desde la llegada masiva del automóvil; la movilidad de personas, bienes y servicios se ha convertido en un elemento clave del funcionamiento urbano. El modo de vida ha ido adaptándose a las transformaciones que la incorporación del automóvil ha comportado en el territorio, y se ha asumido el coste implícito para poder vivir plenamente la ciudad, ya sea que se trate de gastos directos, tiempo, impuestos, etc., pues hoy en día, *habitar* significa también poder *acceder* (Ciuffini, 1993, p. 42), cuestión que se encuentra profundamente interiorizada en las sociedades modernas, dispuestas a absorber, y asimismo a trasladar, los costes de la movilidad a todos sus habitantes.

Si bien la movilidad ha sido desde los inicios de la disciplina urbanística objeto de su estudio, cuando se buscaba resolver los grandes problemas derivados de la creciente movilidad en las áreas urbanas, Andrea Gutiérrez (2012) señala que hacia los años setenta, la movilidad gana visibilidad, cuando se convirtió en una pieza central de la Sociología Urbana y de la Geografía Crítica, con una visión que se centraba en la desigualdad socioterritorial del transporte. Asimismo, la autora menciona que, durante los años 2000, en paralelo al ascenso de la preocupación por los aspectos sociales, la movilidad empieza a ganar visibilidad nuevamente, ahora vinculada a los cambios en la morfología y estructura urbana, como integradora de los objetivos de eficiencia económica, la equidad social y la sustentabilidad ambiental. Gutiérrez encuentra que las investigaciones provenientes de la Geografía Humana se enfocan en la movilidad de la globalización de manera genérica, a escala interurbana, regional o mundial, mientras que las procedentes de la Sociología Urbana se enfocaron en la movilidad urbana y cotidiana, recogiendo una visión subjetiva del desplazamiento y una visión material del territorio.

Cabe decirse que, en el campo de estudio de la movilidad muchos de los conceptos con frecuencia han sido utilizados como equivalentes, lo que ha dificultado la estandarización del glosario y la interpretación de los análisis. Así también, la significación de cada uno de los términos de este "glosario de la movilidad" no ha sido estática, pues a medida que el espectro de investigaciones sobre la temática se amplía, también se han ido modificando, lo que ha permitido la comprensión del fenómeno y sus implicaciones a mayor detalle (Miralles-Guasch, 2002a). En este sentido, se hace necesaria la descripción de los principales términos y conceptos utilizados en este campo de análisis.



Se debe empezar por puntualizar que existen numerosas versiones emitidas desde distintas disciplinas acerca del concepto de movilidad. Algunos de los campos de estudio que abordan el tema de manera más recurrente son la Ingeniería de Transportes, así como la Geografía de la Población y de los Transportes. Como ejemplo, la Geografía de la Población aborda el estudio de la movilidad cotidiana como parte de los movimientos de las personas, como una circulación derivada de los cambios producidos en la movilidad territorial, y se le ha llamado *movilidad espacial* (Zelinsky, 1997). Desde la Geodemografía, la *movilidad urbana*, y todas sus posibles acepciones -habitual, cotidiana, obligada, no obligada, que se describirán más adelante- son analizadas desde un enfoque más amplio, integrándolas como una de las dimensiones de la *movilidad espacial*, misma que es abordada como un sistema donde interactúan distintos tipos de movilidad (como la cotidiana, la residencial, los viajes y las migraciones), que es sensible a las características demográficas e interactúa con variables territoriales (Miralles-Guasch & Cebollada i Frontera, 2009; Módenes, 2008). Sin embargo, a partir de las nuevas formas de movilidad que han ido surgiendo, recogidas en la literatura más reciente, se apunta hacia la interacción e interdependencia entre los distintos conceptos (Kaufmann, 2006; Le Breton, 2006; Módenes, 2008).

Dentro de los cambios que se advierten entre los conceptos y la forma de abordar la movilidad, Avellaneda García (2007) destaca la diferenciación esencial entre tránsito, transporte y movilidad. Menciona que el tránsito tenía como objeto principal el automóvil, por lo cual su preocupación primordial era la circulación, pero a medida que son incorporados otros medios de transporte se empieza a hablar de transportes motorizados, no motorizados, públicos, privados, viarios y ferroviarios, entre otros, por lo que el este concepto pasó a llamarse *transporte*. Avellaneda continúa argumentando que, la incorporación de las personas como objeto de estudio en esta dinámica es la que permitirá hablar propiamente de movilidad, en tanto que dentro de su estudio se incluye el interés de los medios que usan las personas para moverse, así como de los motivos que les llevan a hacerlo, facilidades y dificultades encontradas, y también las diferencias en las pautas de movilidad entre diferentes grupos sociales. De esta manera, Pau Avellaneda sostiene que,

> Si desde la ingeniería tanto de tránsito como de transporte se consideraba iguales a todos los individuos, desde la óptica de la movilidad se considera la existencia de una multitud de sujetos diferenciados según la edad, el sexo, la clase social, el grupo étnico, la condición física o psíquica, etc. cada uno de los cuales tiene necesidades diferenciadas de movilidad y,



> consecuentemente, requiere de soluciones también diferenciadas (Avellaneda García, 2007, p. 106).

La movilidad es pues, más que un término, un fenómeno creciente y complejo que se integra por diferentes dimensiones (Miralles-Guasch & Cebollada i Frontera, 2009), y una de sus características más significativas es que es cambiante. En realidad, se trata de una serie de flujos producto de las relaciones sociales de cualquier índole que se establecen en el territorio, por lo tanto, va adaptándose a las transformaciones que se producen tanto en estas relaciones sociales como en el territorio mismo, pero a su vez, tiene la capacidad de incidir sobre estas transformaciones, lo que la hace parte de una dinámica de interdependencia, otorgándole este carácter tan complejo que se mencionaba.

Las reformas de París dirigidas por Haussmann durante el siglo XIX anuncian lo que sucedería tiempo después en las urbes alrededor del mundo, la reorganización de la forma urbana para adaptarse a la circulación y el movimiento. La intención simbólica de crear una gran capital europea, así como el enaltecimiento de la modernidad se reflejaron en la ruptura de la estructura medieval para dar paso a grandes y amplias avenidas y bulevares que sirvieron tanto para conectar el territorio a través de grandes estaciones ferroviarias como para descongestionar el tráfico, todavía basado en carretas de caballos. Este nuevo modelo burgués de reorganización del territorio que otorgó a la circulación un lugar privilegiado en la vida cotidiana a partir de las intervenciones públicas pronto será exportado como modelo de desarrollo urbano "deseable" a las urbes del contexto europeo, para después alcanzar una escala global, que gestará sin duda una nueva manera de movernos por la ciudad, marcando la evolución de la movilidad.

Dentro de este contexto, uno de los términos más antiguos utilizados en esta área de estudio es el de *circulación,* que se equipara a lo que hoy conocemos como movilidad en una ciudad. Henard (1905, en Miralles-Guasch, 2002a, pp. 95-96), refiriéndose al caso concreto de París, realiza una de las primeras aproximaciones al estudio de los movimientos urbanos, y por ende, a la movilidad, si bien no se refería al término como tal, se puede aseverar la fuerte vinculación que existe entre sus análisis y el estudio de este fenómeno. Así pues, Henard señalaba que la suma de las circulaciones particulares son el resultado del doble movimiento de ida y vuelta, clasificándola en seis categorías, de acuerdo con el motivo que generaba el desplazamiento:



1. La circulación doméstica, que se relacionaba con el abastecimiento. Se realiza en el mismo barrio, se trata de desplazamientos cortos y uniformemente repartidos por toda la ciudad, siendo un movimiento constante y uniforme que se hace básicamente a pie sin tener que utilizar los medios de transporte.

2. La circulación profesional ligada a la actividad laboral. Los recorridos son largos y siempre los mismos, con el origen en la periferia y el destino en el centro de la ciudad, tratándose de un movimiento constante y divergente, siendo los que más utilizan los medios de transporte públicos.

3. La circulación por motivos económicos. Son los que tienen por objetivo la compra, venta y el intercambio de todo tipo, incluyendo la información. Se trata de la circulación que proporciona riqueza a la ciudad, utiliza todos los medios de transporte, tanto públicos como privados. El movimiento es constante y convergente.

4. La circulación ligada al ocio y a las relaciones sociales. Utiliza principalmente el transporte privado, los carruajes. El movimiento es constante y convergente hacia el centro.

5. La circulación festiva: concentrada en los días no laborables. Utiliza fundamentalmente los transportes públicos, especialmente el tren y el tranvía. Es un movimiento periódico y divergente.

6. La circulación excepcional. La realiza sobre todo el peatón y se produce en el centro de la ciudad (profesionales, manifestaciones, etc.). Es un movimiento excepcional y variable.

Es posible distinguir como esta clasificación hacía una exhaustiva recopilación de los movimientos que se realizaban por la ciudad y sus motivos, convirtiéndola en una pieza importante de los posteriores estudios de la movilidad.

Miralles-Guasch (2002a) afirma que "en esta primera ciudad moderna: densa, caótica, compleja, sucia, creciente, cambiante e ilimitada (la de la revolución industrial), surgirá el



desplazamiento de los ciudadanos como una creciente actividad generada por la nueva estructura productiva, lo que obliga a crear unos tiempos y unos espacios conectivos" (p. 74). Se reconoce que una vez aparecida la movilidad en la ciudad como una actividad vital para su funcionamiento ha sufrido diversas transformaciones. La misma autora identifica tres pautas principales de este cambio: 1) el incremento del tiempo y de la distancia de los recorridos, 2) la ampliación de las causas que motivan el desplazamiento, y 3) la disposición de las actividades sobre el territorio urbano (Ibidem). En un principio la mayoría de los movimientos estaban fuertemente relacionados con el trabajo, pero a medida que una parte, cada vez más significativa, de la sociedad fue accediendo a la instrucción escolar -y aumentado sus años de permanencia-, la movilidad por estudios también pasó a ser considerada como diaria o cotidiana. Este tipo de movilidad tiene un sentido de pendularidad, pues su recorrido es casi siempre el mismo en cuánto a tiempo y espacio (Miralles-Guasch, 1998), y fue precisamente esa propiedad pendular la que dio origen a uno de los términos que más se usaron para describir los desplazamientos por motivo de trabajo, conocido como *commuting*. Fue durante el fuerte crecimiento que se vivió durante los procesos de suburbanización, que implicó la ampliación de la dinámica urbana y la generación de una "gran ciudad", que la importancia de la movilidad diaria por motivos de trabajo, también llamada *commuting*, adquirió relevancia (Miralles-Guasch, 2002a). Sin embargo, el origen del término se remonta hacia mediados del siglo XIX, cuando los trenes que se dirigían hacia los suburbios permitían a las y los usuarios comprar un billete de transporte con una tarifa reducida llamada *commuted*, que les permitía repetir el mismo viaje, por lo que, quienes más se beneficiaban de esta tarifa eran las personas que se desplazaban al trabajo. El término pronto se popularizó para referirse a los desplazamientos de tipo pendular, como del lugar de residencia al trabajo y, más tarde, se incorporaron los desplazamientos por motivo de estudio como parte de su significancia. Cardoso y Fritschy (2012) sostienen que fueron las mejoras en los sistemas de transporte los que permiten estos movimientos pendulares de trabajadores desde áreas circundantes de la ciudad, principalmente desde los territorios suburbanos, para asistir a sus puestos de trabajo en las industrias urbanas.

Ahora bien, a la movilidad por trabajo y estudio se le ha clasificado también como *movilidad obligada*, debido a la obligatoriedad que se desprende de ir a trabajar, y en años posteriores, como se comentó, de ir al centro de estudio. Sin embargo, con el citado cambio en los motivos para desplazarse han ido incorporándose más términos en la acepción que rodea al concepto de movilidad, como el de *movilidad no obligada*, usado para referirse a la movilidad



motivada por otras actividades consideradas menos importantes y frecuentes, con recorridos más flexibles y menos predecibles en la dimensión espacio-tiempo (Miralles-Guasch, 1998), estas representan una de las clasificaciones clásicas de la movilidad. Sin embargo, la aplicabilidad de estos términos puede ser cuestionada ya que, por una parte, la frecuencia y la importancia del viaje es relativo, subordinada a las actividades de la persona que realiza el viaje, ciudadanos y ciudadanas con características y prioridades diferentes, por otra parte, también es posible encontrar ciertos patrones frecuentes y predecibles aún en actividades que estén fuera del ámbito laboral o estudiantil.

Los motivos para la movilidad pueden ser muchos y sumamente diversos, dejar fuera de la movilidad obligada a todo aquello que exceda al trabajo o al estudio es una forma de exclusión, de subordinación de lo que se considera obligatoriedad de una actividad o deseo, de considerar todas las actividades que no entran en la categoría "obligada" como de segunda clase. En este sentido, vale la pena cuestionarse, ¿Se puede vivir sin comprar, sin ir al médico, sin hacer vida social? Seguramente sí, como quién hay quienes viven sin trabajar o estudiar. La definición dada por el Diccionario de la Lengua Española acerca de lo que es "obligación" abona más elementos de peso al debate sobre qué tipo de movilidad debe ser considerada como obligada o no; aquello que alguien está obligado a hacer; imposición o exigencia moral que debe regir la voluntad libre; vínculo que sujeta a hacer o abstenerse de hacer algo, establecido por precepto de ley, por voluntario otorgamiento o por derivación recta de ciertos actos; correspondencia que alguien debe tener y manifestar al beneficio que ha recibido de otra persona; etc. Acerca de esta definición son perceptibles, sobre todo, tanto las implicancias legales como morales de una obligación, lo que llevaría a la determinación de actividades consideradas como obligatorias según la ley, y según el orden moral o conveniencia social. Es decir, si se siguiera la pauta de la noción, la movilidad por estudio obligada sería solo aquella contemplada dentro del marco legal obligatorio del sistema de educación del país que se trate, por otro lado, el trabajo según el sentido legal no es obligatorio, pero si tiene un cierto carácter de obligatoriedad según la conveniencia social y moral (Ajenjo, 2005). En la misma situación se encuentran otras actividades como comprar, comer, abastecerse, ir al médico, recoger a las y los hijos en la escuela, etc. (Ibidem).

Así pues, a pesar de la prevalencia de la clasificación de la movilidad en obligada y no obligada en los estudios que la abordan, se registra en años posteriores la incorporación de otros términos que buscan adaptarse a la realidad cambiante de la movilidad y las dinámicas



urbanas. En este sentido, desde la Geografía Humana surge el término de *movilidad cotidiana*, entendida como "la suma de los desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado" (Miralles-Guasch & Cebollada i Frontera, 2009, p. 194), ya sea por motivos de trabajo, educación, compras, ocio, o cualquiera que se pueda generar en este espacio, "independientemente de su duración, distancia del desplazamiento, medios usados, causas y consecuencias" (Contreras y Figueroa, 2008 en PTUMA, 2010, p. 3). Para Casado Izquierdo (2008) la movilidad cotidiana se identifica con las prácticas habituales y frecuentes de desplazamientos con una corta duración y distancia que se vinculan a distintos fines. Avellaneda García (2007) la define como "el conjunto de desplazamientos que los ciudadanos y las ciudadanas realizan habitualmente, con una periodicidad que no supere la frecuencia semanal, **para desarrollar actividades también cotidianas**" (p. 108, énfasis añadido).

Es la movilidad cotidiana la que se abordará en esta investigación, la cual, a partir del capítulo siguiente, se puede presentar solamente como "movilidad". De esta manera, no solo se vincula con los desplazamientos que se realizan de manera diaria y repetitiva, como ir al trabajo o al centro de estudio, sino que se abordan todos los movimientos que se realizan de una manera frecuente en un territorio, que también inciden en la distribución de las actividades en el espacio, otorgando así una visión más integral e incluyente del fenómeno, que a su vez permite también contar con un panorama más completo de esta dinámica y sus implicaciones en las áreas urbanas.

Dado el ámbito físico de estudio de esta investigación, se hace necesario precisar lo que se entiende por movilidad en México. En primer lugar, al ser la movilidad un asunto de carácter estatal[4], no existe una definición que aplique para todo el territorio nacional. Para noviembre de 2017, solo cinco de las treinta y dos entidades federativas (estados) contaban con una ley en materia de movilidad, y no solo de tránsito y transporte[5], como sucedía en Sinaloa[6]. Para noviembre de 2020, la situación había cambiado, pues 17 entidades federativas habían

[4] México, al ser un Estado federal, se subdivide en Federación, estados y municipios, de mayor a menor escala. Estatal, en este sentido, corresponde al segundo nivel administrativo-territorial, que podría equipararse al de las comunidades autónomas en España.
[5] La diferencia radica en que, las leyes de tránsito y transporte generalmente se limitan a regular las circulaciones y el ámbito del transporte. Las recientes leyes de movilidad incorporan una visión más humana de la dinámica, estableciendo prioridades de circulación adecuadas y la priorización de un transporte ambientalmente sustentable. Como ejemplo se cita la última parte del artículo 5 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que dice "en todo caso el objeto de la movilidad será la persona".
[6] Sinaloa es el estado en el cual se circunscribe la ciudad de Culiacán.



aprobado ya sus respectivas leyes de movilidad, aunque su aplicación es aún tarea pendiente. Tradicionalmente en el territorio mexicano, la Ciudad de México se posiciona a la vanguardia en materia de leyes y reglamentos, que pronto son retomados por el resto de las entidades federativas que, con ligeras adaptaciones los incorporan a su legislación estatal, previo trámite legislativo correspondiente. En este sentido, la Ley de Movilidad la Ciudad de México, la cual originalmente fue publicada en julio del 2014 y la última reforma corresponde al 23 de abril de 2020, considera en su artículo 5 que,

> La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Así pues, el enunciado final que define la manera en la que se aborda el estudio de la movilidad en el territorio para el caso de esta investigación es el siguiente,

> la movilidad cotidiana entendida como el conjunto de desplazamientos que se realizan de manera frecuente por parte de la población para desarrollar actividades o acceder a los espacios, servicios y oportunidades que se encuentran en un territorio determinado, cualquiera que sea el motivo que origine este desplazamiento.

Ahora bien, dentro de los motivos que se trataran en esta tesis, se incluyen los laborales, por estudios, compras, abastecimiento, ocio, recreación, gestiones personales, actividades culturales y deportivas, ir al médico y acompañar a otras personas. En este sentido, se hablará sobre todo lo que puede ser considerado como una movilidad cotidiana, a fin de establecer lo que, para el ámbito de estudio corresponde a esta categoría según la definición optada.

2.3.3 Otros conceptos y elementos de la movilidad.

Uno de los elementos más importantes para que la movilidad actual se lleve a cabo son los sistemas de transporte. Como bien se ha señalado, movilidad y transporte son conceptos distintos que durante mucho tiempo fueron confundidos y tomados como equivalentes. Movilidad, se refiere a los desplazamientos que se realizan en la ciudad, sea cual fuere el



motivo, y el medio de transporte mediante el cual se haga, el término tiene un fuerte componente social, pues son ciertamente las relaciones establecidas en el territorio las que configuran la necesidad de movilidad, centrándose en las personas que se mueven y su capacidad de hacerlo, en cambio, el transporte se enfoca en los medios que permiten el desplazamiento. Gutiérrez (2012) concibe que ambos conceptos se remiten a un mismo objeto de estudio -refiriéndose a los desplazamientos-, pero la diferencia entre éstos radica en que la movilidad amplía la frontera de estudio tradicional del transporte, mientras que el transporte se hace necesario pero resulta insuficiente para conocer la movilidad, puesto que no incorpora la mediación entre sociedad y territorio. "Reconocer que la movilidad urbana es un derecho ha sido una gran conquista social; entender que «movilidad» y «transporte» son conceptos distintos, es una consecuencia de ello" (PTUMA, 2010, p. 4).

Es ineludible el papel que los medios de transporte asumen en las diversas dinámicas que ha experimentado la movilidad urbana. Hasta principios del siglo XIX, las ciudades europeas, así como en menor medida las estadounidenses, se caracterizaban por sus altas densidades, pues la mayoría de los desplazamientos de sus habitantes se realizaban caminando, imponiendo un límite al crecimiento físico de éstas, que regularmente no rebasaba la distancia aceptable para ser recorrida a pie (alrededor de 3 km desde el centro de la ciudad) (Monclús, 1992). Esta ciudad, previa al transporte de carácter público y colectivo, se conoce como *Walking City*. Una vez aparecidos los medios de transporte, las primeras consideraciones en torno este tema, que abordaban la incorporación de los medios de transporte de grandes dimensiones en la ciudad se presentan hacia mediados del siglo XIX, coincidiendo con la primera etapa de remodelación de la ciudad contemporánea (Miralles-Guasch, 2002a). Desde entonces, primó una visión determinista de la relación entre transporte y territorio, en la que el paradigma de la causalidad ha sido parte de la gran mayoría de las investigaciones que pretendían estudiar las infraestructuras de transporte en el territorio, en las que el transporte se interpretaba como un factor explicativo o dependiente del tipo de crecimiento urbano (Íbidem). Es decir, la estructura urbana podría ser producto de la infraestructura de transporte que se estableciera en las urbes o, por el contrario, la infraestructura urbana se subordinaba al modelo de crecimiento urbano o estructuras espaciales vigentes. De acuerdo con Offner (1993), los efectos del establecimiento de un sistema de transporte sobre un territorio eran de naturaleza mecánica, repetitivos y previsibles. De la misma manera se presentaban los efectos de la estructura urbana sobre los medios de transporte (Miralles-Guasch, 2002a, 2002b).



Son justamente las transformaciones derivadas de la ciudad industrial las que originan los cambios en materia de transporte, que se materializan a partir de políticas urbanísticas –o la carencia de éstas, hecho particularmente importante en el caso de muchas de las ciudades de América Latina- y la incorporación de los medios de transporte mecanizados, así como las infraestructuras destinadas a éstos. Las necesidades de transporte derivadas esta gran ciudad que se desarrollaba llevó a lo que Miralles (2002a) nombra como una "crisis de la movilidad", puesto que considera que los medios de transporte entonces disponibles se vuelven inadecuados para la movilidad que las personas demandaban dentro de esta nueva configuración espacial. En este sentido, Miralles (2002b) señala que, aunque cada ciudad introduce los medios de transporte en distintos años -cuestión que dependió de varios factores económicos, geográficos y sociales-, se puede considerar que la movilidad mecanizada se consolida dentro del periodo considerado desde finales del siglo XIX hasta la década de los treinta del siglo XX, aseveración que corresponde, principalmente, a la realidad de los países industrializados de Europa y los Estados Unidos.

Es precisamente desde la terminología del transporte que el término *accesibilidad* gana relevancia en la esfera de la movilidad. Estevan y Sanz (1996) refieren que es una "variable cualitativa que indica la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares en que pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos" (p. 43). Miralles-Guasch (2002a) dice al respecto que la accesibilidad es la dimensión espacial de la movilidad, y que se refiere específicamente a las características físicas de un espacio, las oportunidades de uso de ciertas actividades o las características individuales de los ciudadanos que hacen que sea fácil o no superar la distancia. A esta relación le denomina accesibilidad física, social y económica. Por su parte, Diego Hernández (2012) concibe a la accesibilidad, "como el grado de ajuste entre las estructuras de oportunidades de movilidad, y los recursos y activos con los que cuentan los hogares para aprovecharlas" (p. 118). Resulta necesario apuntar que, además de ser un atributo espacial, se considera que la accesibilidad es también una característica individual en relación con las opciones disponibles para la ciudadanía de acceder a los lugares y actividades, según sus características y posición en el sistema productivo, por lo que se trata de un elemento que posibilita la inclusión, o en el caso de una limitada accesibilidad, la exclusión de la población tanto al uso equilibrado de la ciudad, como a las posibilidades de movilidad social, directamente relacionadas con la "posibilidad de acceder", a mejores empleos, escuelas, lugares de encuentro, etc. Lo anterior concuerda con la formulación realizada por Salerno



(2012), quien considera que la accesibilidad ha estado analizada desde dos visiones contrapuestas: por un lado, la accesibilidad de los lugares en relación a la facilidad con la que se puede llegar a ellos; y por el otro, pensado como atributo de las personas, en términos de capacidad de acceso a los recursos que les permiten moverse.

Es posible admitir que las tecnologías del transporte han modificado la accesibilidad a las diferentes áreas de la ciudad, y con esto, se establecen diferencias internas que acaban por influir en el sistema de rentas y la modificación del uso del espacio, por lo que la accesibilidad se convierte en una de las condiciones que filtra y selecciona los tipos de actividades en una zona en concreto (Miralles-Guasch, 2002a), lo que refuerza la importancia de la movilidad y sus componentes en los procesos de segregación, segmentación y exclusión.

El tiempo ha sido otro factor relevante, no solo para el estudio de la movilidad en sí, sino que fue uno de los elementos más importantes en la búsqueda de funcionalidad de los medios de transporte, ya que desde siempre se ha tratado de reducir los tiempos de traslado entre un punto y otro. Pred (1977, en Álvarez de la Torre, 2010) declara que el factor tiempo permite medir el desgaste o establecer el costo de traslado de las personas en el espacio urbano, puesto que no necesariamente los puntos más cercanos son los más accesibles, por lo que requerirán más tiempo para llegar que otros más lejanos.

Con respecto al costo, se identifican algunas variantes, como es el coste temporal, territorial, social, económico o ambiental, que bien pueden estar relacionados. A este respecto, Carlos Velandia (2011) indica que la problemática del transporte, como se ha descrito en el caso latinoamericano, puede ocasionar algunas pérdidas, como el tiempo, sobre todo en el caso de las personas que realizan trasbordos, así como un coste elevado producto de esta misma necesidad de trasbordar cuando no se cuenta con un sistema integrado o de pago por trayecto completo, así como un mayor gasto de energía y por lo tanto de combustible, con las consecuentes externalidades negativas.

Por otro lado, la incorporación de las personas como objeto de estudio de la movilidad, que permitió que pasara a ser concebida como una "práctica social de viaje" (Gutiérrez, 2012), permite incluir dentro de sus componentes la motivación, pero no solo en términos de los viajes realizados, pues no todas las necesidades y deseos que supondrían un desplazamiento son consumados. Al respecto, Salerno (2012) expresa que la consideración de las cuestiones



del deseo es lo que ha permitido abrir la entrada al estudio de las motivaciones de los viajes. En esta misma línea, se considera que la movilidad, cuenta con varias dimensiones y alude una relación triangular entre lo deseado, lo posible y lo realizado (Lévy, 2000, en Salerno, 2012), es decir, además que hay viajes pensados o posibles que quedan sin realizarse, existen otros que ven modificados sus desplazamientos deseados u óptimos, como consecuencia de los factores que condicionan la movilidad. En este sentido, las motivaciones se ven frustradas por una movilidad y un territorio que condiciona y limita este derecho ciudadano.

La movilidad debe concebirse también desde la perspectiva de los derechos. Si bien se ha indicado como fin último de la movilidad el poder acceder a bienes y servicios, ésta debe, por sobre todas las cosas, abonar al desarrollo ciudadano y contribuir en la consecución de una vida digna, no solo haciendo referencia a las condiciones inherentes de la movilidad, sino a la importancia que juega en el acceso a derechos ciudadanos, como el trabajo, la educación, la salud, la recreación y la participación social. En este sentido, se vuelve un elemento central en la consecución de una calidad de vida aceptable, permitiendo asimismo la integración social y la vinculación socio-territorial.

2.3.4 La ciudad para el automóvil…Y, ¿los otros medios de transporte?

La realidad es que, medida que la ciudad ha crecido, lo hace también la necesidad de vincular las áreas que se van alejando de la ciudad central, lo cual se ha hecho posible a través de las tecnologías del transporte. La aparición del transporte privado sin duda ha posibilitado -si no causado, para alejarnos del paradigma de la causalidad- la permanencia de los modelos suburbanos de crecimiento.

A partir de la lógica productiva y urbana que se desarrolla desde la exacerbación de la ciudad del capital, surge el automóvil como la nueva manera de solucionar la movilidad de las personas en la ciudad (Miralles-Guasch, 2002a), primando el enfoque individual sobre el colectivo, idea en concordancia con la reafirmación de la propiedad privada, el culto a la libertad individual, la masificación del consumo y la vinculación de la percepción del nivel de vida con el incremento de la adquisición de los bienes. Así pues, dentro de esta dinámica de consumo, bienestar, incremento de las distancias y, por consiguiente, de la movilidad, la popularidad del automóvil privado se intensifica, convirtiéndose en el medio de transporte más flexible y adaptable a las necesidades particulares de cada habitante de la ciudad. Sin



embargo, señala la misma autora, se debe tomar en cuenta que no es una alternativa posible para toda la población, excluyendo a aquellas personas que su situación económica les impedía adquirirlo, así como a quienes por sus características individuales no podían conducirlo.

A inicios del siglo XX diversos teóricos como Le Corbusier, Colin Buchanan o Robert Moses teorizaron sobre la interrelación entre los transportes y el urbanismo (Viana Suberviola, 2017). Le Corbusier, es sin duda una de las influencias más fuertes en la proyección de ciudades adecuadas para el transporte privado, ideas asentadas y ampliamente difundidas en El Plan Voisin de 1925 y la Carta de Atenas de 1933 (publicada en 1942). En esta última planteaba la segregación funcional de la ciudad a través de la especialización por zonas, donde la circulación se volvía esencial y el mecanismo de circulación que permitía su unión era el automóvil. La ciudad deseada se integraba con rascacielos con grandes espacios abiertos alrededor, que se unían a través de grandes autopistas, dejando a los peatones fuera de esta ciudad ideal (Miralles-Guasch, 2002a). Bajo la misma lógica estuvieron los planteamientos que Robert Moses emitió para la ciudad de Nueva York, y que sentaron las bases bajo las cuales se construyeron la mayoría de las ciudades en Estados Unidos, y que encuentra su máxima expresión en el área de Los Ángeles. América Latina tampoco quedó exento de este tipo de desarrollos, de los cuales el caso más significativo será la ciudad de Brasilia.

En Estados Unidos, hacia la década de los cincuenta, se hizo una fuerte inversión en infraestructura viaria para el coche privado bajo la premisa del programa *Federal-Aid Highway Act*, lo cual marcó el rumbo que tomaría la movilidad en este país (Ajenjo, 2005), para entonces ya fuertemente invadido por la cultura del automóvil. Rápidamente en las décadas posteriores se intensificó su uso, demostrando el efecto sobre las elecciones de transporte de la población, a través del impulso que desde la política pública se le dio a la "cultura del automóvil" a partir de la construcción de una extensa red de autopistas, caminos interurbanos e intraurbanos donde, además, se denotaba el grado de jerarquía que ocupaba el vehículo automotor en la concepción y ejecución física del espacio. Por lo que, puede decirse que el éxito del vehículo privado no es solo producto de la elección de la población por un medio de transporte que consideraba -y en efecto, así puede ser- más flexible, rápido y confortable, sino que las facilidades encontradas en el espacio físico -y que, paradójicamente, no se han equiparado a las encontradas por otros medios de transporte ni aún con el cambio de



paradigma ni las intervenciones más contemporáneas- impulsadas desde la esfera pública jugaron y siguen jugando un papel decisivo al respecto.

Si bien Estados Unidos ha sido el máximo exponente del culto al automóvil privado, su popularidad no es exclusiva de este país. Su papel dominante dentro de los medios de transporte se extiende a prácticamente todas las urbes del mundo. Sin embargo, debe precisarse que, en el caso de la mayoría de los países europeos -como exponentes del mundo desarrollado- se ha sido mucho más contundente con las políticas que desincentivan su uso, sobre todo en los años más recientes. El hecho de que la estructura tradicional de las ciudades haya permanecido -ciudades densas, compactas, de escala más humana- ha sido también uno de los factores que evitó que se presentara la misma situación que en los Estados Unidos. Al respecto de América Latina, si bien la capacidad de adquisición es menor que en las regiones mencionadas, y a pesar de que el modelo de ciudad latinoamericana fue más parecido en sus inicios al de las ciudades europeas, el modelo estadounidense de prevalencia del vehículo privado ha imperado, en gran parte acompañando a los procesos de descentralización y expansión territorial. Si bien debe decirse que gran parte de la población no puede hacerse de un automóvil, los deficientes sistemas de transporte público en la región han provocado que las tasas de motorización vayan en aumento, y que la mayoría de la población lo vea como un deseo aspiracional a suplir de inmediato cuando las condiciones económicas se los permitan. La misma situación se presenta al respecto de las infraestructuras, donde prácticamente la totalidad de éstas se han hecho teniendo como centro de la circulación al vehículo privado, a pesar de que el transporte público -no obstante, su ineficiencia- sea trascendental para la movilidad en la región.

De esta manera, la masificación del uso del automóvil permitió el avance de los procesos de suburbanización del territorio que, si bien ya se habían alimentado de las posibilidades de desplazamiento que al respecto habían abierto los trenes suburbanos, el vehículo privado otorgó al proceso un carácter explosivo, sobre todo a medida que se hace cada vez más accesible para una buena parte de la población. A su vez, la popularización de la vida suburbana ha favorecido el sentimiento de "necesidad" de adquisición del vehículo privado para así poder formar parte de este nuevo modo de vida.

Así pues, bajo esta dinámica de interrelación entre los medios de transporte y de segmentación de la movilidad entre uno y otro medio es que el territorio se va organizando,



configurándose y diferenciándose. Si bien, el objetivo principal de los medios de transporte fue acortar o relativizar las distancias que cada vez se hacían más grandes dentro del mismo territorio (Miralles-Guasch, 2002a), estos abonaron a la profundización de los procesos de transformación y ampliación que se vivieron en éste.

2.3.5 ¿Cómo estamos hoy?

Los cambios experimentados en el campo de la movilidad permitieron el acceder a lugares físicamente distantes o inaccesibles por los medios peatonales, de manera que se favoreció la redistribución en el espacio de las funciones que antes se llevaban a cabo dentro de la vida cotidiana barrial (Vega Centeno Sara Lafosse, 2005). Al respecto, Avellaneda García (2007) apunta que los espacios urbanos que emergieron el último periodo de reestructuración urbana se han viabilizado debido a la incorporación de las nuevas formas de desplazamiento, que han hecho posible la reducción de las distancias temporales entre los distintos lugares y espacios de la ciudad, subordinando la forma urbana, producto de las lógicas territoriales, a la dinámica de la movilidad. En este sentido, se reconoce que hoy en día la variable temporal se encuentra por encima de las distancias físicas, es decir, la cercanía ya no se mide en metros, sino en tiempo. En las ciudades de hoy, nuestra vida cotidiana, esa de carácter dinámico, explosivo, cambiante y acelerada, se encuentra dominada por la variable tiempo, cuestión profundamente internalizada en la medición y caracterización de los desplazamientos.

Miralles (2002a) señala que los movimientos casa-trabajo o estudio, tradicionalmente percibidos con un carácter más obligado, se mantienen más o menos estables, mientras que los relacionados a otras actividades como el ocio, el abastecimiento o cualquier otro tipo de consumo, ya sea de bienes o servicios, no paran de incrementarse. Esto tiene una lógica clara, puesto que los primeros tienen un origen, destino y recorridos más bien fijo en cuanto a distancia y espacio temporal, tratándose de recorridos que, salvo ciertas excepciones, son realizados con una constancia absoluta, mientras que, para que el segundo grupo de recorridos pueda realizarse intervienen muchas más variables -como los medios de transporte disponibles, capacidad económica, preferencias y necesidades individuales, por mencionar algunas-, pero también muchas más motivaciones que culminan en una necesidad de desplazamiento, sobre todo, bajo la dinámica de una sociedad globalizada y de consumo como la que experimentamos hoy en día. Si bien se puede inferir que mientras más variables o condicionantes intervengan en la intención de desplazamiento, más reducida puede resultar



la movilidad, no se trata de una condición absoluta, sino que habría que profundizar en la manera que derivan las motivaciones no relacionadas con el trabajo o el estudio, ya que, como bien se ha hablado, se puede estar satisfaciendo "parcialmente" mediante una "movilidad posible", si bien no la deseada u óptima.

Por otro lado, también nos enfrentamos ante un crecimiento en la frecuencia de los desplazamientos y las distancias recorridas, producto de la dispersión y fragmentación del territorio, predominando la predilección por el uso del automóvil, aunque se deberá analizar más a fondo cuál es el efecto que la transición hacia ciudades más policéntricas está provocando sobre la movilidad con un marcado enfoque local, ya que, si bien existen trabajos empíricos que confirman una utilización más intensa del automóvil particular en los polos periféricos (Schwanen, Dieleman, & Dijst, 2004), hay otros que muestran lo contrario (Pivo, 1993), por lo que se infiere no solo dependerá de la estructura urbana, sino del tipo de policentrismo, el tamaño de la ciudad y de la oferta de transporte público disponible en cada caso (Mignot, Aguiléra, Bloy, & Caubel, Madre, 2010; Van de Coevering & Schwanen, 2006).

Lo cierto es, que la expansión de las ciudades ha obligado a incrementar la velocidad de los desplazamientos, a fin de mantenerlos más o menos constantes en cuanto a la variable tiempo, que no para de ganar importancia en la esfera de la movilidad.

En contraste, y relacionado con los conceptos de *traffic-calm* y *pedestrianisation*, surgen una serie de recomendaciones que buscan ordenar el tránsito, reducir la velocidad de los desplazamientos intraurbanos, integrar a todos los medios de transporte, desincentivar el uso del automóvil, incentivar el transporte público y promover el uso de medios más sustentables. Premisas que han logrado penetrar al ámbito público y privado, lo cual se ve reflejado en las políticas de movilidad alrededor del mundo, así como en diversas intervenciones públicas. Lo más destacable en este sentido es el cambio que se ha dado en el dominio del automóvil privado, cediendo protagonismo hacia el transporte público -al menos en el discurso, y en la orientación de las intervenciones en infraestructura-. A este respecto cabe destacar que, si bien en los países más desarrollados esta manera de encauzar la movilidad ya está presente desde hace más de un par de décadas, no así para los países latinoamericanos, que apenas en años recientes empiezan a entrever las ventajas de planear bajo un enfoque de "movilidad integral". Resulta paradójico que, en los Estados Unidos también sea un cambio



relativamente reciente, dada la existencia de bibliografía añeja que apoyaba este cambio paradigmático (véase Jacobs, 1961).

Por otra parte, si bien el paradigma de la causalidad transporte-territorio se hizo presente durante gran parte del siglo pasado, a partir de los años sesenta y setenta la percepción de las relaciones existentes entre la movilidad y el territorio fueron considerablemente modificadas, pasando de esta visión causal hacia una más integradora y de reciprocidad entre ambas variables (Avellaneda García, 2007; Miralles-Guasch, 2002a). Asimismo, Miralles (2002) señala que en las últimas décadas del siglo XX el estudio de la movilidad ha sufrido un proceso de renovación teórica producto, por una parte, de las nuevas tecnologías y, por otro lado, de las nuevas variables que las ciencias medioambientales han introducido en el estudio del fenómeno urbano. Al respecto de la primera, la misma Miralles (2002) hace ver la modificación que experimenta el concepto clásico de movilidad obligada, toda vez que ya no solo se relacionará con los desplazamientos por trabajo, sino que la concentración que estos desplazamientos provocaban en horas y sitios determinados se van extendiendo a todo el día y alcanzando más sitios, dado que los motivos que originan los desplazamientos son cada vez más diversos y estarán más relacionados con las actividades de ocio, con el incremento de la información y con el aumento del volumen de las actividades terciarias.

2.3.6 Sobre la movilidad en América Latina.

En el abordaje que se realiza en los apartados correspondientes al crecimiento urbano y los procesos de segregación, se precisan las particularidades de la región latinoamericana que condicionan dichos procesos y la manera en que se presentan en esta zona. Ahora, al respecto de la movilidad puede decirse que se presenta la misma situación. Además de las premisas que se establecen a partir de las dinámicas de crecimiento extensivo y de la segregación socioespacial que condicionan cualquier proceso en la región, como la falta de articulación del espacio urbano, que se acrecienta con las dinámicas de fragmentación, la desigualdad social, la alta presencia de asentamientos informales, las dinámicas de crecimiento explosivo que se vivieron durante décadas, entre otras, la manera en que se presenta la movilidad de la región latinoamericana está marcada por una profunda desigualdad en el acceso a los medios de transporte, por la ausencia de la planificación en este ámbito, así como la existencia de un transporte público deficiente, de mala calidad, en su mayoría desregulado y de carácter informal.



Bajo este contexto, la movilidad urbana se reconoce como uno de los grandes problemas de los países en vías de desarrollo, y en particular en la región latinoamericana. Velandia (2011) menciona que la noción del subdesarrollo bajo la cual se caracterizan las áreas urbanas latinoamericanas la define como la ciudad del caos en términos de movilidad, es decir, ciudades congestionadas, saturadas, con desgaste y contaminación. A pesar de que los rasgos distintivos de la región en cuestión de movilidad son la importancia del transporte público colectivo, los viajes a pie y en bicicleta, el creciente aumento de la motorización y la congestión, una de las cuestiones más contrastantes de la región que un alto porcentaje de las finanzas públicas se destina en infraestructura para el transporte privado (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015).

En América Latina no se han alcanzado aún las tasas de motorización que se denotan en el mundo desarrollado[7], -de hecho, a partir de 2014 la tasa presenta una tendencia hacia la baja (*El 2016 se presentó récord mundial en venta de vehículos*, 2017) que puede ser explicada por el equilibrio entre los países que incrementan y disminuyen-, hay diversos acontecimientos a escala latinoamericana que inciden en esta tendencia, como una fuerte inclinación hacia el uso del automóvil particular en la zona. En este sentido, Gakenheimer (1998, en Casado Izquierdo, 2008) reconoce que las urbes de América Latina tienen problemas más serios de movilidad en comparación con sus equivalentes del mundo desarrollado, además de presentar desplazamientos más prolongados. Figueroa (2005) señala como factores exacerbantes del uso del automóvil la recuperación económica, el abaratamiento de los bienes, la redistribución regresiva del ingreso, que provocaron la reducción del precio de los vehículos, cuestión que lo hizo asequible a una parte de la población que antes no podía permitírselo. Asimismo, el autor reconoce la durabilidad del parque vehicular en Latinoamérica, en donde a medida que los automóviles envejecen se van revendiendo a población menos favorecida que, de esta manera puede entrar en la dinámica del automóvil particular.

Sin embargo, cabe mencionar que el automóvil no encuentra las condiciones urbanas apropiadas para resistir el incremento que la región experimenta, como la mala calidad de la infraestructura y su deficiente planeación. Además de esto, se encuentra las altas tasas de congestionamiento, para citar un ejemplo, según el *TomTom Traffic Index*, la ciudad de México

[7] La tasa de motorización a nivel mundial era de 12,8 vehículos/1000 hab en 2016. La Unión Europea tenía 30,4. Estados Unidos 55,5. Para el total de Latinoamérica fue de 9,6. Mientras que México presentó una tasa de 12,5 (El 2016 se presentó récord mundial en venta de vehículos, 2017).

es la ciudad más congestionada del mundo, con un 66% de tiempo adicional de traslado en 2016, cabe destacar que esa cifra se incrementó en un 6% más con respecto a la medición anterior, acorde a la tendencia a la alza que ha presentado durante los últimos años («TomTom Traffic Index», 2018). La capital mexicana no es la única en esta situación, otras grandes urbes latinoamericanas también aparecen en los primeros lugares de dicho ranking (Río de Janeiro, Santiago de Chile, Buenos Aires, Salvador de Bahía, entre otros). Estas altas tasas de congestión se vinculan con las alarmantes tendencias en el incremento del uso del vehículo automotor, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés) (2013) señala que,

> Durante las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados de 6,5 millones en 1990 a 20,8 en 2010 ha ido de la mano de los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) que se han triplicado al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010, a una tasa de crecimiento increíble de 5,3% anual.

Al respecto del transporte público, en América Latina ha sido predominantemente a base de autobuses[8] desde los años veinte y treinta del siglo pasado, los cuales a lo largo de ese siglo lograron sobrevivir a la fuerte dinámica de transformaciones que se vivieron en la región. Sin embargo, Figueroa (2005) señala que, ahora mismo el sistema de transporte público de autobuses se enfrenta a una fuerte competencia producto del incremento del uso del automóvil que, a la par de la liberalización del transporte a partir de la entrada del sistema neoliberal -con la consecuente reducción de los subsidios- y las dinámicas de crecimiento expansivo y de baja densidad, su costo se ha visto incrementado a fin de poder costear los grandes desplazamientos que realizan, de los cuales tienen una menor demanda. Además, el autor hace referencia al aumento masivo de "nuevos empresarios"[9] del transporte, producto tanto de la liberalización del transporte como de la precarización de los empleos, así como despidos masivos de funcionarios públicos que utilizaron todos sus recursos para entrar en el negocio del transporte, toda vez que estaba lo bastante desregularizado como para poder tanto ingresar como mantenerse en él. A manera de ejemplo, en la ciudad de México de 1983 a 1998 la participación de los viajes realizados en colectivos (microbuses y combis) aumenta considerablemente, al pasar de 8 a 55%, mientras que los servicios de transporte público

[8] En México se les llama camiones urbanos.
[9] La cantidad de unidades por "empresario" es diversa, hay quienes tienen desde una sola unidad, hasta quienes ostentan más de 100.

administrados por el gobierno bajan su participación de 53,6% a 20,5% en el mismo periodo (Gobierno de la Ciudad de México & Fideicomiso para el Mejoramiento de las vías de Comunicación, s. f.). Esta condición ha generado una importante variedad de vehículos que prestan sus servicios como transporte público, además de la mala calidad de las unidades y la inseguridad que premia durante los traslados, que han situado al transporte como una opción indeseada o a evadir para quiénes pueden permitirse trasladarse por otros medios.

En la misma línea, el mismo Óscar Figueroa (2005) advierte la fuerte polarización social que se exterioriza en el uso del transporte debido a que la población de mayores recursos utiliza mayormente el vehículo privado, mientras que la de menores ingresos se traslada principalmente en transporte público, dentro del cual también hay distinciones; por un lado están los medios formales -no se confunda esto con una buena calidad-, y por otra parte los medios informales que tienden a ser más inseguros y precarios.

Los siguientes indicadores acerca de la movilidad para las principales ciudades del subcontinente, tomados del reporte *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina* (Corporación Andina de Fomento, 2011, p. 287) permiten la contextualización de la movilidad en esta zona. Cabe señalar que el estudio solo se ha realizado en 15 áreas metropolitanas[10]. El hecho de tratarse de las grandes urbes puede sesgar el panorama, pues no necesariamente representa la realidad que se experimenta en el resto de las ciudades, sin embargo, la escasez de estudios en otras áreas urbanas dificulta su comparación.

- En el conjunto agregado de las 15 áreas metropolitanas consideradas se realizan diariamente 213 millones de viajes, de los cuales el transporte colectivo muestra la más grande cantidad de viajes (43,4%), mientras que los viajes no motorizados y los viajes con vehículos de uso privado tienen, cada uno, un porcentaje cercano al 28% del total.
- El transporte colectivo predomina en 9 de las 15 ciudades y su participación en el total es superior al 50% en Bogotá, Caracas, Ciudad de México, Lima y Montevideo. El transporte individual motorizado es predominante en Buenos Aires. El transporte no motorizado predomina en Curitiba, Guadalajara, León, Santiago y São Paulo.

[10] Las ciudades tomadas para la realización de dicho reporte son: Belo Horizonte, Bogotá, Buenos Aires, Caracas, Ciudad de México, Curitiba, Guadalajara, León, Lima, Montevideo, Porto Alegre, Río de Janeiro, San José, Santiago y São Paulo.

- El transporte sobre rieles alcanza a 14 millones de viajes diarios (15% del total), de los cuales el metro es el modo predominante.
- La movilidad promedio del conjunto de las áreas metropolitanas es cercana a dos viajes por día por habitante. Los índices más altos de utilización de transporte colectivo por habitante corresponden a Ciudad de México, Santiago y Lima.
- La movilidad personal en la región tiene las mismas características de otros países en desarrollo: existe una fuerte diferencia entre la movilidad de personas de altos y bajos ingresos (relación de dos a uno en la movilidad personal), la movilidad masculina es mayor que la femenina y el tiempo de recorrido de los viajes hechos por personas de más altos ingresos son cerca del 20% más bajos.

Por otra parte, se advierte que las necesidades de infraestructura de transporte urbano se han multiplicado (Lupano & Sánchez, 2009), sin embargo, como se ha señalado, la mayoría de las inversiones continúan beneficiando a la infraestructura para el vehículo privado. Bajo todo este escenario, el nivel de inseguridad vial también se ha incrementado, "llevando a América Latina a uno de los mayores registros de daños y muertes por accidentes viales de todo el mundo" (Lupano & Sánchez, 2009, p. 11).

Si bien la realidad imperante ha sido la descrita anteriormente, existen importantes mejoras como la modernización del transporte hacia sistemas de buses de alta capacidad (BRT-*bus rapid transit*), sin embargo, las experiencias indican que las redes no tienen una cobertura total en la ciudad, dejando a muchas áreas desatendidas y servidas con los sistemas tradicionales antes descritos (Figueroa, 2005). También, de nuevo las intervenciones se concentran en ciudades capitales o grandes urbes, dejando con gran retraso al resto de ciudades de los países latinoamericanos.

Desde las instituciones gubernamentales se expresa que,

> Los retos para mejorar las condiciones de movilidad están en una planeación urbana que controle la expansión dispersa y desordenada, que promueva la densificación, revierta la fragmentación generada por vacíos urbanos, fraccionamientos habitacionales y comerciales cerrados y fomente los usos mixtos del suelo (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015, p. 24)



Dicha afirmación es especialmente importante en el contexto en el que se enmarca esta investigación.

2.3.7 Breve apunte de la movilidad en México.

La situación de la movilidad en las ciudades mexicanas se acerca bastante a la manera en que se presenta para el resto de América Latina, pues comparten prácticamente la misma problemática y características. Es importante señalar que, además de asemejarse a las demás ciudades de la región en materia de movilidad, las ciudades mexicanas entre sí también comparten los mismos síntomas de una movilidad deficiente, guardando las debidas proporciones que las dimensiones físicas, la dinámica demográfica y económica imponen (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015). Así pues, los principales rasgos que presentan son; la congestión vial derivada tanto de la dispersión de las actividades en el territorio, como del protagonismo que ha alcanzado el automóvil privado, siendo el medio de transporte con mayor crecimiento; la baja calidad del transporte público, con un deficiente sistema de administración y operación al imperar el modelo persona-camión, esquema que se caracteriza por una ávida competencia por acaparar el pasaje, inseguridad, mala atención por parte de conductores improvisados y poco capacitados, sobrecupo, paradas discrecionales y repentinas, sin horario fijo, se pasa de una muy baja a una excesiva velocidad a conveniencia, lo que aumenta la inseguridad vial, constantes atropellamientos, invasión de rutas y una nula interconectividad, así como la invasión constante del espacio público, además de la una baja innovación tecnológica tanto en el sistema como en las unidades que se traduce en bajas tasas de crecimiento, cuestiones que impiden su posicionamiento como una alternativa eficiente de movilidad; por último, los elevados y crecientes costes en movilidad tanto para la ciudadanía como para los gobiernos y el medio ambiente (Negrete, 2018; ONU-Habitat & Senado de la República, 2015). Destaca el alto tiempo de traslado registrado como media nacional de 43,6 minutos (Negrete, 2018).

Estas características descritas imperan en casi todas las ciudades del territorio nacional, independiente de su tamaño. La diferencia más significativa radica en que las opciones para moverse son mayores en las grandes urbes, así como en las inversiones que se realizan en el transporte público masivo que son coordinadas por el sector público, y que se traducen en mejoras de las condiciones en estas ciudades, mientras que en las ciudades medias y pequeñas



las opciones son más reducidas, imperando el transporte público concesionado (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015).

Una cuestión que ha fomentado el incremento del uso del automóvil privado en México han sido los subsidios a la gasolina -que se han ido eliminando en los últimos años-. En efecto, México es uno de los mayores consumidores de gasolina en el mundo, y ostenta el puesto número uno a nivel latinoamericano (Grandet, s. f.), sin embargo, a pesar del mencionado subsidio, las y los conductores mexicanos son quienes mayor parte de su salario gastan en el mundo en concepto de gasolina, debido al costo del litro en comparación con el ingreso mensual y el nivel de consumo (El Financiero, 2016). Por citar un ejemplo, hacia el tercer trimestre del 2016, las y los mexicanos gastaban en promedio un 3,38 por ciento de sus ingresos en comprar 358,94 litros de gasolina al año, que es el promedio que utiliza un conductor en el país (Ibidem), datos que deberán revisarse a partir de los últimos incrementos de los costes en hidrocarburos -hacia el primer trimestre de 2018, el precio de la gasolina había subido casi un 30% en comparación con el año 2016, mientras que el salario mínimo lo hizo en un 20%-.

Por otra parte, los costes de los viajes en transporte público son muy desiguales entre las ciudades de la República, por ejemplo, un viaje en la Ciudad de México representa alrededor del 8% del salario mínimo, en ciudades como Puebla y en el estado de Guerrero se encuentra la tarifa más baja del país, con una inversión del 6,8% del salario mínimo, mientras que en ciudades como Mexicali alcanza el 17,5%. El promedio nacional es del 9,4% del salario mínimo por cada viaje. En la ciudad de Culiacán alcanza casi el 11% hacia el primer semestre del 2018, hacía del último trimestre de 2020, representó un 8,52% del salario mínimo vigente a partir de ese mismo año.

Al respecto de las inversiones que se realizan desde el ámbito público con el fin de mejorar la movilidad, la mayoría de éstas van destinadas a la construcción de infraestructura vial para mejorar el tránsito de automóviles particulares, un estudio de la SEDESOL (2012) encontró que el 77% de las inversiones que se realizan en diez Zonas Metropolitanas del país tienen el fin mencionado.

Se reconoce que las limitaciones a la movilidad en las ciudades mexicanas afectan más a los grupos de menores ingresos, sobre todo aquellos que habitan en las zonas periféricas de la



ciudad, lejos de los centros de empleo y la oferta de servicios, que son quienes más usan el transporte público con un estimado del 70% contra el 8% de quienes tienen ingresos altos, por lo que terminan invirtiendo más tiempo en traslados, en parte debido a las velocidades promedio más bajas que maneja el transporte público (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015). Al respecto del tiempo invertido en trasladarse, si se compara con el que se invierte para otras actividades cotidianas, es de destacar,

> 1) el hecho de que se dedique mayor tiempo en el transporte al trabajo (5,7 horas a la semana en promedio) que en actividades como juegos, aficiones, deportes, ejercicio físico, eventos culturales, deportivos y de entretenimiento, 2) que se emplee el mismo tiempo de traslado en las grandes zonas urbanas que en las medias y pequeñas, debido a que la oferta y los usos del transporte no son tan variados, aunque las distancias puedan ser más cortas (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015, p. 40).

En cuanto a las ciudades medias y pequeñas, debe destacarse la ausencia de políticas de transporte y movilidad adecuadas e integrales, imperando los desplazamientos en transporte público concesionado, en su mayoría con unidades insuficientes y obsoletas, y al igual que las grandes urbes, se presenta un incremento de los viajes en automóviles particulares, por lo que los problemas de movilidad se mueven en torno a la escasez, calidad y poca oferta de transporte público, la mala cultura vial, los congestionamientos alrededor de las zonas centrales u otros puntos específicos(Ibidem). Asimismo, se apunta que, debido a su tamaño e importancia dentro del sistema de ciudades del país resulta más difícil que accedan a los fondos que se requieran para mejorar o desarrollar sistemas de transporte público modernos y adecuados, no obstante, es posible que accedan a bolsas para establecer corredores de transporte acorde a sus necesidades. En cuanto a las estrategias que se están aplicando para mitigar los problemas de movilidad en estas ciudades, se identifica la misma línea que las grandes urbes, es decir, la inversión en infraestructura para el vehículo particular, de esta manera, tanto grandes ciudades como las más pequeñas tienden a compartir una problemática similar, así como un futuro en común de seguir en la misma línea.

2.3.8 Un triángulo equilátero: Desarrollo urbano, movilidad y segregación.

Si bien en los apartados anteriores de este capítulo se han abordado los aspectos teóricos más importantes acerca del desarrollo urbano, la segregación y la movilidad, se hace necesario



comentar sobre cómo estos elementos, dinámicas o procesos interactúan e inciden sobre la ciudad y su población.

Cada vez que una dinámica o proceso del desarrollo urbano se presenta, sus externalidades alcanzan la esfera de la movilidad sin distinción. Bastante se ha hablado al respecto, sobre todo del papel de las dinámicas de suburbanización en la configuración de la movilidad contemporánea, o de los medios de transporte en estos mismos procesos suburbanos, por citar algunos ejemplos. Por otra parte, la relación segregación-procesos del desarrollo urbano se encuentra más o menos esclarecida, y es hasta los últimos años que se reconoce la existencia de una correspondencia entre movilidad y segregación, ya sea debido a la segmentación del transporte, los tiempos de desplazamiento, la accesibilidad diferenciada o producto de la separación de funciones que obliga a contar con ciertas condiciones de conectividad a fin de garantizar la igualdad de acceso a la ciudad y a las funciones que se desarrollan en ésta. En este sentido, se plantea la existencia de una correspondencia entre estas tres dinámicas, una simbiosis a manera de triángulo equilátero, en el que cada uno de sus lados representa uno de los componentes de esta relación, de manera que se complementan e interactúan para formar la figura completa.

Esta relación se fundamenta en las dinámicas naturales de la ciudad misma, razón por la cual diversas investigaciones llevadas a cabo en alguno de estos campos por separado con frecuencia derivan en el abordaje de otros fenómenos que no se previeron en un inicio de éstas. Por citar un ejemplo, desprendido de la visión aportada por la Escuela de Chicago, se realizaron numerosos trabajos sobre la ciudad que interpretaban su forma urbana en términos ecológicos, en estos se observó la concentración de los grupos de bajos ingresos y de los grupos étnicos dentro de determinadas zonas de la ciudad, de tal manera que, el estudio de la forma urbana llevó a la visualización de la segregación.

Movilidad y territorio se entrecruzan y se influyen mutuamente, es decir, se reconoce que la distribución de las funciones urbanas tiene la capacidad de configurar la movilidad de sus habitantes (Avellaneda García, 2007). Sin embargo, las investigaciones que se han realizado hasta ahora han sido muy sectoriales, enfocadas en algunas de las aristas de la relación expuesta más que en su interacción. Se reconoce que durante mucho tiempo primaron las investigaciones que relacionaban la movilidad únicamente con la oferta de transporte,



supeditando los patrones de desplazamiento de las y los ciudadanos en función de la disponibilidad de éstos (Ibidem).

Así pues, para entender esta relación se debe empezar por mencionar los procesos sociales que se encuentran en la base de las transformaciones económicas, sociales, políticas y territoriales. Sin duda, las transformaciones en la estructura urbana de las ciudades estuvieron influidas en gran manera por las transformaciones sociales que se suscitaban en éstas. Por ejemplo, la Revolución Industrial provocó una distinción entre el espacio urbano y el rural, dotando a las ciudades de un papel central en el proceso productivo, lo que deriva en una serie de transformaciones en la ciudad, que tocan tanto la estructura física de ésta como la social, lo cual conllevó efectos importantes sobre las formas de desplazamiento de las personas y en el espacio urbano, que pasa de ser un lugar de encuentro a un lugar de conexión o intercambio.

Fue a través de los trabajos de Lefebvre (2013), Harvey (1989)[11] y Castells (1974)[12] que introdujeron la noción de la producción social del espacio, bajo la cual se afirma que los procesos sociales son condicionados por el espacio que habitamos. Bajo la lógica de producción capitalista que abordaban estos teóricos, resulta fundamental poder reducir tanto el tiempo como los costes de la circulación del capital, de tal manera que se contribuya a aumentar la producción, entiéndase acumular capital. Lefebvre (1974) afirmaba que ya no se pueden estudiar los sistemas ni el transporte de manera aislada, pues desde el momento que existen, guardan relación con el espacio, se trata de una relación dominante. Sin duda, la movilidad promueve nuevas formas de habitar, de sociabilizar y de apropiarse de la ciudad, provocando una transformación en el tejido social y las relaciones interpersonales de las y los habitantes de las ciudades.

Harvey (1989)[13] señala que, a medida que se ha consolidado la ruptura entre la esfera de la producción y de la reproducción, la localización de las actividades y los servicios es cada vez más diferenciada y fragmentada, cuestión que va estrechamente ligada a la producción de la desigualdad urbana, pues, debido a la heterogeneidad en la disposición de estas actividades y servicios se generan zonas más o menos privilegiadas (Miralles-Guasch, 1998). Desde la

[11] Originalmente publicado en 1974
[12] Originalmente publicado en 1972
[13] The urban experience, en Miralles, 1998, pág. 123



mencionada *Walking City*, se reconoce que las ciudades han venido incrementando su área urbana, demandando cada vez más servicios e infraestructura que permitan a sus ciudadanos y ciudadanas desplazarse por toda ésta, así como garantizar el fluir de la comunicación entre sus áreas internas. De esta manera las facilidades en cuanto a la infraestructura requerida para permitir la circulación del transporte presionan los cambios de uso de suelo, alimentando el círculo de la expansión urbana. A medida que la fragmentación en la ciudad -así como la ciudad misma- va creciendo, se genera una necesidad de interconexión entre quienes la habitan para acceder a las diferentes actividades o servicios, bien sea por deseo o necesidad, asimismo, a medida la accesibilidad aumenta, también lo hace la movilidad. Se produce así, una relación circular que se va alimentando a medida que se reproduce.

Las ciudades se están volviendo más complejas debido al incremento en la variedad de funciones urbanas que se desarrollan en su estructura social y territorial, así como en la diversificación de los lugares donde estas actividades se llevan a cabo (Reis & Giulietti, 2015). Este hecho afecta en los patrones de movilidad, no solo incrementando la movilidad local o intraurbana, sino atrayendo a las y los residentes de otras áreas urbanas cercanas o de la esfera regional, lo cual añade más presión a las áreas urbanas a donde se dirigen (Ibidem).

En el contexto de la ciudad dispersa se alude que la dispersión de las actividades tiene un efecto negativo en la eficiencia, la cobertura y la rentabilidad del transporte público, que deriva en un incremento del uso del automóvil privado, presentándose como consecuencia un aumento del tráfico, congestionamientos y contaminación (Reis & Giulietti, 2015). Por su parte, Moreno Galván (2013) afirma que las formas metropolitanas de baja densidad propician grandes trayectos por espacios fragmentados. A partir de la "gran ciudad" generada a partir de la suburbanización, la importancia de la movilidad diaria por motivos de trabajo de las personas, también llamada *commuters*, adquirió una importancia relevante en esta fase del desarrollo de las ciudades (Miralles-Guasch, 2002b). Kawarick (1992) señala que dicha periferización de las ciudades no pudo haberse alcanzado -al menos no de la manera en la que se desarrolló- sin la previa modificación de los sistemas de transporte.

Otra de las condiciones de la ciudad que se reconoce como una de las principales inductoras en la configuración de la movilidad de los territorios urbanos es la disponibilidad de funciones, es decir, la monofuncionalidad o polifuncionalidad de la zona urbana. En este sentido, se reconoce que de la disponibilidad o la oportunidad de alcanzar las funciones



urbanas en una zona determinada dependerá la posibilidad de llevar a cabo las actividades en dicha zona. Si las necesidades o deseos son cubiertos en las zonas cercanas o el espacio local, la movilidad podrá realizarse mediante desplazamientos a pie, por el contrario, si se debe salir del espacio local para realizar las actividades cotidianas, serán necesarios los medios motorizados para desplazarse (Avellaneda García, 2007).

En cuanto a la estructura urbana, Kaufmann (2000 en Avellaneda García, 2007) registra cuatro modelos de vida en función de ésta, a los cuales se les asocia un modo de transporte en concreto, que configura y determina la movilidad urbana vinculada a este estilo de vida y, por ende, a la estructura urbana de la cual se desprende; 1) el modelo de vida "ciudadano", en la que la proximidad de las zonas donde se llevan a cabo las actividades permite desplazamientos a pie o en transporte colectivo; 2) el modelo de vida "rural", que se vincula con el automóvil privado, pero que también incluye los modos de transporte de proximidad; 3) el modo de vida "metropolitano", con una red de centralidades que se conectan mediante el uso del transporte privado así como el colectivo; 4) el modo de vida "californiano", de espacios suburbanos y con uso exclusivo del automóvil particular.

Por otro lado, se apunta que el desarrollo periférico conduce a la marginalización de las y los más desprotegidos, sobre todo en cuanto al acceso al trabajo, la oferta de servicios y actividades de la ciudad, forzando a las personas a gastar una proporción muy alta de sus ingresos en transportarse para poder acceder a estos servicios o satisfacer sus necesidades básicas (Reis & Giulietti, 2015). Es muy probable que esta condición limite la movilidad de este sector social, inhibiendo la satisfacción de otras necesidades sociales, no necesariamente básicas, pero sí limitando su autonomía (Bierman et al., 2003 en Reis & Giulietti, 2015).

En el caso de las ciudades de América Latina, los patrones de urbanización basados en el funcionalismo, que dominaron las grandes ciudades latinoamericanas a partir de los años ochenta conllevaron una fuerte dispersión urbana, así como una aguda fragmentación territorial, lo que obligó a la realización de múltiples desplazamientos para acceder a bienes y servicios básicos para el desarrollo de la vida cotidiana (Avellaneda García, 2007). Por otro lado, además de esta fragmentación socio-territorial, las ciudades latinoamericanas presentan una profunda especialización funcional, que si bien a veces puede matizarse debido a la dispersión de las funciones y actividades por el territorio de las ciudades metropolitanas que produce un aparente efecto de mezcla funcional, a nivel micro es perceptible un patrón



monofuncional (Avellaneda García, 2007; F Sabatini, Cáceres, & Cerdá, 2001), que provoca un aumento de la movilidad a fin de acceder a las distintas funciones cuando éstas no se encuentran en el entorno próximo, así como cierto tipo de patrones de desplazamiento, acorde a la intensidad con la que se busque o se acceda a dichas funciones y servicios.

En México, durante las últimas tres décadas se instituyó una política de vivienda en el país destinada a los sectores de bajos ingresos que se encontraban establecidos formalmente, lo que derivó en la oferta masiva de vivienda unifamiliar de tipo horizontal, asentadas sobre suelo rural barato, sin servicio público, equipamiento o transporte (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015). Esta política tuvo su efecto en los desplazamientos de la población, que se incrementaron en cuanto a la distancia, el coste y número de éstos, por lo que las familias que habitaban estos sitios destinaban hasta el 25% de sus ingresos en transportarse (CTS EMBARQ México, 2012 en ONU-Habitat & Senado de la República, 2015). En adición al proceso expansivo que experimentan las ciudades mexicanas, se encuentra el hecho que la mayoría de ellas presenta una estructura urbana monocéntrica, aunque en los últimos años se hayan desarrollado algunos centros alternos. Esta centralidad provoca que las distintas funciones urbanas queden separadas, incrementando las necesidades de desplazamiento y transporte (ONU-Habitat & Senado de la República, 2015).

Pero no solo el territorio urbano influye sobre la movilidad, sino que se admite que ésta también opera sobre la organización del territorio urbano, pues una buena posibilidad de movimiento permite que el mecanismo territorial y urbano funcione eficiente y productivamente (Campus Venuti, 1983 en Miralles-Guasch, 2002a; Negrete & Paquette Vassalli, 2011), de manera que se configura una relación recíproca entre estas dos dimensiones indisolubles de la ciudad.

Por otro lado, debe señalarse el papel determinante que tienen los medios de transporte en la dinámica de la movilidad, permitiendo o agilizando el acercamiento geográfico entre los diversos espacios donde se desarrollan las funciones urbanas. Éstos han dejado un impacto muy fuerte en la organización física del espacio, actuando como hilo conductor de la ocupación urbana del espacio, así como instrumento de cohesión interna (Negrete & Paquette Vassalli, 2011; Valenzuela Rubio et al., 1984). Desde décadas pasadas se reconocen opiniones contrapuestas respecto a la influencia de los transportes en la trama urbana de las ciudades, la disposición de las funciones y los usos urbanos. Se ha buscado pues, determinar



la causa y el efecto en la relación existente entre el desarrollo urbano y los transportes, sin embargo, la simbiosis existente entre esta relación vuelve particularmente complejo determinar el punto de partida o la situación de causalidad. La realidad es que el desarrollo urbano y el transporte han tenido una evolución paralela (Viana Suberviola, 2017). Así pues, la movilidad urbana no puede entenderse si se desconoce la estructura urbana y territorial sobre la cual se desarrolla, la movilidad depende de ésta y, a su vez, la estructura urbana se ve modificada e influida por las redes e infraestructura de transporte, que son parte estructural de los procesos de movilidad urbana. A pesar de esta afirmación, no es posible concluir que la producción del espacio sea determinada por completo por estas redes e infraestructura, tratar por separado cada una de estas variables -transporte, movilidad, estructura urbana- sería sesgar los resultados y demeritar la simbiosis que se ha mencionado.

Así también, se han realizado una buena cantidad de estudios empíricos que pretenden vincular la forma urbana con el transporte y los patrones de desplazamiento (véase Boarnet & Crane, 2001; Camagni, Gibelli, & Rigamonti, 2002; Crane, 1999; Priemus, Nijkamp, & Banister, 2001; Reis & Giulietti, 2015; Schwanen et al., 2004; Van de Coevering & Schwanen, 2006; P. Zhao, Luë, & de Roo, 2010; P. Zhao et al., 2010). A pesar de que la determinación de causalidad en la mencionada relación forma urbana-transporte es aún una cuestión incierta, es posible establecer ciertas afirmaciones producto del estudio de ésta. Ha de decirse que la estructura vial de la ciudad favorece la accesibilidad en ciertas partes de la ciudad en detrimento de otras, cuestión que se ha ido reflejando en un desigual juego de rentas, influyendo a su vez en el nivel de centralidad. Rocanyolo (1989, en Miralles-Guasch, 2002a) lo define como relaciones espaciales que se comportan como elementos unificadores de la ciudad.

Asimismo, el sistema de transporte predominante en una ciudad permite la consolidación de cierta forma espacial. Los procesos de suburbanización de las ciudades, si bien habían sido desencadenados paralelamente a los sistemas ferroviarios, fueron impulsados de manera acelerada con la llegada masiva del automóvil. La consecuencia de estos procesos sobre la organización territorial y funcional de las ciudades es de gran alcance, pues la dispersión de las actividades a la periferia implicó la modificación de los hábitos diarios de la población y por consecuente de sus actividades. En este sentido, la relación entre el automóvil particular y la suburbanización se trata más bien de un proceso retroactivo y no de naturaleza causal.



El caso latinoamericano se reconoce especialmente complejo, pues, a pesar del uso mayoritario del transporte colectivo, la forma y funcionamiento de sus áreas urbanas, sobre todo las de más de un millón de habitantes, no corresponde con los patrones vinculados tradicionalmente a la prevalencia de una movilidad colectiva (Avellaneda García, 2007). En esta región existe una relación cambiante entre territorio y movilidad, que se redefine constantemente a partir de los procesos de urbanización que se han experimentado desde el siglo pasado y que, en algunos casos, continúan siendo vigentes. Así pues, (Montezuma, 1999 en Avellaneda García, 2007) reconoce que las continuas transformaciones que han ocurrido en el territorio urbano, con la consecuente evolución del sistema de transporte han modelado las dinámicas de movilidad de la población.

Según la teoría del *citty planning* la ciudad es el resultado de una serie de elementos estructurantes como el sistema de transporte, el sistema viario, los parques y las facilidades de esparcimiento. En este sentido, el transporte se considera un factor central en el crecimiento económico urbano y elemento ineludible en las ciudades que inician un proceso de crecimiento de la vivienda de baja densidad (Miralles-Guasch, 2002a). Así pues, sin duda, el transporte permite hacer uso de las actividades que se desarrollan en la ciudad, la disponibilidad de este medio ya sea en la modalidad pública o privada, subordina la vida de las y los ciudadanos, a la vez que infiere sobre la estructura de las ciudades.

Por otra parte, al hablar de la interacción entre los distintos procesos que conforman la relación abordaba en este apartado, debe señalarse como el crecimiento de las áreas urbanas ha generado una dispersión no sólo de su territorio, sino de las relaciones sociales que se establecen a partir de la confluencia de las personas. Esto ha hecho que las diferencias sociales sean más notorias, en los pueblos y ciudades pequeñas gente de todas clases sociales se mezclan, no así en un territorio cada vez más grande y fragmentado (Massey, 1996).

El marco teórico al respecto de movilidad y segregación es particularmente complejo, pues se deben de considerar al mismo tiempo varios factores que interactúan y determinan estas relaciones. En primer lugar, el análisis de esta relación pasa por la comprensión profunda de las dinámicas de crecimiento territorial de la ciudad en la que se insertan. Por otro lado, se debe considerar la localización de los grupos socieconómicos, así como el funcionamiento de los agentes identificados como de influencia en las dinámicas socioterritoriales de la ciudad (Rodríguez Vignoli, 2008; Sobrino, 2007), que configuran muchas de las dinámicas



socioespaciales de la ciudad. Cada uno de éstos posee tanto mecanismos de funcionamiento bien definidos, como sus propios mecanismos productores y de control, de tal manera que la interacción entre ellos resulta en una ecuación bastante compleja.

Avellaneda (2007) sostiene que la estructura urbana y la organización territorial son un importante condicionante de la exclusión social. De tal manera que, "de la estructura territorial y la organización urbanas dependerán en buena medida las posibilidades de inclusión e integración de un colectivo urbano en su entorno" (p. 126). Así, pues, señala que los procesos de exclusión e inclusión en el territorio se ven fuertemente influidos por el modelo territorial vigente. De esta manera, ha surgido la diferenciación del espacio residencial, así como de los espacios de vida cotidianos, mediante la creación de barreras físicas para el acceso restringido que impiden el encuentro, aspecto que ha transformado el territorio urbano, fragmentándolo, disolviéndolo y distanciándolo. Producto de esta distinción también se han desarrollado espacios monofuncionales (industriales, comerciales, educativos, recreativos, etc.) si no exclusivos, al menos dirigidos a ciertos grupos sociales o económicos, trasladando la segregación a todos los ámbitos de la ciudad (Ibidem).

En todo caso, el fenómeno de la segregación está estrechamente vinculado con los procesos de desarrollo urbano. Es ante los procesos de dispersión urbana, como la suburbanización, que en las sociedades modernas se presentan fuertes manifestaciones de este fenómeno. Al analizar las explicaciones encontradas en la literatura y descritas en los apartados correspondientes acerca de los motivos que generaron estos procesos y fenómenos, nos encontramos ante un vínculo teórico ineludible. Por una parte, Bourne (1996), realiza interpretaciones acerca de la aparición de los suburbios, mismas que es posible vincularlas con los tres grandes productores de la segregación citados en esta investigación; i) La línea de la Escuela de Chicago, ii) las aspiraciones y deseos individuales, iii) el sistema de producción capitalista y su mercado. Ahora bien, para completar el triángulo de relaciones, basta con mencionar la estrecha correspondencia que se visualiza entre el crecimiento urbano y la movilidad, en una simbiosis de dependencia de la cual resulta difícil situar un punto de partida, pero que, sin duda alguna, está envolviendo al fenómeno de la segregación dentro de sus dinámicas. A este respecto, es pertinente mencionar que, la movilidad a través de las distintas transformaciones del espacio y de la sociedad se ha presentado como un termómetro a través del cual es posible profundizar acerca de los cambios en el territorio y saber de qué manera se está segregando. En tal sentido, cuando las áreas urbanas eran densas



y compactas, y los costes del transporte de personas y mercancías eran elevados, los grupos de más altos ingresos se situaban hacia el centro de las ciudades, mientras que el resto de los grupos en áreas menos centrales, por lo que realizaban desplazamientos a pie hacia el trabajo. En cambio, con el mejoramiento del transporte, que hizo posible desplazarse más rápidamente pero también a costes que no toda la población podía permitirse, quiénes se trasladaron a los suburbios -inicialmente- fueron las clases más acomodadas, incluyendo a la clase media. No fue sino hasta que los ingresos de la población en general aumentaron, en combinación con la baja de los costes de infraestructura y transporte, que los viajes realmente se popularizaron, haciendo participes a prácticamente todas las clases de estas transformaciones, lo que permitió un crecimiento significativo de las áreas urbanas hacia las áreas suburbanas (Mieszkowski & Mills, 1993). Marcuse y Van Kempen (2000, en Veiga, 2009) concluyen que las pautas del desarrollo urbano no son inmanejables o producto de leyes económicas no controlables, sino por el contrario, son sujeto de control y gestión.

Si bien la segregación residencial socioeconómica es una de las manifestaciones más visibles de la diferenciación de clases en los territorios urbanos, no es la única de sus manifestaciones. Además de residir en las ciudades, las personas trabajan, estudian y se desplazan en ellas, haciendo uso de las infraestructuras, redes y espacio público que la ciudad les ofrece. Rodríguez Vignoli (2008) señala que pueden existir diferentes formas de segregación, dentro de estas se señala la vinculada a la localización de los puestos de trabajo, de la movilidad y del uso del territorio público. El mismo autor señala que este tipo de segregación puede presentarse por una desconexión cotidiana entre los diferentes grupos socioeconómicos que cohabitan en el territorio que, además de la separación impuesta por la segregación residencial, podrían carecer de espacios de trabajo compartido, rutas, trayectorias o patrones comunes de desplazamiento o espacios físicos de encuentro en la ciudad, lo que estaría reforzando las implicaciones negativas generalmente asociadas a procesos de segregación y, a través de estas diferencias, evidenciando las desigualdades sociales.

Lefebvre (1968) en su célebre obra *El derecho a la ciudad* señalaba que "el hecho de habitar en uno u otro sitio comporta la recepción, la adopción, la transmisión de un sistema determinado" (p. 130). Así pues, habitar cierta zona de la ciudad puede estar condicionando no sólo la manera en que nos movemos dentro de ella, sino las diversas formas en las cuáles la disfrutamos -o no-, la vivimos, la dimensionamos y la percibimos. Esto, no solo tiene que ver con lo que ofrece la zona de la ciudad en la que se habita, sino cómo ésta se vincula con



otras zonas de la ciudad, de tal manera que se pueda o no alcanzar las oportunidades que se encuentran en otros espacios urbanos.

Existe pues una ***movilidad diferenciada*** entre los distintos colectivos urbanos (agrupados ya sea su edad, sexo, capacidad de renta, nivel de instrucción o distintas características sociodemográficas); no todos los ciudadanos tienen las mismas posibilidades de acceder a ciertas partes de la ciudad o de desplazarse por ella (Miralles-Guasch, 1998). Al respecto, Whitelegg (1993) afirma que, las distintas posibilidades que existen de moverse por la ciudad, atribuidas a características individuales o colectivas, implican que la movilidad puede ser otra fuente de desigualdad entre sus ciudadanos y ciudadanas. Las diferencias y desigualdades urbanas se hacen manifiestas no sólo en el territorio, entendido como la dimensión física, sino en las posibilidades que se tienen de acceder a éste y lo que nos ofrece, lo que representa una expresión más de la diferenciación de las clases sociales, que a su vez condiciona el escalamiento social o la perpetuación de la pobreza. Al respecto, Miralles-Guasch (2002a) sostiene que,

> el desplazamiento garantiza el acceso al mercado de trabajo, a los bienes y a los servicios, es decir, permite un uso de la ciudad más abierto y más amplio, éste debe tener connotaciones positivas, ya que influye directamente en el enriquecimiento personal y colectivo de los ciudadanos que habitan en el espacio urbano (p. 31).

Si bien las diferenciaciones sociales impuestas a través de los espacios de vida cotidianos, como el espacio residencial, es quizá la manifestación más visible de la segregación socioeconómica en el espacio urbano, ésta puede aminorarse o agudizarse a través de la accesibilidad. Es decir, poder o no acceder fácilmente a las distintas zonas y funciones de la ciudad tiene fuertes implicaciones para las personas, representa una forma de inclusión o exclusión de la vida ciudadana, de las oportunidades que se encuentran esparcidas alrededor del espacio urbano y de la ciudad misma. La presencia de estas oportunidades en las zonas alejadas de la residencia obliga al desplazamiento, los cuales dependen de sistemas de transporte accesibles y adecuados, por lo tanto, la inclusión o la integración en la sociedad, el ejercicio de ciudadanía plena, está fuertemente ligada a la estructura urbana, la organización territorial y el servicio de transporte presente en estos territorios, de tal manera que de no satisfacer esta necesidad de acceder a las funciones urbanas se puede generar una exclusión espacial que derive en una exclusión del mercado laboral, la salud o la educación (Avellaneda



García, 2007). Además, Miralles-Guasch (1998) señala el papel que las políticas públicas encaminadas a organizar la movilidad mediante el implemento los medios de transporte y la organización del espacio público, tienen en el favorecimiento de la igualdad o, por el contrario, en el incremento de la desigualdad en el acceso a bienes y servicios urbanos. Prévôt-Schapira (2001) refiere que el aspecto de la movilidad y el transporte son cuestiones fundamentales a fin de entender las formas de exclusión, sobre todo en el caso de las poblaciones más empobrecidas.

Por su parte, Martínez Elvir (2017) señala que, la accesibilidad al transporte es uno de los elementos que influyen en la aparición de la segregación social en el terreno de clases. En este sentido, las clases más desfavorecidas que, regularmente, son las que utilizan con más frecuencia el transporte público, se ven cohartadas en sus aspiraciones o necesidades de acceder a ciertos bienes de tipo tangible, como lo es un segundo empleo que pudiera ayudarles a elevar el ingreso del hogar, debido a los largos periodos de tiempo invertidos en desplazarse. Asimismo pasa con el acceso a los bienes intangibles, como la cultura, ante lo cual la autora se cuestiona qué tanto coinciden los horarios de los eventos culturales en las ciudades -sobre todo las latinoamericanas- con el horario de servicio del transporte público. En ambos casos, se trata de una segregación vinculada a los elementos o dinámicas de la movilidad.

Una de las nuevas formas de diferenciación tiene que ver con la finalidad de los desplazamientos, Miralles-Guasch (1998) señala que, mientras los desplazamientos al trabajo permanecen de cierta manera estable, los que tienen que ver con el acceso a bienes y servicios aumentan considerablemente, pues guardan relación con el prestigio y la separación entre grupos sociales, ya que no todos los ciudadanos y ciudadanas pueden acceder a este tipo de bienes, no solamente en términos de movilidad, sino en relación a poder asumir los costes que los mismos bienes o servicios implican.

Una apreciación interesante es la que presenta Lévy (2000, en Salerno, 2012). Desde su perspectiva, la movilidad, analizada desde el enfoque del individuo, cuenta con varias dimensiones y una relación triangular entre lo deseado, lo posible y lo realizado, cuestiones vinculadas a los medios materiales y financieros disponibles para realizarla. Lévy es cuidadoso en no confundir esta afirmación de manera que se pudiera crear una incierta relación lineal entre ingresos y movilidad. Al respecto opina que, "[…] la posesión de una competencia de



movilidad es un componente, más que una consecuencia, de una posición social jerárquicamente inferior. En particular, es porque son poco móviles que las poblaciones desposeídas son desposeídas" (Lévy, 2000, p.4, en Salerno, 2012, p. 220). Lo que el autor cuestiona es la relación causal entre la posibilidad de moverse y la situación socioeconómica de la persona, afirmando que la poca movilidad que se presenta en los individuos con las rentas más bajas sería producto de no moverse y no a la inversa.

Por su parte, Éric Le Breton (2002) expone la condición intrínseca de "capital social" de la movilidad al afirmar que, mientras más se mueve un individuo, mejor se inserta socialmente, por el contrario, de no moverse, corre el riesgo de exclusión. En este sentido, se puede hablar entonces de una no movilidad, relacionada con los desplazamientos no realizados, sea cual fuere el motivo. Asimismo, el autor identifica los elementos a los que se enfrenta la población al querer moverse por un territorio, y que pueden estar limitando la movilidad de las y los más desfavorecidos. En primer lugar, habla de los problemas de salud, así como de las diferentes capacidades psicomotrices como una limitante de la movilidad, en tanto que éstas pueden estar aportando dificultades en el proceso de apropiación de las normas urbanas y por ende de la ciudad. El autor destaca que hablar de limitaciones a la movilidad es hablar de segregación. Asimismo, aborda la situación colectiva y familiar de la o el individuo, aspecto en el que se consideran variables como la posesión de permiso de conducir, vehículo para transportarse, posibilidad de pagar el pasaje, todas éstas en relación con el colectivo o la familia. Una situación de "movilidad dependiente" en la que el déficit de movilidad de cada integrante de la familia termina por afectar al resto, transformándose en una restricción para el hogar, por lo que, se entiende que la existencia de movilidad colectiva es producto de la pobreza. En este contexto, la movilidad pasa a ser concebida como capital, que permite acceder a mejores oportunidades a fin de lograr la movilidad social. En este sentido, el entorno condiciona el tipo y cantidad de capital disponible, ya que según Bordieu (2000, en Ramírez Plascencia, 2005) "el volumen de capital social al alcance de un individuo depende no sólo de la red de conexiones que posea, sino «del volumen de capital (económico, cultural o simbólico) poseído por aquellos con quienes está relacionado»" (p. 25).

Ante todas estas formulaciones, tanto la disponibilidad de los medios de transporte que se encuentre en la ciudad, como la posibilidad de utilizarlos, constituye uno de los motivos más trascendentales en la búsqueda de igualdad de oportunidades para las poblaciones de los territorios urbanos. Sin duda, la población más vulnerable al respecto es aquella que ostenta



las posiciones económicas más bajas, por el contrario, las poblaciones con una mayor capacidad para acceder y utilizar los medios de transporte mecánicos pueden desplazarse con mayor facilidad, alcanzar una mayor cantidad de zonas de la ciudad y las funciones urbanas que se desarrollan en éstas.

Rodríguez Vignoli (2008) señala que, contra las preconcepciones, quienes más conmutan no es la población empobrecida, sino la población con mayor educación y empleos más formales, sin que esto signifique que las personas conmutantes de clase alta sean quienes viajen más o inviertan más tiempo en sus desplazamientos al trabajo. Asimismo, refiere que la constante concentración del mercado de trabajo formal en el BCD y áreas cercanas provoca la separación entre vivienda y trabajo, lo que termina por afectar a todos los grupos socioeconómicos que se ven obligados a desplazarse a sus puestos de trabajo, aunque en menor medida a los estratos altos. El autor afirma que, para las y los pobres, estas afectaciones implican grandes tiempos de viaje, condiciones de transporte incómodas y altos costes, por el contrario, para la población de altos ingresos, se relacionan con la congestión vehicular y costes de transporte.

Por otro lado, se reconoce que existe diferenciación aún dentro de las mismas clases sociales y los medios de transporte que utilizan. Por ejemplo, para el caso de América Latina, quienes usan el transporte público se encuentran ante distintas opciones, pues debe recordarse la complejidad de los sistemas de transporte latinoamericanos, la diversidad de unidades en circulación, así como la variabilidad de opciones disponibles entre las distintas urbes. Figueroa (2005) menciona que, "la demanda se divide entre aquéllos que tienen una mejor accesibilidad a los medios formales de transporte público y aquéllos que sólo disponen de medios informales, degradados e inseguros" (p. 47). Por otro lado, se encuentra el coste de desplazarse. Al respecto, el mismo autor sostiene que los viajes de la población de menores ingresos no son precisamente los más baratos, sobre todo si se comparan proporcionalmente con el ingreso percibido. En este contexto, el uso del automóvil gana fuerza, no solo como el medio de transporte más utilizado por la población que ostenta los ingresos más altos, sino también se posiciona cada vez más en los estratos más bajos, tanto en la realidad como un deseo aspiracional. Lo anterior, se encuentra fuertemente vinculado a la degradación del sistema de transporte público, puesto que el creciente uso del vehículo particular no solo afecta en la reducción de la demanda del transporte público, sino que esta reducción incide en el aumento del coste de éste, debido a las bajas tasas de ocupación (Figueroa, 2005), lo



cual a la vez imposibilita tanto la mejora de su cobertura, como su modernización. Esto resulta particularmente importante, debido a que el nivel de inclusión o exclusión de algunos grupos sociales depende de la existencia, calidad y coste del transporte público (Avellaneda García, 2007).

En otro aspecto, Viana Suberviola (2017) señala que, a pesar de la conexión de la que dotaron al territorio los sistemas de transporte, el riesgo se encuentra en las desigualdades territoriales que la ubicación de las infraestructuras imprimen al territorio, de manera que ciertas zonas pueden verse más favorecidas que otras, lo que produce un nuevo desequilibrio en la accesibilidad, la centralidad y en las rentas, reproduciendo aún más el fenómeno que se pretende atacar. Este autor señala que, "el transporte […] incentiva el desarrollo en áreas poco urbanizadas, crea nuevos polos de actividad alrededor de las infraestructuras y las estaciones y favorece la segregación espacial de los usos del suelo" (Viana Suberviola, 2017, p. 5). Sin duda, se trata de una dinámica compleja que debe abordarse cautelosamente, para así poder evitar la perpetuación del círculo de la segregación.

Velandia (2011) apunta que,

> En el caso en el que no se promuevan ni existan formas de movilidad urbana que atiendan la segregación de la población de menores recursos económicos, éstas se debaten entre la pobreza y las carencias de la actitud, la educación y el desenvolvimiento dentro de los conflictos de la convivencia diaria desde el punto de vista colectivo y urbano; y de los procesos cotidianos en el contexto social (p. 2).

Al respecto, se corre el riesgo de que las y los ciudadanos que pertenecen a las clases más desfavorecidas experimenten una reducción en los nexos que mantienen con el mercado de trabajo, situándoles al borde de la informalidad, lo que conduciría al aumento de su aislamiento social.

En conclusión, existe una movilidad diferenciada, es decir, una fuerte diferenciación en el uso de la ciudad, supeditada a los recursos disponibles por parte de la población, las condicionantes físicas individuales, a la organización del espacio urbano y a los mecanismos que garanticen una movilidad inclusiva y adecuada para toda la población.



2.4. Evolución de los estudios y el debate actual.

En este apartado se mencionarán los estudios más importantes que abordan la relación entre desarrollo urbano, movilidad y segregación, sobre todo en el ámbito latinoamericano y en particular el mexicano, con la finalidad de identificar los tipos de investigación que se realizan, los resultados más prominentes, el estado actual de las investigaciones, así como los retos e interrogantes actuales, para así también poder articular las diferentes dimensiones del tratamiento preexistente sobre el tema abordado en esta investigación.

Si bien nos centraremos en los estudios en el ámbito latinoamericano, debe advertirse de la predominancia en la literatura sobre estos procesos en Europa y Estados Unidos, siendo menos frecuentes en América Latina, país en el cual prevalecen las investigaciones acerca de las grandes ciudades o metrópolis, advirtiéndose la escasez de investigaciones en ciudades de distinta escala o importancia territorial, como bien se ha venido señalando. Asimismo, cabe destacar que, no siempre la relación que se plantea entre estos tres procesos es abordada en conjunto, por lo que también se mencionarán estudios que vinculan solo dos de los procesos.

Por otra parte, debe señalarse que muchas de las investigaciones que se desarrollan en la actualidad tienen un marcado sesgo ambientalista, sobre todo las que provienen de Estados Unidos, algunos países de Europa y Asia, investigaciones que vinculan la forma urbana, tipos de desarrollo, transporte, patrones de movilidad y los efectos que éstos tienen sobre el medio ambiente o el costo medioambiental del desarrollo (Amekudzi, Jotin Khisty, & Khayesi, 2009; Bagley & Mokhtarian, 2002; Camagni et al., 2002; Chen, Li, Zheng, Guan, & Liu, 2011; Chi & Stone, 2005; Forsyth, Krizek, & Agrawal, 2010; Galster et al., 2001; Holden, 2004; Holden & Linnerud, 2006; Hunecke, Haustein, Grischkat, & Böhler, 2007; Jabareen, 2006; Klinsky, Sieber, & Meredith, 2010; Lee & Lee, 2014; Ivan Muñiz & Galindo, 2005; Peeters & Schouten, 2006; Rendeiro Martín-Cejas & Pablo Ramírez Sánchez, 2010; Schleicher-Tappeser, 2000; Wackernagel, Kitzes, Moran, Goldfinger, & Thomas, 2006; Yin, Mizokami, & Aikawa, 2015; Zhang, Yu, & Chikaraishi, 2014; P. Zhao et al., 2010; S. Zhao, Li, & Li, 2005; Zhou, Huang, & Cadenasso, 2011).

Asimismo, también están numerosas investigaciones que vinculan los patrones de movilidad con la forma, la estructura y el desarrollo urbano, dentro de las cuales predominan los estudios de caso. Además, la mencionada prevalencia de la literatura anglosajona, en



particular la estadounidense, así como la europea, se vuelve a hacer presente (Aditjandra, 2013; Ainstein, 2001; Blanco, Bosoer, & Apaolaza, 2014; Boarnet & Crane, 2001; Boarnet & Sarmiento, 1998; Crane, 1999; Ewing & Cervero, 2001; Giannopoulos & Curdes, 1992; Giuliano & Small, 1993; Handy, Cao, & Mokhtarian, 2005; Krizek, 2003b, 2003a; Lund & Mokhtarian, 1994; Næss, 2015; Pouyanne, 2005, 2010; Reis & Giulietti, 2015; Sohn, 2005; Soltani, 2017; Stead & Marshall, 1998; P. Zhao et al., 2010, 2010).

En esta línea, debe mencionarse el artículo de Priemus, Nijkamp y Banister (2001) en el que se realiza un importante resumen del estado actual de la clásica pregunta de causalidad que rodea las investigaciones acerca de la movilidad y las dinámicas espaciales; ¿son las dinámicas espaciales las que determinan la movilidad o es la movilidad la que deriva en ciertas formas de dinámicas espaciales?. En su estudio los autores advierten que una ciudad compacta exhibe buenas condiciones para la mixtura modal, un mayor uso del transporte público y un menor índice de tráfico vehicular. Sin embargo, señalan que, mientras más compacta es una ciudad, se corre el riesgo de presentarse un mayor nivel de suburbanización de viviendas e industria, lo cual termina por estimular el uso del automóvil privado. Asimismo, aseveran que, a efectos de realizar una buena lectura de la relación entre la movilidad y las dinámicas espaciales, deben de tomarse en consideración una gran cantidad de factores contextuales, como lo son la forma e interconectividad de las redes de infraestructura, la relación entre las infraestructuras de transporte y la localización del mercado de suelo, la aparición de autopistas de pago, así como la calidad y precio del transporte público.

Sin embargo, la inclinación de esta investigación pretende ser más social al incluir dentro de su análisis tanto los aspectos sociodemográficos como un entendimiento del fenómeno mediante la incorporación de la investigación cualitativa. Cabe destacar que la mayoría de las investigaciones que hasta el momento se han realizado en la materia, toman como centro de su análisis la relación entre la forma urbana, la distribución de las funciones urbanas, la estructura urbana y los patrones de desplazamiento, mientras que los aspectos sociodemográficos quedan relegados como una variable de influencia y no de fondo, y en muchas ocasiones estos aspectos ni siquiera llegan a ser considerados.

En este sentido, se debe mencionar el estudio realizado por Hunecke, et al. (2007) que, si bien tiene como fin último medir el impacto ecológico de la movilidad, se hace desde una perspectiva innovadora con respecto al resto de investigaciones en la materia, pues los

autores incorporan la relevancia de variables psicológicas y su interacción con variables sociodemográficas y factores relacionados con la infraestructura como determinantes de la movilidad. Para llevar a cabo la investigación aplican una encuesta a las y los habitantes de las ciudades alemanas de Augsburg, Bielefeld y Magdeburg. Las variables psicológicas consideradas en la encuesta guardaban relación con el uso de modos de transporte amigables con el medio ambiente, por encima del automóvil privado, en las que dimensiones simbólicas como la autonomía, emoción, estatus y privacidad eran contabilizadas. Los resultados del análisis indican que las variables psicológicas se relacionan tanto con la orientación e intenciones de la movilidad, así como con el impacto ecológico de ésta.

En la misma línea se encuentra el estudio de revisión realizado por Jakovcevic et al. (2017), acerca de estudios que aborden las motivaciones o factores psicológicos que explican las conductas de movilidad, en específico sobre la elección del automóvil o el transporte público. Los autores señalan que los estudios de la elección del modo de transporte generalmente asumen que la decisión de qué modo de transporte utilizar considera solo los costos, el tiempo y el esfuerzo, lo cual no permite explicar por qué personas con características socioeconómicas similares toman decisiones contrastantes acerca de los modos de transporte. A través de una revisión exhaustiva de diversos artículos, logran agruparlos en diversos modelos psicológicos predictivos de la conducta de uso de los medios de transporte, tanto del automóvil, como del transporte público. La revisión concluye que, de acuerdo con el análisis de las variables predictoras, la intención y el hábito son las determinantes psicológicas que más influyen en la elección del automóvil, sin embargo, para el caso del transporte público, el hábito no tiene tanta influencia. Se infiere que la elección del transporte público está más influida por aspectos contextuales y sociales, como la falta de dinero o de automóvil. En este sentido, se determina que la conducta de la movilidad se encuentra ordenada por lo que llama procesos deliberativos, así como procesos automáticos como los hábitos y normas.

Asimismo, Bruno Salerno (2012) advierte que, en la producción investigativa acerca de la movilidad diferencial se pueden encontrar muchos matices, diferenciándose sobre todo, entre trabajos centrados en la oferta (más preocupados por el tránsito) y trabajos más enfocados en la demanda. El autor indica también que, se empieza a ver una tendencia en la realización de estudios que se focalizan en las poblaciones excluidas de la movilidad, dentro



de los cuales se aborda la movilidad como un elemento clave para la reproducción social, y que son desarrolladas predominantemente en Francia y América Latina.

Bajo este contexto, se empezará por señalar el recorrido que realiza Francisco Javier Monclús (1992) por la esfera estadounidense sobre investigaciones relevantes tanto de crecimiento urbano como de transporte, pero sobre todo acerca de su ineludible conexión. En este sentido, el autor recoge uno de los primeros análisis de la forma urbana que fue el realizado por Richard Hurd (1903, en Monclús, 1992) quien observó, en un estudio sobre precios del suelo, que el crecimiento de las ciudades estaba profundamente vinculado al trazado de la infraestructura de transporte. El mismo Monclús señala que, es a partir de mediados del siglo pasado que empiezan a aparecer capítulos especiales sobre el transporte urbano en algunas monografías sobre ciudades estadounidenses. Sin embargo, reconoce que no es sino hasta 1962 cuando se produce una verdadera evolución en esta área de estudio a partir de la investigación que realiza Sam Bass Warner (1962, en Monclús, 1992) acerca del papel que las innovaciones tecnológicas en el transporte jugaron en la transformación de Boston hacia finales del siglo XIX.

Resulta significativo para los efectos de este estudio mencionar la corriente de investigación estadounidense *Public Works History,* nacida en 1975, con especial interés por la historia de las obras públicas y que tiene dentro de su objeto de estudio diversos temas urbanísticos, como espacio público, infraestructura urbana y de transporte, equipamiento y planificación urbana (American Public Works Association, s. f.; Monclús, 1992). La importancia de esta corriente radica en que, a raíz de un impulso en la investigación, y consecuente publicación, de estudios históricos de obra pública que abordaron temas como redes e infraestructura de transporte, permitieron la vinculación de dichos estudios con otros de tipo más geográfico o sociológico y abonaron así al entendimiento de la estrecha relación que constantemente se indica entre la infraestructura urbana y el crecimiento y forma urbana de las ciudades.

En uno de los estudios abordados, Shlomo et al. (2005) cuestionan las críticas más habituales acerca de las diversas formas de desconcentración urbana o *urban sprawl*, argumentando que algunos de sus efectos más adversos pueden ser remediados con la adopción de medidas que incluyen la utilización de transporte privado de última tecnología a fin de reducir la contaminación excesiva generada por los desplazamientos que esta forma del desarrollo induce. Asimismo, sugieren el establecimiento de diversos impuestos con la finalidad de



reducir la congestión automovilística, el desarrollo en zonas de interés o alentar la revitalización de las áreas más centrales. Incluso, estos autores exponen las implicaciones positivas que las bajas densidades características del *urban sprawl* pueden suponer; un desarrollo económico más rápido y eficiente; la creación de fuentes de trabajo de forma más rápida; vivienda más grande y asequible; un mayor acceso a la vivienda, y por lo tanto, un incremento de los índices de propiedad; servicios públicos de mayor calidad y a menor coste; niveles satisfactorios de interacción social; y una mejor calidad de vida (Shlomo et al., 2005, p. 7).

Un estudio relevante es el realizado por P. da Cunha y Rodríguez Vignoli (2009), quienes en su publicación titulada "Crecimiento urbano y movilidad en América Latina", realizan una revisión de los procesos de urbanización en América Latina y el Caribe, centrándose en las grandes ciudades y sus regiones metropolitanas, pasando por conceptos o procesos como la *contraurbanización, desmetropolización, interiorización, desconcentración, expansión periférica, rururbanización, gentrificación y suburbanización.* Además de revisar la dinámica de las principales ciudades latinoamericanas y su migración interna, los autores indican que, en las grandes ciudades de la región se presentan procesos de reordenación y expansión territorial internos que, junto con la reubicación de las actividades productivas influyen en las pautas de localización de la población. De esta manera, terminan por vincular el proceso de crecimiento urbano con la segregación residencial socioeconómica en la región, dinámica en la cual, según estos autores, participan tanto los procesos de reestructuración metropolitana, así como las políticas públicas, especialmente en materia de vivienda, y a la cual se le vinculan las agudas desigualdades sociales al interior de los países de la región. En este sentido, los autores indican que la continua expansión física sería el resultado del movimiento de las familias pobres hacia la periferia de las ciudades, muchas veces provenientes de las áreas centrales de la ciudad, inducido por procesos como la gentrificación y revalorización del suelo.

Uno de los trabajos más importante para efectos de esta tesis es el realizado por Rodríguez Vignoli (2008), puesto que aborda la relación triangular que se viene advirtiendo. El autor hace un análisis de la movilidad diaria o conmutación según grupos sociolaborales en cuatro urbes latinoamericanas; Rio de Janeiro, Sao Paulo, Santiago y Ciudad de México, a partir de los datos recogidos por los censos del año 2000 de los países a los cuales pertenecen estas áreas urbanas. En este trabajo se pone especial énfasis en la localización de la población según condición socioeconómica en relación con la ubicación de los puestos de trabajo. La



investigación da cuenta de una alta concentración del empleo en las zonas centrales y los nichos tradicionalmente históricos de la élite, a su vez, se manifiesta la localización de los pobres hacia las zonas periféricas, cuestión que genera, además de la dependencia del sistema de transporte público que generalmente es de mala calidad, desplazamientos largos y sumamente costosos en cuanto al tiempo invertido en éstos. El autor encuentra que, en el caso de las cuatro metrópolis estudiadas, la movilidad es más frecuente entre las personas asalariadas más cercanas al mercado de trabajo formal. Un hallazgo importante en esta investigación es el hecho de que, para el caso de Santiago y Ciudad de México, la probabilidad de ser conmutante aumenta según lo haga el nivel educativo, cuestión que contraviene la visión tradicional que atribuye la movilidad y los traslados diarios como una particularidad de las y los pobres. Cabe resaltar que la investigación llevada a cabo por Rodríguez Vignoli (2008) concluye en que el monocentrismo prevalece aún en las metrópolis latinoamericanas, a pesar de otras investigaciones en la región que apuntan hacia el policentrismo, vinculado al desarrollo de las áreas periféricas de estas ciudades.

Sebastián Aguiar (2011) realiza una investigación con un marcado enfoque sociológico en la que analiza las dinámicas de la segregación urbana, es decir, las relación de las desigualdades sociales con la movilidad cotidiana en la ciudad de Montevideo. Para su realización, Aguiar utilizó una metodología basada en la aplicación de una encuesta representativa a la población, así como la realización de grupos de discusión. El autor sostiene que, la posición económica guarda una clara relación con la cantidad de movimientos realizados, mismos que también se ven influidos por ciertas características sociodemográficas, como la edad o el sexo, perspectiva desde la cual realiza un análisis comparativo de la movilidad incorporando dichas variables, que presenta a través de cifras porcentuales, de manera que pueden visibilizarse claramente las diferencias entre las distintas clasificaciones presentadas por el investigador. Desde la perspectiva de Aguiar, la movilidad es entendida como un capital que reproduce las distancias existentes en la estructura social. La investigación destaca que la movilidad urbana de Montevideo se estructura con base a puntos de partida que resultan desiguales, así como las distintas posiciones sociales en las relaciones económicas, de edad y género. De esta manera, el autor encuentra que, en las posiciones geográficas y económicas inferiores se dedica más tiempo a transportarse, a la vez que hay menos movimientos por motivos de ocio o estudio. En cuanto a la relación de género, los movimientos de las mujeres se asocian más a motivos de compras, mientras que en los hombres son los desplazamientos al trabajo, presentando también recorridos de mayor distancia. Especialmente importante es el abordaje



que Aguiar hace al respecto de la "no movilidad", al hablar de un "encierro urbano", que atribuye principalmente a mujeres, personas mayores y de posiciones geográficas inferiores.

En cuanto a los estudios que abordan la relación externalizada desde el enfoque del transporte como un equivalente de la movilidad, es posible decir que la gran mayoría de éstos se orientan a la realización de análisis de tipo cuantitativo, de los cuales Miralles Guasch (2002) señala la imperiosa presencia de la metodología de las ciencias físicas. La misma autora señala la necesidad de incorporar la metodología de las ciencias sociales, a la cual le atribuye sistemas más abiertos, fruto de acciones individuales o colectivas deliberadas, integrando análisis en los que se exploren las dimensiones social, económica y política bajo un contexto geográfico global y una mirada local.

Así pues, bajo este contexto, se enlistan publicaciones y estudios sobre el concepto de la accesibilidad, en los que predominan la elaboración de índices para medir la accesibilidad de las diferentes zonas según distintos medios de transporte, diferenciando los privados de los públicos. Al respecto, cabe señalar que, las investigaciones que miden la accesibilidad de los sistemas de transporte públicos, sobre los privados son mayoría (Ajenjo, 2005; Arias & Correa, 2015; Correa Delval, 2011; Fuentes Flores, 2009; Hernández, 2012; Negrón Poblete, 2003; Salerno, 2012).

Una de las pocas investigaciones que incorporan en el estudio de la accesibilidad la "dimensión social" del fenómeno -entiéndase como tal la situación personal de cada individuo respecto a la movilidad, así como cuestiones sociodemográficas- es la realizada por Pau Avellaneda (2007). Se trata de una tesis doctoral que aborda la relación existente entre la movilidad, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima, centrándose en las y los habitantes de una zona periférica de bajos recursos llamada "Juan Pablo II". El autor señala la importancia que tiene la oferta de transporte colectivo y la movilidad con la perpetuación y agudización de la pobreza. El estudio, realizado a partir de técnicas cualitativas de investigación, se centra en las personas en situación de pobreza, indagando acerca de sus pautas de movilidad, sus características, así como sus motivaciones, espacios de vida cotidiana y limitaciones. Asimismo, analiza la eficiencia del transporte colectivo para este grupo social en específico, al igual que su papel como condicionante de los procesos de cohesión o exclusión social. Pau Avellaneda encuentra que, para las personas en situación de pobreza, el costo del transporte representa una condicionante de sus decisiones cotidianas, a



la vez que limita el acceso a las funciones urbanas ofertadas por la ciudad de Lima. A su vez, menciona que, a pesar de la buena oferta de transporte que existe en el barrio en cuestión, las y los habitantes de este enclave manifestaron tener problemas para desplazarse, debido principalmente a los bajos ingresos de las familias. Sin embargo, debe mencionarse que uno de los hallazgos que menciona el autor es el hecho que, el transporte colectivo es percibido por los habitantes del barrio Juan Pablo II como un elemento integrador que les permite acceder a las funciones de la ciudad, que de otra manera no les sería posible, debido a las mismas limitaciones económicas. Dentro de las consecuencias derivadas de la dificultad de desplazamiento se cuenta la pérdida de oportunidades de trabajo, las dificultades para encontrar empleo, limitaciones en cuanto a la educación y el acceso a la salud, el deterioro de las redes de solidaridad, así como la ausencia de las salidas de tipo recreativo.

En esta línea, se ha de mencionar la investigación llevada a cabo por Natalia Correa (2011) como tesis de máster, que analiza la accesibilidad urbana de manera diferencial en los asentamientos humanos periféricos de la ciudad de Culiacán. Es de destacar, ya que la ciudad de la que es objeto esta investigación carece de investigaciones académicas y estudios de caso al respecto de los temas con los cuáles se vincula esta tesis doctoral. En ese sentido, la investigación de Correa Delval significa una de las primeras aproximaciones a investigaciones sobre el transporte dentro de la realidad local culiacanense. La autora analiza la accesibilidad de tres sectores periféricos (que identifica como de baja, media y alta renta) de la ciudad con base en tres variables principales; distancia, tiempo y costo. En su análisis toma en cuenta diferentes condicionantes dadas por la estructura urbana de la ciudad y las redes de transporte, a partir de lo que infiere condiciones de accesibilidad urbana desigual según el sector que se habita (dentro de los tres analizados) y que se corresponden a las mismas desigualdades socioeconómicas y espaciales entre estos sectores. Finaliza con unas reflexiones acerca de las externalidades negativas generadas a partir de los distintos modos de lograr la accesibilidad urbana que, según la autora, "*se llevan a cabo de acuerdo a las distintas posibilidades de la población de cada sector estudiado, de la inequidad de la estructura socioespacial y la limitación de vivir en espacios carentes de estructura interna y diversidad social*" (Correa Delval, 2011, p. 182).

José María Casado Izquierdo (2008) realiza una importante aportación al presentar una recopilación de los principales estudios sobre movilidad cotidiana en México, reconociendo que es un ámbito escasamente estudiado debido a ciertas limitaciones, entre las que figuran



la dificultad de generar información, principalmente por un tema de costes. Asimismo, se reconoce que, dentro de las investigaciones disponibles, una buena parte de éstas corresponde a las generadas desde las instituciones oficiales gubernamentales. Esta compilación realizada por el autor resulta sumamente útil para efectos de esta investigación, pues representa un punto de partida para abordar los estudios acerca de la movilidad cotidiana realizados en el contexto nacional y la perspectiva que presentan o desde que enfoque ha sido abordada, además de que sintetiza de manera muy completa la producción científica de México en torno a los temas que se vinculan con la movilidad.

En primer lugar, menciona las investigaciones realizadas a través de encuestas y entrevistas, destacando la producción de Navarro (Navarro, 1988; Navarro et al., 1996; Navarro y Guevara, 2000, en Casado Izquierdo, 2008), Corona (2002, en Casado Izquierdo, 2008) y Acuña y Graizbord (1999, en Casado Izquierdo, 2008). El autor también señala que, el análisis de la movilidad cotidiana se alimenta de datos y estadísticas oficiales, abordándose fundamentalmente desde el transporte urbano y la vialidad, asimismo, se ha enfocado en las grandes zonas metropolitanas del país. De igual manera, las investigaciones también se han centrado en las externalidades negativas del transporte, como la contaminación atmosférica (CAM, 2001; COMETRAVI, 1999a, 1999b, 1999c; Legorreta, 1995; Molina y Molina, 2002, en Casado Izquierdo, 2008).

Así también, el mismo Casado Izquierdo (2008) señala el debate existente alrededor del aparente paso de una estructura monocéntrica a una estructura policéntrica en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), cuestión que los estudios sustentan en la modificación de los desplazamientos cotidianos de la población. En otra investigación realizada por este mismo autor (Casado Izquierdo, 2012), donde analiza los desplazamientos residencia-trabajo a nivel de distrito en la ZMVM, encuentra seis subcentros de empleo, los cuales se sitúan muy próximos al CBD, que sigue dominando claramente la oferta de empleo de la zona. Bajo este contexto, la estructura espacial no encuentra una valoración muy positiva, debido al descenso de la velocidad, el aumento de los tiempos y las distancias al trabajo, sin embargo, también señala el aumento de los viajes al trabajo intra-distritales como un signo positivo.

En la misma línea de investigación, Graizbord (1994, en Casado Izquierdo, 2008) encuentra que, al analizar la evolución de los desplazamientos casa-trabajo durante el periodo 1994-



2000 en el Área Metropolitana de la Ciudad de México (AMCM), a la par de la migración durante 1995-2000, la ciudad central y la Ciudad de México continúan siendo el destino principal de dichos desplazamientos, no obstante, los municipios conurbados del estado de México ganan importancia, pues constituyen el destino principal de la migración reciente, lo que sugiere la existencia de un proceso de descentralización laboral y residencial. Una peculiaridad encontrada en este estudio es el decrecimiento de los desplazamientos inter-zonales, lo que atribuye a la descentralización residencial y laboral o la mayor participación laboral de las mujeres a quienes se les vincula con desplazamientos más cortos. Este hallazgo sugeriría un decremento de la movilidad de la población en el AMCM, dentro de una tendencia mundial que se presenta opuesta.

Un estudio importante es el realizado por Adriana Larralde (1996) con el fin de identificar los patrones de movilidad cotidiana de las y los habitantes del Área Metropolitana de Monterrey (AMM). Este análisis es especialmente importante para esta investigación, puesto que analiza la existencia de un acceso geográfico desigual a la ciudad, en relación con la distancia, el tiempo de desplazamiento y el índice de la movilidad, diferenciado por ingreso, cuestión que sitúa al estudio de Larralde dentro de la categoría de movilidad y segregación, de la misma manera que esta tesis. El objetivo de la autora fue identificar el patrón de desplazamiento de la población en el AMM, para lo cual se utilizaron los datos de la encuesta origen-destino aplicada en 1991, asimismo, se analiza la estructura urbana de la zona, especialmente el emplazamiento de los grupos sociales, así como la ubicación de las actividades económicas. Larralde puntualiza la dependencia que existe en esta región con respecto al distrito central, que es donde se concentra el empleo y los servicios, hecho que deja demostrado a través de los resultados de su estudio. Además, la autora encuentra que, las familias pobres de la AMM son las que presentan los mayores tiempos y distancias de viaje, así como también gastan la mayor proporción de su salario en transporte.

Otros estudios importantes en la materia, que Casado Izquierdo (2008) califica como del tipo sociológico y de género, son los realizados a través de encuestas en colonias populares, planteles escolares y en la totalidad del Área Urbana de la Ciudad de México, en los que se analiza el papel que juegan los roles y las relaciones de parentesco en la forma en que se presenta la movilidad, sobre todo en relación con los motivos, amplitud y destinos de los traslados, así como en el uso de ciertos modos de transporte (Navarro, 1988; Salazar, 1999, Navarro et al., 1996, Navarro y Guevara, 2000, en Casado Izquierdo, 2008). En estos estudios



se evidencia la restricción de la movilidad experimentada por las mujeres, sobre todo aquellas que no trabajan, contraria a la situación de los hombres que, presentan una movilidad con un ámbito geográfico más amplio, a su vez condicionada por las oportunidades laborales disponibles.

Por otro lado, Beatriz Argüelles y Rosario Argüello (2012) presentan una investigación realizada en la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, como ejemplo de ciudad media mexicana, a través de la cual sostienen que la movilidad urbana representa un indicador de la fragmentación espacial y la segregación social. La ciudad objeto de su análisis presenta condiciones topográficas particulares, que provoca que los aspectos estudiados se presenten potencializados, además de los graves problemas de vivienda vinculados a los altos niveles de pobreza encontrados en esa región del país. Así pues, las investigadoras encuentran que, los grupos con menor poder adquisitivo son los que tienen una mayor restricción de movilidad, debido a la segregación residencial y al coste de los desplazamientos, lo cual excluye a estos grupos sociales de las condiciones que ofrece la ciudad, así como de las oportunidades laborales, volviéndolos aún más vulnerables.

Por su parte, Carlos Velandia (2011) realiza un análisis de la sustentabilidad del transporte en una ciudad media fronteriza de México, llamada Mexicali. En el marco de su investigación, le preocupan principalmente ciertos factores, como el número de partículas contaminantes en el aire, el número de vehículos por población y la velocidad promedio por hora o por hora pico. El autor se realiza tres planteamientos principales bajo los cuales hace un análisis tipo FODA, mediante el cual cuestiona la existencia de la consciencia acerca de la necesidad de contar con un modelo de movilidad sustentable; plantea la posibilidad de aplicar un modelo de movilidad sustentable en la ciudad de Mexicali, así como la modelación de sus requerimientos. En resumen, se trata de una serie de recomendaciones sobre todo para el sector público, con base a estadísticas sobre rutas de transporte y el tránsito vehicular, en las que concluye la necesidad de "cambiar la movilidad urbana a un nivel sustentable" (Velandia, 2011, p. 12).

María Amanda Martínez (2017) realiza un abordaje de las experiencias en el transporte público de las mujeres de clases populares de tres ciudades latinoamericanas, Managua, Guadalajara y Recife, en lo que puede catalogarse como un estudio de movilidad de género. Se trata de una investigación de carácter cualitativo, en la que, mediante un registro de los

tiempos, distancias y accesibilidad de los desplazamientos de las mujeres que participaron en la investigación a través de entrevistas, se buscó profundizar sobre las vivencias de éstas, teniendo como premisa las diferencias existentes entre la movilidad de hombres y mujeres. La autora sostiene que, a través del discurso que ha prevalecido a través de los años en el que se vinculaba al hombre con la calle, y a la mujer con la casa, es que el espacio social podría estar diseñado para el uso y desplazamiento masculino. La investigación da como resultado bastas similitudes entre las experiencias de movilidad entre las mujeres de los tres países analizados. Las mujeres destinan entre 3 a 4 horas diarias en los desplazamientos casa-trabajo, dejándolas sumamente desgastadas físicamente. Otro hallazgo importante tiene que ver con la cantidad de recorridos realizados, así como con el medio utilizado, pues muchas de las entrevistadas manifestaron hacer algunos desplazamientos a pie por el coste del pasaje. Asimismo, al incrementarse la cantidad de recorridos, invierten más tiempo, dinero y esfuerzo físico en transportarse que los hombres. A manera de conclusión, la autora señala que, muchos de los recorridos que realizan las mujeres podrían estar fuera de la planificación del transporte, cuestión que debería ser revisada.

2.4.1. Retos y cuestiones pendientes

Sin duda alguna, la producción de estudios científicos en torno a la movilidad ha sido bastante densa, así como completa en cuanto a la variedad de temas o aristas abordados. A través de la revisión realizada es posible identificar algunas líneas claras que son las que han dominado la esfera investigativa, destacándose el tema del transporte y la estructura urbana, en relación con las dinámicas de movilidad. La relación movilidad-segregación, si bien ha sido de interés durante los últimos años -destacándose principalmente dentro de la producción científica latinoamericana-, es un tema que puede ser explorado a mayor profundidad, puesto que permite ser abordado desde diferentes perspectivas, incorporando análisis de múltiples colectivos sociales.

Asimismo, en el contexto latinoamericano la elaboración de investigaciones y análisis de caso ha estado focalizada en las grandes ciudades de la región, como se ha mencionado en repetidas ocasiones. Si bien el peso poblacional e influencia de estas urbes dentro del sistema de ciudades hace necesario los estudios en la materia, la falta de estudios que nos aproximen al tema en otras áreas de menor tamaño o influencia es una cuestión aún pendiente.



Por otra parte, uno de los aspectos o sujetos menos estudiados en los abordajes que se han realizado hasta el momento sobre la movilidad es el peatón. La movilidad peatonal, las relaciones que se establecen con el espacio urbano desde esta manera de transportarse, la accesibilidad a la ciudad y sus funciones urbanas, el análisis de la elección de este modo de transporte, que pasa por la necesidad o la libre elección, así como los tiempos y distancias, son un área de oportunidad para la realización de investigaciones al respecto.

Asimismo, la movilidad reducida, así como la "no movilidad" y sus diferentes causas ha sido parcialmente abordada, y se ha hecho más bien como un tema secundario o producto de los resultados de los análisis, pero escasamente como el eje principal de investigación. Dentro de estos abordajes, los más frecuentes han sido los referentes a las limitaciones a la movilidad por motivos económicos. En este sentido, la falta de profundización de este tema deja muchas interrogantes y aspectos desconocidos acerca de las causas de fondo, las barreras más significativas y cómo se sortean, así como las consecuencias específicas para quiénes experimentan estas limitaciones en sus desplazamientos, ya sea debido a causas físicas, económicas, culturales, o las barreras producto de la estructura de la ciudad misma.

Finalmente, el estudio de la movilidad alrededor del mundo, y particularmente en México, es un tema de gran interés actual en todos los ámbitos, tanto como para la esfera académica como para el gobierno y la sociedad civil, que finalmente son quienes experimentan las consecuencias de las dinámicas de la movilidad en las ciudades. Sin embargo, la escasez de datos oficiales que permitan la elaboración de estudios al respecto, o la actualización de los ya realizados sigue siendo uno de los obstáculos más fuertes.



3. ASPECTOS HISTÓRICOS, FÍSICOS Y SOCIODEMOGRÁFICOS DE CULIACÁN.

Culiacán es una ciudad media que, en sus inicios, se estableció en la confluencia de dos ríos que forman uno más que finaliza en el mar del océano Pacífico. Se trata de un rico e inmenso valle agrícola, del cual la ciudad de Culiacán está en su centro. Su condición de ciudad media se debe no solo a la cantidad de habitantes que viven en ella, sino en su posición central con respecto al estado de Sinaloa, así como en su posición estratégica en el noroeste del país, por lo cual ha sido llamada "capital de agronegocios". La situación de ciudad media atrayente de población obedece a varios factores; por una parte está la concentración de la oferta educativa a nivel regional, en la cual la Universidad Autónoma de Sinaloa ha jugado un papel de suma importancia; es también ciudad proveedora de bienes y servicios, condición que se ve favorecida por la configuración geográfica de la región en la que se enclava, así como la vasta extensión territorial de México y; quizá la más importante, su condición de ciudad capital, que automáticamente la vuelve concentradora del sistema de administración pública estatal, cuestión que abona al crecimiento de la ciudad. En este sentido, Carrión (2013) señala la importancia que las ciudades intermedias tienen en el sistema de ciudades nacional, al fungir como integradoras, ya sea del sistema estatal o de una región en particular, derivado de su vocación productiva, al ser complemento económico de otra ciudad, o debido a la localización estratégica.

Asimismo, debido a la posición estratégica mencionada, la ciudad de Culiacán asume la función de intermediación binacional o de territorio de producción y de paso de mercancía ilegal, lo que ha causado grandes impactos sociales y económicos en la región. Además de los agronegocios, para conocer la dinámica real de la ciudad, es importante decir que Culiacán ha vivido un auge económico producto de una economía vinculada a las operaciones del narcotráfico, el abastecimiento de los grupos irregulares y el contrabando, cuestiones que juegan un papel importante y que afectan la dinámica territorial y urbana del área estudiada. Culiacán es, como muchos otros casos a nivel global, un ejemplo claro de las graves consecuencias que la ausencia de instituciones cívicas gubernamentales fuertes, responsables de dirigir y, sobre todo, de regular la producción social del espacio urbano, tiene en la ciudad.

Por otro lado, se encuentra la condición inexacta de zona metropolitana en la que se encuentra la ciudad, ya que los criterios proporcionados por las dependencias oficiales



mexicanas son bastante contradictorios. Para el año 2010, se encontraban catalogadas como zonas metropolitanas localidades con alrededor de 50.000 habitantes, y que en suma no llegaban a los 100.000 habitantes, o zonas sin problemas de tipo metropolitano, mientras que capitales estatales de gran tamaño e importancia como Culiacán, con alrededor de 800.000 habitantes no estaban consideradas como tal (Negrete Salas, 2010). Hacia el año 2015, el gobierno mexicano a través de sus instancias oficiales realiza una revisión de su criterio, donde finalmente se considera a la ciudad de Culiacán como zona metropolitana. Esta vez, los criterios que se utilizaron para que fuera considerada así, es que cuenta con más de 500.000 habitantes y su condición de capital estatal. Bajo este contexto, el carácter metropolitano de la ciudad de Culiacán quizá sea una cuestión debatible, pero lo que resulta evidente es que se trata de un área urbana de gran tamaño, y de suma importancia dentro de su área de influencia respectiva debido a la centralidad que ostenta.

3.1. El marco físico

El municipio de Culiacán se localiza en la parte central del estado de Sinaloa, en la República Mexicana, colindando al norte con los municipios de Mocorito, Badiraguato y con el estado de Durango; al sur con el municipio de Elota y el Golfo de California; al oriente con el estado de Durango y los municipios de Cosalá y Elota; y al poniente con el Golfo de California y los municipios de Navolato y Mocorito.

Figura 3. Ubicación del Estado de Sinaloa en relación con la República Mexicana.



Fuente: INEGI, en línea: http://gaia.inegi.org.mx/mdm5/viewer.html, edición propia.

Figura 4. Ubicación de la ciudad de Culiacán en relación con el Estado de Sinaloa.



Fuente: Google Maps-INEGI, edición propia.

El municipio comprende un territorio de 4.758,90 kilómetros cuadrados, siendo uno de los más extensos del Estado y de la región, concentrando una población de 905.265 habitantes en 2015; físicamente, el municipio de Culiacán es 68% más grande que el Distrito Federal. Es atravesado por cuatro ríos: San Lorenzo, Culiacán, Humaya y Tamazula, la confluencia de los dos últimos conforman el río Culiacán, los cuales atraviesan el área urbana de la ciudad del mismo nombre, que es la capital del Estado de Sinaloa y la ciudad sobre la cual se centra este estudio.

Dentro del municipio de Culiacán, se encuentra la ciudad que lleva el mismo nombre, que es la zona urbana más importante del estado de Sinaloa. Se caracteriza también, por ser la ciudad más antigua del noroeste de México y la capital del estado, siendo también donde se concentran los poderes políticos de Sinaloa y se realizan las actividades económicas más representativas al mismo nivel, debido a su infraestructura productiva y oferta de servicios.

Así pues, la ciudad de Culiacán ocupa una extensión de área urbana de 221,8 km^2 (según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010), representando el 1,79% del total del territorio municipal y con una población que alcanza los 675.773 habitantes[14], esto es el 78,7% del total de la población municipal.

[14] Datos de INEGI. II Censo de Población y Vivienda, 2010.

La ciudad de Culiacán cuenta con unas características geográficas que le permiten concentrar actividades e interactuar con el resto de los sistemas de ciudades del estado, así como con las del noroeste del país, ya sea para adquirir insumos relacionados con la producción y con el consumo, o bien para distribuir excedentes productivos. Se puede identificar la década de los setenta como origen de esta situación, pues es cuando se empieza a generar el papel central y concentrador de actividades que exhibe actualmente la ciudad bajo patrones de concentración y en torno a los principales ejes viales. Es el lugar central del estado de Sinaloa e incluso de parte de Durango, por lo que a través de esta ciudad de establecen la mayoría de las conexiones del estado.

En cuanto a la dinámica económica, la competitividad[15] de Culiacán es media alta[16], principalmente por su desarrollo tecnológico bajo y su aislamiento regional; el desarrollo económico de la zona está basado principalmente en su potencial agrícola, la ganadería y la pesca, así como algo de agroindustria de innovación, servicios logísticos y de transporte, esto último, en gran parte, derivado de la misma actividad agrícola (CODESIN, 2011; Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, 2010). Sin embargo, se percibe un decrecimiento en el sector primario, mientras que la productividad del sector secundario se muestra al alza, pero aún muy por debajo de la media nacional, mostrando una economía regional en proceso de terciarización. Los reportes señalan que la competitividad de la zona ha estado limitada por los bajos niveles de innovación tecnológica, así como una limitada oferta educativa especializada (CODESIN, 2011).

Como en la población, la ciudad de Culiacán concentra el crecimiento del empleo en detrimento de las localidades del interior, tratándose de un empleo de baja calidad. Por otra parte, Culiacán es la ciudad más importante en el Sistema de Ciudades de Sinaloa, ya que aglomera el 24,4% de una población[17] de 2.767.761 habitantes, genera el 34,3% del Producto Interno Bruto estatal, concentra el 32,5% de la industria total y el 47% del valor agregado bruto del comercio a nivel estatal, además de que concentra el 29% de la inversión total y el 60% de los empleos en Sinaloa[18] .

[15] Definida por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) como "la capacidad de una ciudad para captar inversión y retenerla".
[16] Según datos del Instituto Mexicano para la Competitividad en http://imco.org.mx/ciudades2010/ciudades/75_Culiacan.html, consultado el 10 de julio de 2013.
[17] Según datos del Censo INEGI, 2010.
[18] H. Ayuntamiento de Culiacán. "Culiacán, Inversiones Privadas por Sector, 2006". Información proporcionada por la Secretaría de Desarrollo Económico Municipal. En, Gobierno del Estado de Sinaloa: Secretaría de Desarrollo Económico en PDDUC 2010.

3.2. Breve apunte histórico.

La ciudad de Culiacán fue llamada en sus inicios "La Villa de San Miguel de Culiacán". A pesar de haber sido fundada en 1531 por Nuño Beltrán de Guzmán, tuvo que esperar tres siglos más para llegar a la categoría de ciudad y adquirir una fisionomía realmente urbana. De La Vega (2007) describe que,

> La primera noticia del trazo urbano de la villa de San Miguel de Culiacán procede de 1582. Este tuvo un primer corte español, de acuerdo con las ordenanzas de las Leyes de Indias prevalecientes en todo el imperio hispanoamericano, mostrando ya la parroquia, la plaza mayor y la casa consistorial como centro del poblado y algunas casas desperdigadas a la vera del río (p. 35).

A pesar de que en los primeros años de existencia de la ciudad el territorio físico de su emplazamiento era muy reducido, existía ya una diferenciación del espacio social según la condición económica que se ostentara. La tendencia predominante fue el establecimiento de las viviendas de los personajes más importantes e influyentes de la sociedad alrededor de la plaza de armas y la catedral de la ciudad. A partir de esta disposición se fue estableciendo una marcada área central que constituía la ciudad formal con edificios públicos, servicios y viviendas de familias de "renombre", con un respectivo anillo periférico caracterizado por el predominio de viviendas de materiales no perdurables, que difícilmente contaban con servicios de saneamiento básico y de escasa calidad estética.

Figura 5. Imagen de plano de la ciudad de Culiacán en 1861.



Fuente: Imagen tomada del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, plano geográfico de la ciudad de Culiacán, levantado por orden del Gobernador Placido Vega, entre agosto y septiembre de 1861.

Para Culiacán los tiempos coloniales no fueron favorables debido a su lejanía con el centro político de la Nueva España, siendo solamente un lugar de paso eventual. Hacia finales del siglo XVI la economía de la ciudad se basaba principalmente en la explotación agrícola y un incipiente comercio de producción y consumo local, cuyo crecimiento estaba determinado por el consumo de los forasteros que casualmente pasaban por la ciudad. Durante el siglo XVII y XVIII, el desarrollo siguió vinculado a la agricultura temporal, la pesca y algunas minas de escasa extracción. El sistema misional de los jesuitas jugó un papel importante en la articulación del entorno mediante la venta de carne, granos y bestias de carga (Ibarra Escobar & Ruelas, 1994; Nakayama, 1975).

Después de la Independencia en 1810, Culiacán fue declarada en 1823 capital de la provincia de Sinaloa -después convertida en estado-, subiendo a la categoría de ciudad. Las siguientes décadas fueron, como el resto del país, de gran inestabilidad política, social y económica.

Culiacán se constituyó como municipio mediante decreto publicado el 8 de abril de 1915, comprendiendo dentro de sus límites al actual municipio de Navolato que posteriormente le fue segregado en 1982, según decreto del 27 de agosto de ese año, perdiendo de esta manera 2.285 kilómetros cuadrados del valle agrícola.

No fue sino hasta después de la construcción del ferrocarril, hacia finales del siglo XIX, que Culiacán experimenta una aceleración del ritmo de crecimiento de su población, debido a la mejora de la comunicación con otras regiones del país. Este proceso se intensificó hacia la década de los cuarenta del siglo XX, con el mejoramiento de las prácticas agrícolas y del sistema de riego, situación que atrajo migración nacional (Nakayama, 1975).

Fue durante este fenómeno migratorio -que se constituye como base del crecimiento de la ciudad, en un territorio que no estaba preparado para recibirlo-, que se generaron barrios pobres claramente diferenciados de los de alto nivel, regularmente situados en el centro de la ciudad y que, con el crecimiento de la ciudad, poco a poco se fueron desplazando hacia una "periferia privilegiada", caracterizada por contar con una topografía elevada o ubicarse a los márgenes de los ríos, siempre contiguo a la característica área central de la ciudad.

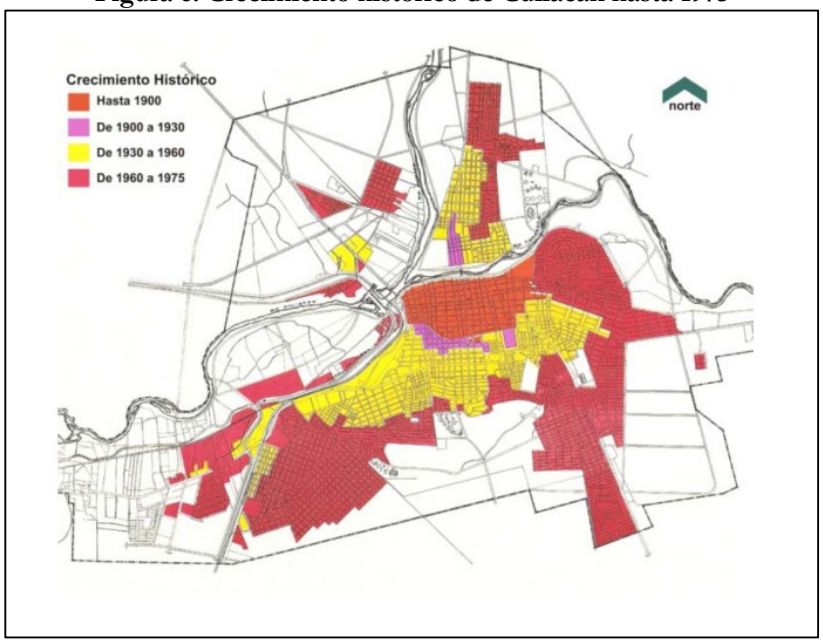
Con la llegada masiva del automóvil se estimuló este proceso de expansión hacia las periferias, rompiéndose las barreras que tradicionalmente habían existido en la ciudad y que, hasta cierto punto, habían frenado esta expansión. De esta manera, la ciudad creció de manera acelerada, proceso alentado por las dinámicas migratorias, el avance industrial, la



terciarización de la economía y el crecimiento de la administración estatal (Centro de Transporte Sustentable, s. f.).

Hacia 1970, el principal uso de suelo era el residencial, el comercio se desarrolló en la parte central de la ciudad, pero poco a poco se fue extendiendo hacia otras áreas de la ciudad, aprovechando los ejes viales que fueron surgiendo (Ibidem). Fue durante esta época que el impulso al comercio y diversos procesos asociados a la especulación del suelo provocaron la desaparición de la mayoría del patrimonio histórico colonial de la ciudad. Asimismo, durante este periodo se establecieron una gran cantidad de viviendas en la periferia a manera de asentamientos irregulares.

Figura 6. Crecimiento histórico de Culiacán hasta 1975



Fuente: Plan General Urbano, Planeación de Culiacán. Primera etapa, realizado por la Dirección de Planeación urbana Municipal, 1975, en Plan Parcial Culiacán Zona Centro, en línea.

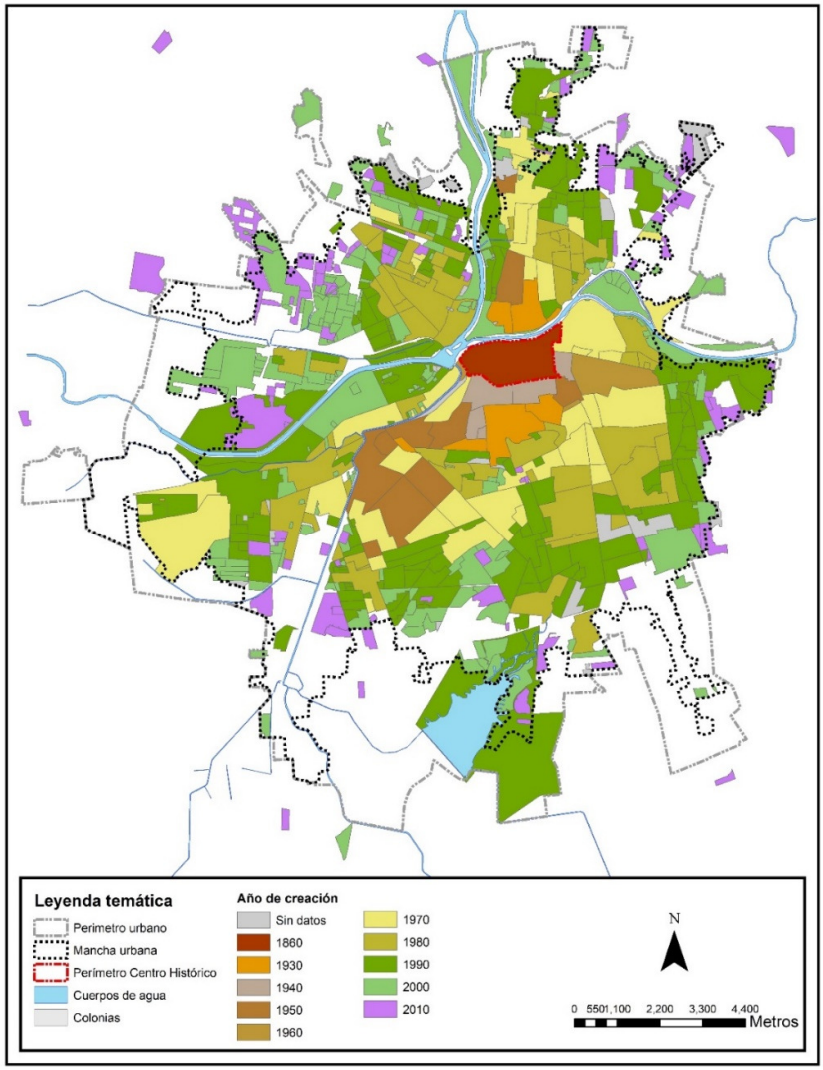
Durante la década de los ochenta se elaboraron diversos proyectos urbanos encaminados a descentralizar las actividades comerciales y administrativas que se concentraban en el centro de la ciudad. Así pues, se desplazó la nueva Unidad Administrativa del Gobierno del Estado y se construyó el Centro Sinaloa, destinado a ser el nuevo centro financiero de la ciudad. Sin embargo, estos esfuerzos sólo desplazaron la concentración de los poderes estatales y servicios fuera de la dinámica central, pero no significaron una verdadera diversificación en términos espaciales. Así también, esta década se caracterizó por el surgimiento de colonias populares alrededor del centro urbano. En la década de los noventa se desarrolló un nuevo proyecto urbano, que buscaba potencializar el desarrollo de la ciudad basado en el

aprovechamiento de las riberas de los tres ríos que la cruzan, para lo cual se creó un organismo público descentralizado, llamado Desarrollo Urbano Tres Ríos, que tendría como objetivo gestionar, coordinar o ejecutar las acciones necesarias, dentro del ámbito de su competencia, tendientes a generar y obtener recursos para la realización de obras que protejan vidas y propiedades y permitan reducir el riesgo de inundaciones de la ciudad de Culiacán y coadyuven a su mejor desarrollo urbano mediante la recuperación de terrenos en las riberas de los ríos Humaya, Tamazula y Culiacán[19], a través de un plan parcial "Proyecto Tres Ríos" que delimitaba el sector sobre el cual se intervendría, así como los usos y destinos del suelo. Resulta importante mencionar que, dicho suelo estaba bajo dominio del gobierno federal al tratarse de cauces de cursos de agua, tierras en las cuales hubo que realizarse un intenso trabajo de dragado y acondicionamiento con equipamiento e infraestructura urbana para convertirlo en "zonas habitables".

A partir del año 2000 es que en la ciudad de Culiacán se incrementa la construcción de fraccionamientos por parte de urbanizadoras privadas. Dentro de la tipología construida se encontraban tanto viviendas de interés social como de tipo residencial para la clase alta y media alta.

[19] Artículo 3 del Decreto que crea Organismo Público Descentralizado Desarrollo Urbano Tres Ríos. Periódico Oficial "El Estado De Sinaloa", correspondiente al día 22 de abril de 1991 Tomo LXXXIII 2da. Época No. 48.

Figura 7. Crecimiento histórico de la mancha urbana por décadas, hasta el año 2018.



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán.

En Culiacán hubo pocos intentos por contener el crecimiento desordenado de la ciudad, el primer plan urbano data de 1979 (Plan de Desarrollo Urbano de Centros de Población). Posterior a este se han desarrollado seis más[20], de los cuales se puede señalar que se encontraban limitados a establecer la zonificación y usos del suelo, carentes de políticas integradoras del territorio, estrategias de desarrollo social y de visión de los procesos socio – espaciales que estaban tomando lugar en la ciudad creciente. Asimismo, debe mencionarse que el crecimiento de la ciudad ha sido, en su mayoría, a base de viviendas históricas, colonias

[20] El Plan de la ciudad de Culiacán de 1979 y el de 1982; el Plan Sectorial de Zonificación y Usos del Suelo en 1998, y la actualización de 2004; Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán (PPDUC) 2008 y su actualización en 2010, de este último a fecha de noviembre de 2020, se encuentra una actualización en curso que aún no ha sido aprobada.

populares, asentamientos irregulares y fraccionamientos residenciales (Centro de Transporte Sustentable, s. f.)

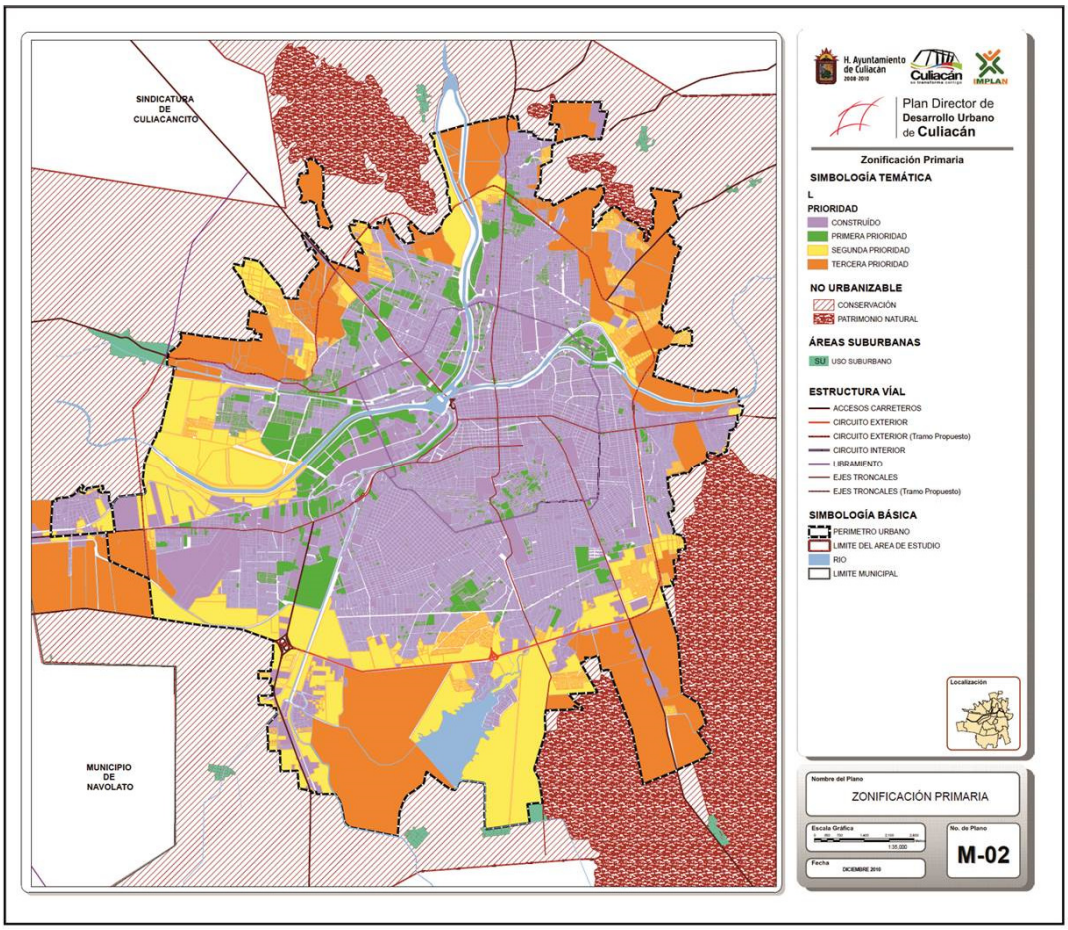
3.3. Apuntes iniciales sobre la dinámica demográfica y económica.

Culiacán se encuentra entre las primeras veinte ciudades más pobladas a nivel nacional, específicamente ostenta el lugar 19 (INEGI, 2010). Su crecimiento poblacional ha ido de la mano del desarrollo económico y urbano experimentado en las últimas décadas, y con diversos procesos de urbanización experimentados en la cabecera municipal, alimentada por la migración de los poblados y sindicaturas hacia ésta. Los rasgos demográficos de la ciudad de Culiacán no son comparables con el resto del territorio mexicano, más específicamente con la Ciudad de México, donde la segunda transición demográfica alcanza un estado avanzado, mientras que en esta ciudad aparecen incipientes características de esta transición.

El carácter central de la ciudad la ha situado como concentradora de servicios administrativos, tanto de carácter público como privado, consolidándose como un polo de atracción de población entre las localidades de la región, sobre todo de las más cercanas, para la realización de trámites administrativos y provisión de servicios. Según el Censo de Población y Vivienda del año 2010 realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la ciudad de Culiacán tenía 682.712 habitantes, en un territorio total de 221,8km^2 (Tabla 1. Evolución de la población de la ciudad de Culiacán, 1900-2010), según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán 2010[21], extensión que, cabe aclarar, incluye tanto área construida o urbanizada como área aprobada para ser urbanizada, esto es, las reservas territoriales o previsión de nuevo crecimiento (Figura 8. Zonificación primaria de la ciudad de Culiacán según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010). Sin embargo, la mancha urbana, es decir, el área urbana realmente ocupada, equivale a 14.612,55 has.

[21] "El Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán es un instrumento legal, técnico y normativo, que permite ordenar y regular el desarrollo urbano presente y futuro de la ciudad de Culiacán (…) establece con claridad y transparencia los usos de suelo permitidos y los prohibidos en toda la ciudad, las áreas de crecimiento, sus prioridades, y otras normas urbanas, entre las que destacan las densidades y alturas máximas de construcción (…) establece el perímetro urbano de la ciudad, es decir, el límite territorial hasta donde el gobierno municipal puede introducir servicios públicos, y hasta donde las autoridades catastrales podrán ejercer su derecho de cobro para usos urbanos". Su elaboración está establecida en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa. (Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010).

Figura 8. Zonificación primaria de la ciudad de Culiacán según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010.



Fuente: Instituto Municipal de Desarrollo Urbano de Culiacán, Planes y Proyectos, en línea.

Durante cuatro décadas consecutivas –de 1940 a 1980- la población prácticamente se duplica entre cada uno de estos periodos, siendo continuo este ritmo acelerado de crecimiento hasta la década de los ochenta (Tabla 1. Evolución de la población de la ciudad de Culiacán, 1900-2010). Dicho fenómeno está estrechamente ligado al proceso de consolidación y tecnificación de la agricultura en el estado de Sinaloa, particularmente en el valle de Culiacán, que produjo la intensificación de las migraciones campo-ciudad que ya empezaban a ser una constante en el resto de México, además de atraer población de otras localidades urbanas de alrededor hacia la capital, y que de manera permanente se asentaron en ésta. Sin embargo, a partir de 1990 este crecimiento se fue volviendo cada vez más lento, principalmente debido a que la economía dependiente de la agricultura, casi en su totalidad, se diversifica hacia otros sectores.

Tabla 1. Evolución de la población de la ciudad de Culiacán, 1900-2010

Año	Población censada	Crecimiento absoluto	Crecimiento relativo
1900	10.380	-	-
1910	13.527	3.147	30,32
1920	16.034	2.507	18,53
1930	18.202	2.168	13,52
1940	22.025	3.823	21,00
1950	48.936	26.911	122,18
1960	85.024	36.088	73,75
1970	167.956	82.932	97,54
1980	304.826	136.870	81,49
1990	415.046	110.220	36,16
2000	540.823	125.777	30,30
2010	682.712	141.889	26,24

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos estadísticos de los Censos de Población y Vivienda, INEGI.

Hidalgo y Borsdorf (2009) mencionan algunas de las causas principales del crecimiento de las ciudades, que son visibles durante las décadas de mayor crecimiento experimentadas por Culiacán; el cambio tecnológico advertido a partir de la llegada del ferrocarril y de la tecnificación de la agricultura, y las subsecuentes migraciones que provocaron un aumento de la demanda de viviendas. Así también, y en línea con el postulado de los autores mencionados, los ideales del modo de vida buscados por la sociedad culiacanense se expresan en la búsqueda de la propiedad individual, manifestado en la propiedad del suelo y la vivienda.

Gustavo Garza (2002) sitúa el crecimiento demográfico explosivo de la ciudad de Culiacán dentro de las décadas de 1940 y 1950, que se corresponden con la primera etapa del llamado *milagro económico mexicano*, periodo durante el cual la dinámica demográfica de México era, por vez primera, predominantemente urbana. Según el análisis del mencionado autor, durante este periodo el crecimiento que presentó Culiacán en 8,1 puntos porcentuales se debió principalmente a la dinámica que giraba en torno de la agricultura, lo que ubicó a esta ciudad como un lugar central para la comercialización de la agricultura moderna en su área de influencia inmediata. De acuerdo con la tabla 1, el periodo de fuerte crecimiento poblacional se extendió hasta 1980, etapa durante la cual prácticamente se duplicó la población en la



ciudad entre cada década. Desde los años cuarenta del siglo pasado, la construcción de un sistema agrícola moderno implicó la explotación de los recursos hidrográficos con la dotación de infraestructura de riego. Esta infraestructura marcó la configuración de la ciudad que hoy puede apreciarse, pues además de las presas cercanas a la ciudad, se construyeron canales de riego para que fuera posible llevar el agua a las zonas agrícolas situadas a las afueras de ésta. Dichas obras también implicaron la necesidad de una gran cantidad de mano de obra, lo cual alentó la migración desde otras regiones del país. De esta manera, la estructura de una ciudad tradicional se transformó debido a las nuevas actividades económicas y funcionales, lo que también se reflejó en el crecimiento acelerado de la población.

Durante la década de 1960 Culiacán siguió creciendo, situándose dentro de las 36 ciudades de la República que crecieron a un ritmo superior al 5,1%. Para 1970 se presenta el fin del milagro económico mexicano, sin embargo, entre esta década y 1980, la ciudad sigue creciendo significativamente en población (Garza Villarreal, 2002). Para 1980 la ciudad continuó creciendo en población, a pesar del contexto económico y la reducción del PIB que hace que a esta década se le identifique como *década perdida*.

A partir de lo anterior, es posible definir tres etapas en el crecimiento de la ciudad de Culiacán; la primera abarca de 1900 a 1940, en la que se mantuvo una tasa de crecimiento anual acumulativo relativamente baja respecto al siguiente periodo. Dentro de esta etapa se encuentra el periodo de más fuerte lucha de la Revolución Mexicana (1910-1917) que fue la principal razón de este decremento en la tasa. La segunda se presenta de 1940 a 1980, misma en la que es posible situar la explosión demográfica, producto de varios factores entre los que destacan el mejoramiento de las prácticas agrícolas. El tercer periodo, que inicia en 1980 refiere un marcado desaceleramiento y disminución de la tasa de crecimiento anual acumulativo, a pesar del fuerte crecimiento absoluto, tendencia ligada al pronunciado descenso de la fecundidad y la mortalidad en el país y el progresivo envejecimiento de la estructura por edades, así como el retraso de la edad tanto para contraer matrimonio como para dar a luz al primer hijo o hija, claras manifestaciones de la transición demográfica en México.

En resumen, la dinámica demográfica de la ciudad se caracteriza por la concentración urbana de la población estatal y municipal, así como un fuerte crecimiento poblacional en términos absolutos, que representa el elemento más importante de dicha dinámica. Sin duda alguna, el



mayor fenómeno demográfico de la ciudad ha sido el crecimiento de su población, que hasta la fecha continúa, si bien no con el mismo ritmo. Esto encaja en los patrones descritos como válidos para las ciudades medias mexicanas, que afirman que en el periodo actual son las que más crecen, en tamaño y población, en un momento en el que las que sobrepasan el millón de habitantes han detenido su ritmo de crecimiento y presentan características propias del final de la transición demográfica.



4. CONSIDERACIONES METODOLÓGICAS

Para el desarrollo de esta investigación se ha optado por la utilización de una combinación de técnicas de carácter cuantitativo y cualitativo. Si bien, la base principal de ésta se ha realizado a partir de un análisis cuantitativo, que es lo que permitirá la caracterización inicial de una relación diferencial de la movilidad entre los distintos estratos sociales, la introducción de las técnicas cualitativas permitirá profundizar sobre las manifestaciones y repercusiones sociales de los procesos aquí abordados. En este sentido, se apunta la complementariedad de las técnicas utilizadas, como una necesidad para poder llegar a los objetivos planteados en esta tesis doctoral.

En todo caso, se apunta la dificultad de contar con datos y fuentes suficientes que permitieran facilitar el trabajo de esta investigación, por lo cual fue necesaria la generación de fuentes propias de información, proceso que se describirá en este capítulo.

Asimismo, también debe señalarse el reto que a nivel personal significó la utilización de ciertas herramientas, así como las técnicas cualitativas debido a la formación profesional de base, desafío que fue sorteado a la par del avance de esta investigación.

4.1. Investigación bibliográfica

La primera parte de esta investigación se construye a partir de la exhaustiva revisión de las fuentes bibliográficas acerca del tema abordado en ésta. La investigación documental constituye el punto de partida de cualquier investigación y permitió la aproximación teórica a la realidad del problema toda vez que a través de su realización pudo conocerse el estado del conocimiento acerca del tema de estudio, así como otras investigaciones similares que guardan relación con lo aquí presentado. Así pues, dentro de dicha revisión bibliográfica se consultaron los siguientes tipos de documentos:

- Documentos publicados por organismos públicos y privados
- Documentos no publicados por organismos públicos y privados
- Investigaciones publicadas en libros y revistas
- Investigaciones no publicadas
- Documentos cartográficos publicados y no publicados



- Datos estadísticos publicados por organismos públicos
- Datos estadísticos no publicados por organismos públicos y privados

La compilación de la información bibliográfica utilizada se hizo principalmente a través de medios electrónicos, para lo cual se utilizó el acceso a los recursos en línea proporcionado por la Universitat de Barcelona, mediante el cual se pudo acceder a diversas revistas electrónicas, bases de datos y catálogos informatizados dependientes de diversos organismos públicos y privados. Asimismo, se accedió a otras fuentes digitales como la biblioteca digital del Archivo Histórico General del Estado de Sinaloa, la base de datos del Instituto Nacional de Geografía y Estadística, así como diversas revistas electrónicas que no figuraban dentro de la base de datos proporcionada por la Universitat de Barcelona. Además, se visitaron diversos centros de documentación especializado e instituciones gubernamentales, como la Biblioteca de la Filosofía, Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, la Biblioteca de la Facultad de Políticas Públicas de la Universidad Autónoma de Sinaloa, la Biblioteca de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Sinaloa, así como el Palacio a la Memoria de la ciudad de Culiacán y el Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, a través del cual fue posible la revisión de diversos libros y documentos físicos, así como una extensa base cartográfica histórica y actualizada.

A través de esta búsqueda en medios digitales y físicos se accedió a la mayoría de los documentos y datos citados en esta investigación. Mediante el acercamiento a diversas personas e instituciones públicas y privadas se accedió a documentos no publicados y datos estadísticos de relevancia para esta tesis.

En el desarrollo de esta investigación, la búsqueda derivada juega una parte central de la recopilación bibliográfica, ya que el primer acercamiento a documentos de interés permitió el conocimiento de nuevas fuentes bibliográficas mediante la bibliografía consultada por esos documentos iniciales.

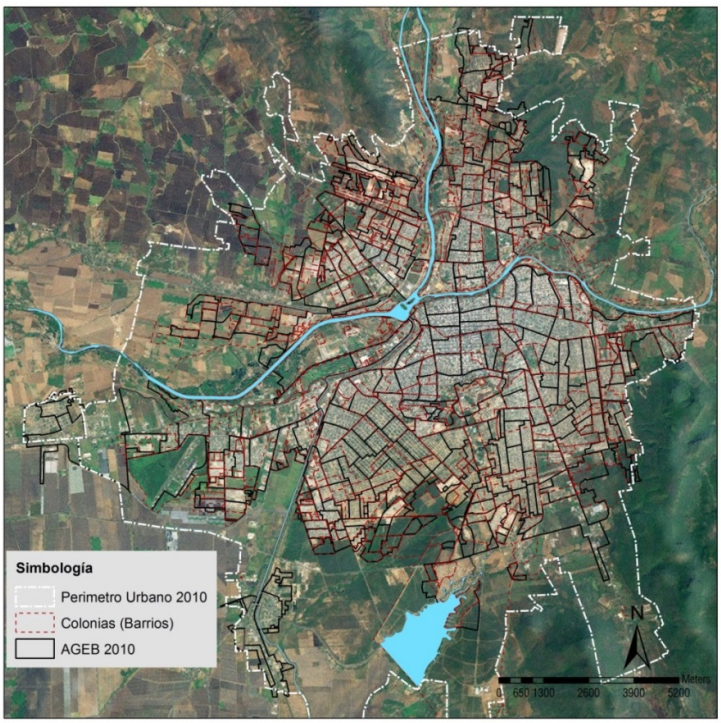
4.2. Fuentes

Para la realización de los datos estadísticos y demográficos se utilizaron datos de los Censos de Población y Vivienda, desde el año 1900 hasta el año 2010, elaborados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). De los datos censales desde 1900 hasta el año



2000 se usaron cifras totales de los datos para la ciudad de Culiacán, mientras que, del censo 2010, que fue el que se utilizó más detalladamente, se utilizaron datos a un nivel de desagregación de AGEB (Área Geoestadística Básica), que corresponde a los sectores censales, asimismo, se utilizaron datos estadísticos a nivel manzana, los cuales fueron necesarios para construir las estadísticas de las colonias analizadas, ya que sus límites no coincidían con los sectores censales.

Figura 9. División espacial de la ciudad de Culiacán en colonias (barrios) y AGEB 2020



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán y el Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

Así también, se utilizó la base de datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), de los años 2010, 2016 y 2018, de esta manera fue posible la comparación de los datos en diversas franjas temporales. A través de dicho directorio se permitió la identificación, ubicación, actividad económica y tamaño de las unidades económicas activas dentro de la ciudad de Culiacán. Al respecto, debe apuntarse que, muchas de las unidades económicas capturadas en los DENUE se encontraban en AGEB rurales según la clasificación del Censo de Población y Vivienda 2010 de INEGI, pero debido a que funcionalmente se encuentran dentro de la mancha urbana en la actualidad, fueron consideradas como tal para esta investigación, no hacerlo de esta manera suponía un sesgo importante en el análisis, sobre todo debido a que proyectos de gran envergadura y que

influyen notablemente en la dinámica territorial y económica de la ciudad se encontraban considerados dentro de dichos AGEB rurales. Para su correcta identificación en la base de datos, permaneció la clasificación de AGEB rural al que pertenecen según la información oficial y se agregó una columna con un código interno que hacía referencia a esta consideración. Así también, se trabajó con la base de datos cartográfica de los DENUE 2010, 2016 y 2018.

Otra fuente de información fue la encuesta domiciliaria origen-destino que fue elaborada por una consultoría privada en el marco del "Estudio de diseño y proyecto ejecutivo del primer corredor de transporte urbano masivo de la ciudad de Culiacán, Sinaloa" en el año 2010. Dicha encuesta fue aplicada en la totalidad de la ciudad, realizándose un total de 1.640 encuestas domiciliarias en dicho territorio. Sin embargo, se apunta que no fue posible acceder a la base de datos completa, toda vez que es información que no se encuentra disponible en su totalidad, por lo que se trabajó con los datos de 9.688 viajes, sin saber el número de encuestas que representaban. A pesar de dicha contrariedad, se decidió trabajar con estos datos disponibles, ya que significaban la única fuente a través de la cual podría modelarse el patrón general de movilidad de la ciudad de Culiacán, ya que cuenta con información relativa a los motivos de viaje, tiempos de desplazamiento, así como el modo de transporte en los cuales se realizan.

4.3. Técnicas estadísticas, demográficas y de análisis espacial

En la realización de los cálculos se utilizaron técnicas de análisis demográfico y de estadística descriptiva a partir de las fórmulas estandarizadas según la bibliografía y según sea el caso. El análisis de la base de datos requirió de un manejador de este tipo de ficheros.

Para el análisis espacial se utilizaron Sistemas de Información Geográfica.

Para el caso de las estadísticas a 2015, se realizó una proyección de población propia hacia ese mismo año, según la fórmula:

$$P_{i+n} = P_i(1 + Tc)^n$$

Donde:

P_i = Población que existe al iniciar el periodo de tiempo "i".



P_{i+n} = Población que habrá "n" periodos después de tiempo "i". Es decir, para el periodo $i + n$

Tc = Tasa de crecimiento promedio entre cada par de periodos consecutivos, expresada en valor real.

n = número de periodos que hay entre P_i y P_{i+n}. Es decir, el tiempo transcurrido entre la condición inicial y final, medido en ciclos homogéneos.

4.4. Encuesta domiciliaria 2016

Debido a que no existen antecedentes de datos o estudios previos que pudieran servir como base a esta investigación, se optó por la realización de una encuesta domiciliaria propia, en adelante llamada encuesta domiciliaria 2016 (Anexo II). La realización de dicha encuesta supuso un verdadero reto en el proceso investigativo, mismo que será descrito en este apartado.

En primer lugar, se señala que la finalidad de la encuesta domiciliaria 2016 fue conocer principalmente hábitos relativos a la movilidad, pero también se recogió información concerniente al estado de la vivienda, la estructura familiar, hábitos de abastecimiento, recreación, valoraciones y percepciones acerca del transporte público y otros temas considerados de importancia para el desarrollo de esta investigación y los objetivos perseguidos.

El cuestionario se divide en seis bloques, además de los datos relativos a los códigos identificativos de la encuesta, los cuales se describen a continuación;

1. *Características de la vivienda*: donde se recoge información del tipo de vivienda, las características relativas a la calidad de la vivienda, año de llegada a la urbanización, bienes con los que se cuenta, tenencia de la vivienda y posesión de vehículos. Dicha información es importante para corroborar el estatus económico de la familia que habita la vivienda.
2. *Abastecimiento*: en este apartado se recoge información concerniente a los hábitos de consumo de abastecimiento para el hogar, por lo que las preguntas son relativas a la frecuencia con la que se hace la compra, el tipo y ubicación de los



establecimientos donde se realizan, así como el medio de transporte en el cual se desplazan para realizarlos.

3. *Estructura familiar*: aborda la situación colectiva y familiar de las personas que contestan la encuesta en cuanto a características sociodemográficas y de la movilidad, por lo que consideran variables como la edad, sexo, el estado civil, el parentesco con quien contesta, nivel de estudios, situación laboral y hábitos primarios de movilidad en caso de contestar estar trabajando o estudiando, como los tiempos de desplazamiento a los lugares donde se realizan estas actividades, el modo de desplazamiento, la colonia destino de dichos viajes y los desplazamientos que en promedio realiza cada miembro de la familia. Este apartado es de gran utilidad para definir el grado de movilidad colectivo, así como el capital social con que cuenta cada familia pues, según Bordieu (2000, en Ramírez Plascencia, 2005) "el volumen de capital social al alcance de un individuo depende no sólo de la red de conexiones que posea, sino «del volumen de capital (económico, cultural o simbólico) poseído por aquellos con quienes está relacionado»" (p. 25).
4. *Fin de semana, ocio/recreación*: en esta sección se preguntó acerca de los hábitos de la movilidad que se realizan durante el fin de semana, cuál es el motivo principal de los desplazamientos realizados durante estos días, el número de viajes aproximados que se realizan, el medio de transporte utilizado, así como preguntas relativas al tiempo libre y ocio.
5. *Tabla origen-destino*: dentro de la encuesta domiciliaria 2016 se destinó una sección a la contestación de una tabla tipo origen-destino (descripción de los viajes), que incluía el detalle de todos los viajes diarios realizados; la colonia donde se originó dicho viaje, la colonia destino, hora de salida del origen y de llegada al destino, así como el motivo principal por el cual se realiza cada viaje y los modos de desplazamiento que se utilizaron para llevarlos a cabo, toda esta información solamente de la persona encuestada.

   Entendiendo que, un desplazamiento es el movimiento de una persona en distintos modos de transporte (incluido el ir andando) por un motivo único.

   Al respecto de los modos de transporte, la encuesta domiciliaria 2016 permitió capturar hasta cuatro modos distintos de transporte y, para efectos del análisis realizado, el modo principal es en el que se realiza la mayoría del trayecto.



En este sentido, Rodríguez Vignoli (2008) afirma que el uso de este tipo de encuestas podría ser una alternativa en aras de tener una visión más clara sobre la tendencia del histórico monocentrismo de las metrópolis latinoamericanas, pero a su vez manifiesta la falta de claridad de la compatibilidad entre los datos censales y los de estas encuestas. Pese a lo anterior, se determinó que para el caso de Culiacán incluir este apartado en la encuesta realizada representaba la mejor opción, puesto que la información al respecto que recogen los ejercicios censales no resulta válida para el estudio de la movilidad urbana de esta ciudad, toda vez que la información que contiene es relativa a la escala municipal[22].

6. *Valoraciones y percepciones*: esta sección permitió conocer la percepción de la población de las tres colonias donde se aplicó la encuesta acerca del transporte público, la accesibilidad a éste, el coste del transporte y la influencia que tiene sobre los desplazamientos que realizan diariamente, así como diversas intenciones de uso de los distintos medios de transporte disponibles por parte de la población. Así también, en este apartado se cuestionó acerca de las cuestiones que influyeron en la elección de la colonia para vivir. Una cuestión muy importante a efectos de la presente investigación que fue posible conocer a través de este apartado fueron los ingresos familiares, lo cual permitió la clasificación de la población de la muestra según dichos ingresos, además de poder corroborar el estatus socioeconómico asignado para cada asentamiento estudiado.

   Esta parte de la encuesta representó la primera aproximación cualitativa, pues reflejaba un deseo, percepción o intención de uso de la población, basada en sus impresiones acerca de los temas abordados.

El proceso de aplicación de este elemento central de la investigación conllevó la superación de muchos retos, incluyendo el coste que significó poder contar con el equipo de personas destinadas a levantar dichas encuestas.

En primer lugar, se tuvieron acercamientos con personas conocidas que habitaban dichas urbanizaciones o que a su vez conocían a personas vecinas de éstas, de esta manera se pudo identificar la existencia de comités vecinales o de las personas que podían tener un liderazgo que permitiera dar a conocer a la población residente que se llevaría a cabo la encuesta, así

[22] El área urbana de Culiacán se encuentra enmarcada dentro del municipio del mismo nombre, siendo la escala municipal más grande que la correspondiente al área urbana, situación que impide estudiar la movilidad dentro del área urbana a partir de los datos censales.

como infundir la suficiente confianza en el resto de la población para que accedieran a contestarla. De esta manera, se identificó la existencia de comité vecinal en una de las colonias a estudiar, y de personas de relevancia en las dos restantes, con las cuales se tuvo conversaciones acerca de las cuestiones a estudiar y en qué consistía el trabajo, previa identificación de la autora. Dichas personas informaron al resto de la comunidad vecinal utilizando medios de mensajería instantánea, así como a través de las reuniones vecinales. Aun así, y debido a que no todas las personas eran parte de los grupos de mensajería instantánea ni acudieron en su totalidad a las reuniones vecinales, se optó por entregar un pequeño escrito casa por casa en cada uno de los asentamientos donde se informaba que en los próximos días se visitarían los domicilios para realizar la encuesta domiciliaria 2016, en qué consistía dicha encuesta, sobre la privacidad de los datos, así como datos de contacto en caso de tener alguna duda al respecto, así también, se les invitaba a ponerse en contacto si estaban en disposición de contestar una entrevista en profundidad, lo cual sirvió para establecer relación con personas interesadas en el proceso investigativo (Anexo I). Este proceso fue sumamente importante, ya que la encuesta preguntaba acerca de información que pudiera ser considerada como delicada y, responder a estas preguntas sin tener una explicación previa de la investigación no hubiera sido posible debido a los altos índices de delincuencia que se presentan en la ciudad.

Posterior a esto, se realizó una prueba piloto de encuesta, es decir, se aplicó la encuesta en tres domicilios, lo que permitió conocer el tiempo que llevaría responder cada una, así como poder realizar mejoras al elemento planteado inicialmente. Una vez que se aplicaron dichas mejoras en la encuesta, se reclutó a un grupo de diez encuestadores y encuestadoras a quienes se les capacitó durante 5 días sobre cómo aplicar esta herramienta, obstáculos que encontrarían, cómo solventarlos, se hizo simulación de aplicación de cuestionario y demás cuestiones relativas a la aplicación de la encuesta domiciliaria 2016.

Una vez que se contó con la cantidad de la muestra, se utilizó un manejador de ficheros (Excel) para que, de manera aleatoria determinara las viviendas donde debía aplicarse la encuesta. Cada urbanización se dividió de acuerdo con el número de viviendas donde se aplicaría la encuesta y se distribuyó territorialmente para cada encuestador/a. Cada quien contaba con un mapa donde se indicaron las viviendas destino, si después de tres intentos no se lograba contactar con alguien en capacidad de contestar la encuesta en la vivienda indicada, se procedía a encuestar la siguiente vivienda inmediata a la anterior, en la que

nuevamente se realizaban tres visitas y si no había resultado se pasaba a la siguiente vivienda y así sucesivamente hasta obtener una respuesta y completar la cantidad de encuestas requeridas para cada encuestador/a. Dicha metodología requirió de un fuerte trabajo de coordinación y supervisión, para que la calidad de las encuestas fuera la requerida para realizar el análisis contenido en esta investigación. Al respecto de las personas que contestaron la encuesta, se apunta que todas son mayores de 18 años. La encuesta fue aplicada entre semana, en días laborales, de martes a viernes en horarios matutinos, vespertinos y nocturnos, según la disponibilidad de la población.

El proceso de aplicación de la encuesta duró seis semanas y se llevó a cabo entre marzo y abril de 2016, aunque el trabajo previo de acercamiento a los actores vecinales y distribución de volantes casa por casa se realizó desde el mes de febrero de ese mismo año. A pesar de que el resultado fue satisfactorio y se pudo completar con la muestra planteada, durante dicho proceso se encontraron varios inconvenientes. En primer lugar, se apunta la reticencia de la población de la urbanización de alta renta a disponer del tiempo para contestar la encuesta, siendo el asentamiento en el que más tiempo llevó completar la muestra planteada. Por su parte, en la urbanización de baja renta se vivieron situaciones de inseguridad que comprometieron la integridad de las personas que se encontraban aplicando el cuestionario. En el asentamiento de renta media se encontró dificultad en poder localizar las personas en sus domicilios -se apunta que sus horarios de trabajo pudieran ser más extensos-, por lo que se tuvieron que hacer varias visitas y modificar el horario de las y los encuestadores para poder coincidir con la población. Una de las preguntas que encontró mayor dificultad para ser contestada fue la relativa a los ingresos familiares, por lo que se capacitó a las personas que aplicaban la encuesta para obtener esta información mediante otras preguntas que no se encontraban en el cuestionario. Por otra parte, debido a las dificultades mencionadas, si bien se buscaba la variabilidad en sexo y edad de las personas que contestaban la encuesta, la prioridad se convirtió en contar con los cuestionarios necesarios para realizar el análisis planteado, por lo que, si existía en el domicilio una persona en edad y condición de contestarla, se procedía a levantar los datos. A pesar de lo anterior, se apunta que, la gran mayoría de las encuestas fueron contestadas por la jefatura familiar, ya sea femenina o masculina.



Para la determinación del tamaño de la muestra, se contó con apoyo de un estadístico que supervisará dicho procedimiento. Dicha determinación, se realizó utilizando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{\mathcal{Z}^2\, p\, q\, \mathcal{N}}{\mathcal{N}\, \mathcal{E}^2 + \mathcal{Z}^2\, p\, q}$$

Donde:
n = es el tamaño de la muestra.
$\mathcal{Z}$ = es el nivel de confianza.
p = es la variabilidad positiva.
q = es la variabilidad negativa.
$\mathcal{N}$ = es el tamaño de la población.
$\mathcal{E}$ = es la precisión o el error.

$$n = \frac{(2.33^2)(0.5)(0.5)(1{,}958)}{(1{,}958)(0.05^2) + (2.33^2)(0.5)(0.5)}$$

$\mathcal{Z}$ = 2.33, equivalente a un 98% de confiabilidad.

$p\ y\ q$ = 0.5, $p\ y\ q$ son complementarios, es decir, que su suma es igual a la unidad.

$p + q$ =1. Además, en el caso de no existir antecedentes sobre la investigación, los valores de variabilidad son $p\ y\ q$ =0.5.

$\mathcal{N}$ = 1,958 viviendas totales en 3 zonas

$\mathcal{E}$ = 0.5, equivalente a un 5% de error.

Esto significa que, el tamaño de la muestra será un total de 425 encuestas para los 3 asentamientos, y mediante una regla de 3 se dividió en cuántas encuestas sería necesario aplicar en cada urbanización de acuerdo con las viviendas existentes en cada uno de éstos, de manera que fuera representativa, por lo cual se distribuyeron de la siguiente manera:

- Colonia 1 (Interlomas): 107 encuestas
- Colonia 2 (Zona Dorada): 200 encuestas
- Colonia 3 (Lirios del Río): 118 encuestas

Cabe señalar que, se aplicaron un total de 451 encuestas, de las cuales fueron descartadas 26 por presentar inconsistencias o datos incompletos, asimismo, se les dio prioridad a las



encuestas que se aplicaron en la vivienda que aleatoriamente se determinó en un inicio para ser consideradas dentro de las 425 encuestas válidas.

Por otro lado, debe apuntarse que el tamaño de la muestra la hace bastante significativa aún para la totalidad de la ciudad de Culiacán.

4.5. Entrevistas en profundidad

La entrevista de investigación social tiene por objeto obtener información directa de las fuentes sobre los fenómenos que aborda la investigación (Taylor y Bogdan, 1994 en Avellaneda, 2009). En este sentido, las entrevistas en profundidad fueron planteadas a fin de contar con elementos de carácter cualitativo que pudieran complementar la encuesta domiciliaria 2016, elemento que es principalmente de orden cuantitativo. A través de esta herramienta cualitativa se obtiene una perspectiva social del fenómeno estudiado, toda vez que permite el acercamiento a las conductas individuales de las personas o grupos abordados.

El tipo de entrevista que se eligió fue del tipo semiestructurado, realizada con base en un guión primario que fungía como base, toda vez que punteaba la información considerada de importancia, así como modelos de preguntas para cada tema, pero se estableció la libertad de ordenar y formular preguntas de acuerdo con lo que la persona entrevistada iba abordando, en relación con los temas señalados en la guía (Anexo III). El guión se estructuró en cinco grandes bloques, el primero destinado a conocer a la persona encuestada, su perfil y crear una primera impresión que permitiera crear una sensación de confianza, así como conocer su entorno familiar. En la segunda sección se abordaban temas referentes a la urbanización, los motivos que llevaron a su elección, los elementos y cuestiones que valoran y las que les desagradan del lugar en el que residen. La tercera parte estuvo destinada a indagar aspectos referentes a la movilidad cotidiana, por lo que se abordaban temas como los desplazamientos, el destino, la frecuencia con que se hacían, el modo de transporte, los inconvenientes encontrados, así como la organización familiar al respecto de dichos desplazamientos, a fin de caracterizar la movilidad personal y familiar de la persona entrevistada. En el cuarto bloque se buscaba profundizar sobre la organización de los desplazamientos, es decir, se abordaba más a fondo los motivos, deseos, percepciones sobre la movilidad cotidiana, así también, se realizaron preguntas encaminadas a conocer la percepción de los distintos medios de transporte, en especial el transporte público, la accesibilidad, los inconvenientes encontrados,



sobre intenciones de uso de los medios no utilizados y el papel que juega la percepción de seguridad en las elecciones que se realizan sobre los medios en los cuales realizan los desplazamientos. El quinto bloque está destinado a profundizar sobre los ingresos familiares, el gasto que se realiza en transporte, así como lo que representa en términos relativos al ingreso familiar mensual.

Para el desarrollo de esta investigación se realizaron un total de veintiún entrevistas en profundidad, distribuidas entre las tres urbanizaciones donde se llevó a cabo esta investigación. Las personas entrevistadas se eligieron considerando mantener la heterogeneidad de la muestra, sin embargo, debe señalarse que las personas del sexo femenino se encontraron con una mayor disposición a participar de este ejercicio. Así pues, se procuró contar con personas de ambos sexos, edades diversas (siempre mayores de edad) y distintas ocupaciones, en el entendido que, la diferenciación económica ya estaba dada en primera instancia, al habitar en conjuntos residenciales distintos.

Cabe mencionar que, se planteó que de 3 a 4 encuestas por asentamiento era un número suficiente de entrevistas que permitiría contrastar la información entre las tres urbanizaciones y complementar el análisis, pero las redes de contactos permitieron la ampliación de la muestra, lo cual enriqueció el análisis, quedando distribuidas de la siguiente manera:

- Colonia 1 (Interlomas): 6 entrevistas
- Colonia 2 (Zona Dorada): 7 entrevistas
- Colonia 3 (Lirios del Río): 8 entrevistas

En este sentido, se apunta como principal medio de aproximación a las personas entrevistadas los contactos personales de la entrevistadora, quienes refirieron otros contactos, por lo que se hizo uso de la estrategia de la bola de nieve. Esta estrategia fue importante dada la naturaleza de las preguntas que se realizaban, de carácter personal e íntimo, proceso en el cual la confianza juega un papel determinante, y ser referida a estos contactos por personas de su confianza fue trascendental. Asimismo, se apunta que, algunas de las personas entrevistadas se contactaron ellas mismas con la investigadora a través del contacto proporcionado en la hoja de presentación de la encuesta domiciliaria 2016 que fue entregada casa por casa, por lo que se destaca su interés por participar en este ejercicio. Por último, durante la aplicación de la encuesta domiciliaria también se detectaron algunas

personas con hábitos de movilidad distintas a la mayoría de la población o con ciertas características especiales, a las cuales se les preguntó si accederían a profundizar sobre dichos hábitos mediante la aplicación de la entrevista. La mayor parte de las entrevistas se realizaron en la residencia de la persona entrevistada, con algunas excepciones, en las que, a petición de la persona entrevistada se realizaron en cafeterías locales, el lugar de trabajo y una más en la antigua residencia de la persona entrevistada.

En la mayoría de los casos las entrevistas se realizaron a una sola persona, aunque en el transcurso de la entrevista podían suscitarse interferencias de familiares o personas presentes durante el transcurso de éstas y, existen tres excepciones en las que la entrevista fue realizada a la pareja familiar. Este proceso se realizó en durante un periodo de tiempo en el que se fueron realizando viajes a la ciudad de Culiacán, ya que en la primera estadía el tiempo fue insuficiente para completar la cantidad de entrevistas planteadas, así pues, la totalidad de las entrevistas se realizaron entre abril de 2016 a diciembre de 2017.

Las entrevistas tienen distinta duración, variando entre media hora a hora y media. A todas las personas entrevistadas se les pidió su autorización para grabar la entrevista, para lo cual se utilizó el teléfono móvil.

Posteriormente, fue necesario transcribir las entrevistas realizadas. Dicha tarea fue compartida entre la investigadora y otras personas ajenas a la investigación. Sin embargo, se apunta que, las entrevistas que fueron transcritas por otras personas fueron revisadas por la investigadora, para poder subsanar cualquier error u omisión en el proceso. Las entrevistas se encuentran contenidas en el Anexo IV, el nombre de cada una de las personas entrevistadas ha sido escogido al azar para preservar su anonimato. Asimismo, las entrevistas fueron codificadas (mediante el programa informático Atlas.ti) y analizadas buscando elementos que guardaran relación con los objetivos planteados en esta investigación. Se apunta que, una vez realizado el análisis cuantitativo se realizó una segunda revisión de dicha herramienta a fin de identificar cuestiones que para efecto de la investigación fuera necesario retomar y que hubieran escapado a la primera revisión previa al análisis cuantitativo.

4.6. Otras fuentes

Otra de la información que fue utilizada en el marco de esta investigación y que no ha sido expuesta es la relativa al Índice de Marginación Urbana[23] (IMU) y el Grado de Marginación Urbana[24] (GMU), lo cual permitió la clasificación de las colonias en las cuales se realizó esta investigación en los diferentes grupos socioeconómicos, dicha diferenciación constituye la base del análisis comparativo. Dichos índices fueron tomados íntegramente de un análisis previo contenido en Pérez-Tamayo (2013), realizado como parte de la investigación del programa de máster en Planificación Territorial y Gestión Ambiental de la Universitat de Barcelona, trabajo que precede a la presente tesis doctoral. En este sentido, se apunta que, las colonias con las cuales se trabaja en la presente investigación se enmarcan en ciertas AGEB, que cuentan con un GMU, así como un IMU producto del análisis realizado en el trabajo de máster mencionado. Dado que los límites espaciales de las AGEB no coinciden cabalmente con los límites de las colonias elegidas para realizar este trabajo investigativo, se corroboró que los asentamientos elegidos contaran con características físicas atribuibles a los grupos socioeconómicos que pertenecían según el AGEB de origen, dicha verificación fue posible a través de recorridos de campo, los cuales constituyeron otra importante fuente de información en esta investigación.

4.7. Área de estudio específica

A fin de poder realizar el abordaje de la siguiente parte de la investigación se hace necesaria la definición del área de estudio, el lugar donde se llevará a cabo la investigación, así como la explicación de las causas que motivaron su elección.

En primer lugar, dado que esta investigación se planteó como un análisis comparativo de las características de la movilidad entre los tres grandes grupos socioeconómicos, se optó porque esto realizara a través del estudio de tres asentamientos residenciales, cada uno de éstos con características de uno los tres grupos socioeconómicos, de manera que lo representara. La elección de la ciudad donde sería el estudio se realiza con base en una cuestión bastante

[23] "El índice de marginación urbana es una medida-resumen que permite diferenciar AGEB urbanas del país según el impacto global de las carencias que padece la población como resultado de la falta de acceso a la educación, a los servicios de salud, la residencia en viviendas inadecuadas y la carencia de bienes" (CONAPO, 2012, p. 9)

[24] El Grado de Marginación Urbana está directamente vinculado al IMU, en éste, se le otorga una valoración de la marginación al territorio en cuestión, que va de muy bajo a muy alto (grado de marginación).



básica; la ciudad de Culiacán es el lugar de nacimiento y residencia (fuera de España) de la autora, y es el territorio del cual tiene mayor conocimiento, lo que es bastante significativo para poder llevar a cabo con éxito esta investigación. Por otro lado, se apunta el antecedente de un estudio previo de segregación territorial realizado por la investigadora, lo cual sirvió como base para la identificación de las características económicas de las diferentes zonas de la ciudad, y poder así identificar estos espacios micro es los cuales podría llevarse a cabo el estudio. En este sentido, lo primero fue identificar las zonas de alta, media y baja renta, para lo cual se utilizó la información contenida en Pérez-Tamayo (2013), en la que se presentaba el IMU y el GMU de las AGEB del territorio de la ciudad y que permitía asociar el territorio con las distintas clases sociales, cabe aclarar la clasificación ni el IMU ni el GMU son equivalentes a las clases sociales, pero los distintos tipos de indicadores utilizados para construirlos guardan una relación con la posesión de bienes, lo cual es un indicador de la capacidad adquisitiva de la población y, por ende, de la clase socioeconómica en la cual se ubica. Una vez ubicadas AGEB con grado de marginación bajo, medio y alto se procedió a hacer un recorrido de campo a fin de conocer las colonias que constituían parte de estas unidades censales, toda vez que se presuponía la existencia de diferencias significativas entre los asentamientos que las formaban, cabe destacar que al hacer la búsqueda de las AGEB según las categorías señaladas se hizo tomando en cuenta que se encontraran en la misma zona de la ciudad. Dicha observación de campo permitió establecer una primera aproximación de las colonias que podrían reunir las características para formar parte de esta investigación, por lo que fue necesario establecer criterios que permitieran la elección final.

Así pues, la elección de estos espacios micro, o asentamientos donde se llevaría a cabo el estudio se realizó con base a ciertas características planteadas como punto de partida y que debían ser compartidas entre las tres colonias elegidas para poder que, a pesar de las diferencias, los resultados también fueran equiparables:

a. Asentamientos localizados en la periferia de la ciudad
b. Que no tuvieran más de 15 años de creados, es decir, de relativamente reciente creación
c. Que se encontraran localizados dentro de la misma zona de la ciudad, lo cual se realizó en primera instancia al elegir las AGEB de alto, medio y bajo grado de marginación.



La elección de estas variables fue acotando las opciones, de tal manera que, las tres urbanizaciones elegidas para realizar esta investigación pues se consideró que reunían los criterios suficientes fueron: Lirios del Río, Zona Dorada e Interlomas.

Al analizar más detalladamente las alternativas existentes, un cuarto criterio fue añadido:

d. Que se tratara de desarrollos residenciales realizados por urbanizadoras privadas y no por autoconstrucción, como todavía impera en buena parte del territorio de la ciudad.

Cabe mencionar que, de en lugar de la primera que es Lirios del Río y que representa al grupo socioeconómico bajo, se había elegido otra urbanización en primera instancia, con características muy similares, en la misma zona, en una localización más periférica, a las orillas de la ciudad y con carencias aún más significativas que la urbanización elegida que se hacían evidentes al observar el entorno y las viviendas, sin embargo, al realizar recorridos de campo y una primera entrevista exploratoria con una residente del lugar se consideró que la integridad de la investigadora podría comprometerse en el curso de la investigación, lo cual obstaculizaría la aplicación de las herramientas planteadas para poder llevarla a cabo, por lo cual se optó por la opción señalada, ya que, si bien reunía las características necesarias, las situaciones de inseguridad no eran tan palpables como para este estudio -y las personas que lo realizaban- se vieran comprometidos.



SEGUNDA PARTE

ESTUDIO DE CASO: CULIACÁN COMO MODELO DE CIUDAD MEDIA MEXICANA

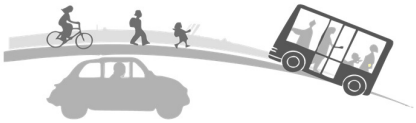
5. CRECIMIENTO URBANO, SEGREGACIÓN Y MOVILIDAD.

La segunda mitad del siglo pasado está marcada por el incremento poblacional, la expansión de las ciudades, la urbanización del territorio nacional, así como diversos fenómenos que acompañaron a estas dinámicas de crecimiento, como la metropolización de algunas de las ciudades más grandes y, más tarde, el posicionamiento en importancia de las ciudades medias como articuladoras del extenso territorio nacional, a la vez que contenedoras del crecimiento desmedido que estaban experimentando las grandes urbes. A pesar de su creciente importancia, la atención siguió centrada en las urbes de gran tamaño, por lo que el crecimiento y desarrollo de las ciudades medias se presentó más de manera anárquica, en muchas ciudades ni siquiera se contó con planes reguladores, o de contarse con ellos, en su mayoría fueron bastante permisivos en relación con la incorporación de tierra al perímetro urbano durante este periodo en las ciudades medias mexicanas.

Por otro lado, la movilidad se reconoce como una de las principales características de los territorios, de su buen funcionamiento dependen en gran medida el desarrollo económico, el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes. Esta dinámica ha experimentado diversos cambios producto de los avances tecnológicos, del crecimiento de la población y su distribución en el territorio, así como de los cambios socioeconómicos que se suscitan en éste. Los avances en materia de movilidad dependen en gran manera de la capacidad de respuesta de las administraciones gubernamentales ante estos cambios, vinculada fuertemente a su capacidad financiera. Así pues, se reconoce que la estructura urbana de la ciudad se ha ido adaptando a la circulación y el movimiento de las personas sobre ésta.

En este contexto de crecimiento urbano desmedido, las desigualdades sociales referentes a la movilidad diaria y, sobre todo al transporte se hacen más evidentes, provocando un acceso y uso desigual de la infraestructura, equipamiento y demás elementos presentes en la ciudad, alimentando el círculo de la exclusión social y las desigualdades urbanas.

En este sentido, se revela la fuerte vinculación que existe entre estos tres elementos o fenómenos que se manifiestan en la ciudad, mismos que se abordarán en este capítulo de la investigación.



5.1. Crónica de un crecimiento urbano sin fronteras.

Como se ha señalado, diversos acontecimientos de carácter político y económico que se vivieron en el país y que, específicamente afectaron la ciudad de Culiacán como resultado de su consolidación como uno de los núcleos más importantes de la agroindustria en México y que fortalecieron la región en términos de posicionamiento geográfico y económico, fue lo que llevó al incremento de su población -adquiriendo en algunas décadas incluso un carácter de "explosivo"- y, por ende, de su territorio. Si bien el punto central de esta investigación no es en sí hacer un análisis acerca del crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad, resulta necesario clarificar la manera en que éste se ha presentado, pues, como se menciona en el capítulo 2 de esta investigación, existe una relación de dependencia entre diversos elementos -desarrollo urbano, movilidad y segregación- que terminan por modelar la dinámica de la ciudad y establecer las pautas sobre las cuales se desarrollará la movilidad cotidiana, que se sitúa en el centro del análisis de esta investigación.

Así pues, a partir de la intensificación del crecimiento de la población desde 1940, se presentó en Culiacán un incremento de la extensión territorial ocupada de la ciudad de manera desenfrenada. La falta de planes regulatorios, así como de una política territorial y urbana clara permitió que la ciudad fuera expandiéndose, incluso, por encima de las necesidades que el crecimiento poblacional registrado presentaba. (Tabla 2. Crecimiento poblacional y territorial, histórico por décadas). Para el año 2015, el área urbanizada de la ciudad estaba conformada por un total de 14.612,55 has[25]. Para este mismo año, la densidad poblacional de la ciudad fue de 52,47 hab/has, lo cual manifiesta la expansión horizontal que ha caracterizado a Culiacán. Sin embargo, al revisar los datos históricos, se observa que el año con la densidad de población más baja fue hacia 1940, cuando se presentó un aumento de más del doble de la superficie territorial de la zona urbana (137,78%), y solo un incremento poblacional del 21%. En décadas más recientes se percibe una tendencia a la baja en cuanto a la incorporación de tierra a la superficie urbana de Culiacán, sin embargo, la densidad poblacional sigue presentando un ligero decremento, debido a que la población también disminuyó su ritmo de crecimiento durante la última década. La década en la que más se ocupó suelo urbano en términos absolutos fue la que corresponde de 1990 al 2000, periodo en el que se incorporaron 4.487,37 has, es decir, un 30,71% del total con el que se cuenta

[25] Cifra que suma la superficie de fraccionamientos y los barrios o colonias existentes que se encuentran registradas ante la autoridad municipal, cabe aclarar que algunos de éstos se encuentran en situación irregular, pero aun así fueron considerados en el cálculo debido a que funcionalmente forman parte de la mancha urbana.

ahora. Del año 2000 al 2010 la tasa de crecimiento anual acumulativa de la superficie redujo su ritmo de crecimiento a prácticamente la mitad de lo presentado en el periodo anterior, sin embargo, debido a la gran cantidad de incorporación de suelo al perímetro urbano en términos absolutos durante las décadas anteriores, la densidad habitacional siguió siendo baja (52,13 hab/ha). En cuanto a evolución de la densidad, el gráfico 1 muestra la década de 1970 como la que presenta la densidad más alta. En las décadas posteriores la densidad se muestra a la baja de manera precipitada hasta el año 2000, cuando presentó un valor de 51,82 hab/ha, y desde entonces se mantiene prácticamente en los mismos valores hasta el año 2015.

Lo que queda claro es que, ni el crecimiento territorial ni el crecimiento poblacional han estado en sintonía, en efecto, la ciudad ha crecido más allá de las necesidades de suelo que la población residente demanda, lo que ha provocado que, derivado de los periodos de mayor expansión territorial, actualmente se cuente con una superficie ocupada de muy baja densidad, extendida horizontalmente y con una gran cantidad de suelo urbano vacante dentro de la ciudad interior consolidada, cuestiones que contribuyen a la fragmentación social y espacial del territorio, a la vez que supone limitantes espaciales para la movilidad de sus habitantes, así como viajar grandes distancias.

Tabla 2. Crecimiento poblacional y territorial, histórico por décadas

Década	Población	TCAA Poblacional (r%)	% de Sup. del total a 2018[26]	Superficie acumulada (has)[27]	Densidad (hab/ha)	% de crecimiento territorial	TCAA Superficie (r%)
1920			1,67	243,63			
1930	18.202		0,11	259,79	70,07	6,63	0,6
1940	22.025	1,9	2,45	617,71	35,66	137,78	9,0
1950	48.936	8,3	1,37	817,44	59,87	32,33	2,8
1960	85.024	5,7	4,69	1.503,16	56,56	83,89	6,3
1970	167.956	7,0	1,14	1.669,24	100,62	11,05	1,1
1980	304.826	6,1	14,35	3.766,69	80,93	125,65	8,5
1990	415.046	3,1	14,94	5.949,43	69,76	57,95	4,7
2000	540.823	2,7	30,71	10.436,80	51,82	75,43	5,8
2010	680.998	2,4	17,96	13.061,52	52,13	25,15	2,3
2015	766.736*	1,0	12,59	14.612,55	52,47	11,87	1,1

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN y la base de datos censales del INEGI.
* Proyección con metodología de CONAPO.

[26] Un 0,41% del total del territorio no ha sido posible su ubicación temporal, es decir, no se cuenta con datos del año de creación de dichas colonias que conforman este porcentaje de la superficie territorial de Culiacán.
[27] La superficie se calculó tomando como base la información cartográfica de las colonias/barrios de la ciudad, y su año de creación.

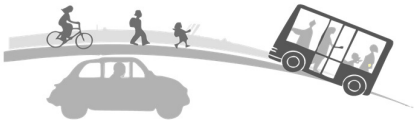
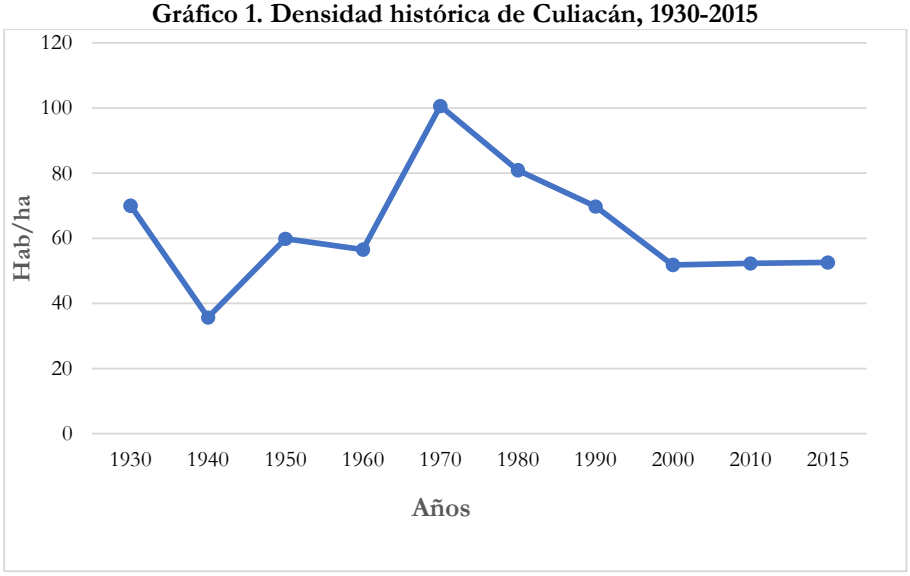


Gráfico 1. Densidad histórica de Culiacán, 1930-2015



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN y la base de datos censales del INEGI.

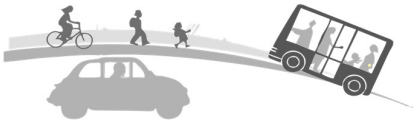
Durante esta fuerte expansión territorial los barrios que se iban creando se situaron mayormente en la periferia de la ciudad a manera de anillos concéntricos. Esta "nueva periferia" pronto fue absorbida, producto de esta fuerte dinámica de crecimiento y pasó a formar parte de la zona urbana consolidada, viéndose reemplazado rápidamente el carácter periférico de estas zonas por otras de más reciente creación, en concordancia con lo expresado por Larry Bourne (1996) al referirse a la volatilidad y carácter evolutivo de los suburbios. Inclusive, tal como sucedió en muchas partes del mundo, zonas que habían permanecido como asentamientos de tipo rural fueron absorbidos por la mancha urbana en crecimiento e incorporados funcional y espacialmente a ésta.

Fue precisamente la falta de regulación urbanística lo que facilitó el crecimiento de la mancha urbana de Culiacán hasta convertirse en una ciudad extensa, territorialmente hablando, de tipo horizontal y con grandes vacíos dentro de la zona urbana consolidada. Los asentamientos urbanos proliferaron por doquier, muchos de ellos tardaron años en poder contar con los servicios básicos de agua potable, alcantarillado y energía eléctrica. Poco a poco las zonas periféricas se consolidaron como el lugar predilecto de las urbanizadoras para erigir los desarrollos habitacionales. Cabe destacar que, dichos desarrollos carecieron de mixtura de usos, pues en su mayoría se trató de conjuntos residenciales sin previsión de servicios de consumo, por lo que éstos se fueron situando alrededor de estos conjuntos

residenciales, y en algunos casos, las mismas residencias fueron adaptadas para albergar pequeños comercios a fin de satisfacer las demandas de consumo y servicios de la población que se asentó en estas áreas. Dicha anotación resulta importante de destacar, puesto que la falta de lugares de abastecimiento y servicios cercanos a las residencias se reconoce como una de las causas del incremento en tiempo y distancia de los desplazamientos de la población. Es importante señalar que, muchos de los rasgos que presenta el desarrollo urbano en Culiacán han sido establecidos en gran medida por el mercado inmobiliario, lo que a su vez delata la falta de una planificación efectiva, a la par de una debilidad en las instituciones gubernamentales para conducir el proceso del desarrollo urbano en la ciudad, en concordancia con la CEPAL (2012) que señala que la responsabilidad de los déficits urbanos no se encuentra en la expansión urbana que provocaron las migraciones campo-ciudad, sino en la falta de políticas urbanas, la desregulación y el mal funcionamiento de los mercados, a la par de la debilidad del Estado en su papel de proveedor de servicios públicos integradores.

Por otra parte, en épocas recientes, se ha reconocido la existencia de una conurbación, sobre todo de carácter funcional entre los municipios de Culiacán y Navolato, en la cual también la integración física se ha intensificado, lo que llevó a su reconocimiento por parte de las autoridades municipales de ambas regiones en 2008, y desde entonces se empiezan los trabajos formales para la conformación, primeramente, de una Comisión de Zona Conurbada, y posteriormente de un Fondo Metropolitano que permitiera la operatividad de los planes y proyectos en conjunto, y que se encuentran recabados en el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana Culiacán-Navolato. Las interacciones territoriales más importantes entre estos dos municipios están estructuradas por un corredor industrial y agropecuario, la existencia de una carretera estatal que los une, y que permite el intercambio fluido de bienes, servicios y personas, así como la integración natural que proporciona el río Culiacán que nace en la ciudad de este mismo nombre, y que atraviesa la ciudad de Navolato, para finalmente desembocar en las costas de ese mismo municipio. Cabe destacar que, a pesar de los avances que se presentan al respecto, con la elaboración de un programa de ordenamiento para la zona en cuestión, la operatividad del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana Culiacán-Navolato aún es tarea pendiente.

Así pues, a partir de esta dinámica, lo que se debe apuntar es la existencia de una atracción funcional que deriva en una conurbación entre Culiacán y las regiones cercanas a esta

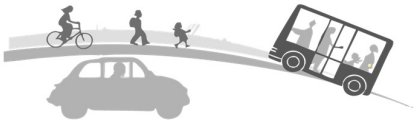


localidad, a la par de una tendencia de crecimiento expansivo de la ciudad capital que acaba en una extensión de la zona urbana, más no siempre de los servicios, equipamiento e infraestructura necesarios para la vida cotidiana en estos sectores, cuestión que se ve limitada por la baja densidad que incrementa los costes a las administraciones para poder proveer de servicios e infraestructura.

5.2. Procesos de crecimiento y su influencia en la estructura urbana.

Como se ha apuntado, desde la década de los cuarenta la ciudad de Culiacán experimentó un ritmo de crecimiento acelerado que se mantuvo por varias décadas, para el cual, no se encontraba preparado en términos territoriales ni administrativos. El crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad prácticamente tomó por sorpresa a las autoridades municipales, a pesar de haber sido una situación previsible debido a los elementos que figuran como impulsores de este fenómeno, como lo fue la incorporación de infraestructura ferroviaria y la construcción de infraestructura de riego que potenció la agricultura del valle, los cuales fueron de los principales detonadores del desarrollo de la región. Esta falta de previsión y actuación frente al crecimiento y expansión urbana continuó por las décadas subsecuentes, por lo que la ciudad creció con una inercia descontrolada, sin una planificación efectiva y a expensas del crecimiento poblacional -más no en sintonía con éste- que fue demandando espacio de vivienda y servicios.

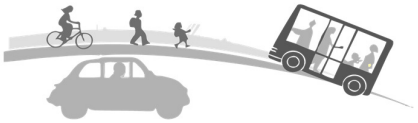
La década de los ochenta representó para América Latina la concentración de esfuerzos en el ámbito de la planificación territorial a fin de contener la expansión urbana de las ciudades de la región. Sin embargo, la ciudad de Culiacán no reflejó esta política, puesto que los planes y programas urbanos se limitaron a solamente establecer la zonificación de la ciudad sin una regulación que contuviera la evidente expansión de la ciudad. En este sentido, el crecimiento de Culiacán, sin duda, ha estado muy marcado por una planificación que tomó de base -de manera prácticamente totalitaria- la teoría de Le Corbusier expresada en el Plan Voisin de 1925 y la Carta de Atenas de 1933 (que fue publicada en 1942), misma que propugnaba la separación espacial de las funciones y la creación de instrumentos normativos a favor del *zonning*. Esto es claramente perceptible en la ciudad al analizar los planes de desarrollo urbano que se elaboraron a partir de 1975, cuando se publicó la primera versión de éstos y, por ende, en la misma estructura física que existe hoy en día (Tabla 3. Planes de desarrollo urbano que se han expedido en Culiacán, Sinaloa).



Diversos procesos, acontecimientos y fenómenos de tipo político, social, económico y geográfico han convergido en el territorio de la ciudad de Culiacán y han terminado por modelar la tipología del desarrollo urbano. Es pertinente señalar como se han desarrollado estas dinámicas y la manera en que han influido en el desarrollo y expansión urbana de Culiacán a fin poder dar un panorama general que ayude a la comprensión este proceso a profundidad. En este sentido, se citarán los elementos que Shlomo et al. (2005) precisa, los cuales se describen en el apartado teórico de la presente investigación, los cuales son; el medio natural, la economía, los medios de transporte, los efectos de las preferencias de las y los consumidores, así como los efectos atribuibles a la gobernanza.

Por un lado, se reconoce que la existencia de diversos cuerpos de agua que atraviesan la ciudad ha sido uno de los principales componentes geográficos condicionantes del crecimiento físico de Culiacán. De estos elementos, como son los arroyos, canales de riego (en su mayoría, incorporados a partir de 1940) y los ríos, los más importantes han sido estos últimos, puesto que son los que han significado la barrera más compleja de gestionar para el desarrollo de la ciudad. En un inicio, contuvieron la expansión urbana, por lo que la ciudad histórica inicial creció mayormente hacia el sur, donde no encontraba esta barrera natural, y al norte lo hizo solo hasta el borde del río. La expansión continuó con esta misma tendencia, hasta la construcción del primer puente que permitió unir las tierras del borde norte con las del borde sur del río Tamazula, hacia 1904. Los puentes que se construyeron posteriormente posibilitaron continuar con la expansión de la ciudad más allá de estas barreras naturales, y jugaron un papel primordial en las dinámicas de crecimiento expansivo que se presentaron en las décadas subsecuentes. Por otra parte, es necesario señalar que los ríos fueron por muchos años percibidos más como una barrera contenedora de la ciudad, y no como un elemento natural de gran valor ambiental y paisajístico. Esta visión continuó hasta entrado el siglo XXI, cuando a partir de diversas intervenciones que se hicieron en las riberas de los ríos Tamazula y Humaya -producto de la visión emitida en el Plan Parcial Parque Las Riberas aprobado en 2007, que buscaba el rescate de estos elementos naturales y su integración con la ciudad-, es que se logró convertir esta área en un espacio público de calidad, generando un cambio en la percepción que se tenía sobre los ríos.

Al respecto de los efectos demográficos, puede destacarse la fuerte dinámica de crecimiento explosivo, alimentada por las migraciones hacia la ciudad como consecuencia de la construcción de infraestructura que potenció al sector productivo agrario, así como los



efectos propios de la transición demográfica, como fenómenos demográficos que forman parte de la manera en que creció Culiacán. Por otra parte, se reconocen diversas etapas y fenómenos económicos que tuvieron parte en el país, y que fueron pieza importante de esta construcción urbana y social, pues en muchas ocasiones la modernización en infraestructura -que atrajo migraciones masivas- fue producto de la política aplicada durante dichas etapas económicas. En este sentido, se cuentan acontecimientos de carácter político-económico como es el Porfiriato, periodo durante el cual se puso en servicio el ferrocarril desde el puerto de Altata a Culiacán, construyéndose nuevas líneas de carácter internacional en los años posteriores. Esta infraestructura fue definitiva para el movimiento de mercancías y desarrollo comercial de la región, así como el posicionamiento del sistema fordista. Así también, puede contarse la entrada del Modelo de Sustitución de Importaciones, diversas crisis económicas o la apertura al sistema neoliberal a partir de la década de los ochenta, y que logró asentarse como parte de la política nacional más fuertemente durante la década de los noventa.

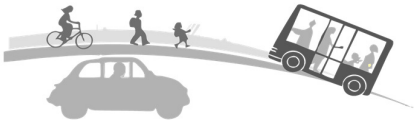
Acerca de los medios de transporte colectivos, si bien se puede hablar de una buena cobertura de la ciudad por parte del transporte público urbano, con 66 rutas, éstas tienen un alto nivel de complejidad, en muchos casos se superponen y prácticamente la totalidad de las rutas pasan por el centro de la ciudad (65 de 66 rutas atraviesan el Centro). Por otro lado, prevalece un sistema de concesión individual operado por el modelo hombre-camión y un modelo de negocio que dificulta el financiamiento de inversión en infraestructura para la modernización y mejora del servicio. Es por lo anterior que las unidades -autobuses urbanos sencillos con capacidad aproximada para 30 pasajeros sentados- son renovadas escasamente y, principalmente, a discreción de los propietarios. La infraestructura complementaria para el transporte, como paneles de información sobre las rutas, paraderos fijos, mobiliario urbano es prácticamente nula, lo que eleva el nivel de complejidad e ineficiencia del transporte público en la ciudad. Por otra parte, durante el último año han proliferado las plataformas de vehículos privados tipo taxi, como uber, taxify y didi, cuya incorporación ha elevado el nivel de uso del vehículo privado como medio de transporte, repercutiendo tanto en el uso del transporte público colectivo como en la demanda de compra de automóviles.

En cuanto a las preferencias de la ciudadanía es importante destacar que, a partir de la encuesta domiciliaria 2016 en tres sectores de la ciudad, descrita en el apartado metodológico de esta investigación y cuyos resultados se discutirán más adelante a detalle, es posible exponer ciertas tendencias que ya se evidenciaban en la sociedad culiacanense, como lo es la

preferencia generalizada por el uso del automóvil privado, debido, entre otras causas, a la sensación de seguridad que éste otorga ante otros medios de transporte, reconocido como uno de los factores que lo posicionan por encima de otros medios en las elecciones de la ciudadanía. Asimismo, se ha privilegiado el régimen de propiedad sobre el alquiler, y la vivienda de tipo unifamiliar ha sido el modelo más atractivo para la población culiacanense.

Por otra parte, una economía principalmente agraria, con una baja presencia de industria que transforme esta materia prima, escasa manufactura, y un sector servicios muy ligado a las instituciones gubernamentales, con una carencia de servicios diversificados y de soluciones tecnológicas, innovación y desarrollo es lo que impera en la ciudad. En este sentido, se destaca que diversos procesos urbanos, como la rururbanización y exurbación, presentes en urbes con una fuerte presencia de industrias y actividades propias del sector servicios, sean difíciles de encontrar en una ciudad con estas características.

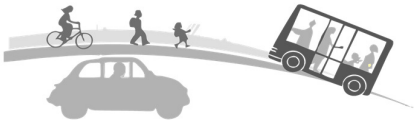
Así también, cabe mencionar los efectos que el narcotráfico ha tenido en la economía de la ciudad y su sociedad. Culiacán ha estado marcado desde hace varias décadas por la presencia de cárteles de la droga, la ciudad no solo forma parte de la ruta de la droga hacia Estados Unidos, sino que se caracteriza por también ser productor de varias sustancias ilícitas. Pontón (2013) señala que los ingresos económicos de estas economías dependientes del narcotráfico pueden venir del desarrollo de distintas actividades ilegales paralelas a la producción o al tráfico de drogas, pero sin duda, el tráfico es la actividad ilegal que mayores ingresos económicos representa a nivel mundial. Parte de la importancia económica de esta actividad radica en la capacidad de reproducción económica que este tipo de mercado tiene en la economía legal e ilegal, a través de los servicios logísticos, la corrupción y el lavado de dinero (Pontón C., 2013). En este sentido, la presencia de diversos grupos delictivos en la ciudad ha marcado tanto la economía, como el desarrollo social de la ciudad, al obstaculizar la recolección de impuestos, fomentar la corrupción y promover una cultura del miedo y de la ilegalidad, incluso inciden sobre los puestos de trabajo al ocupar mano de obra para actividades ilegales a las cuales una parte de la población accede a cambio de un pago más alto comparado con puestos de trabajo legales, lo que dificulta el crecimiento de las empresas al obstaculizar la disponibilidad del recurso humano y, por ende, afectan el desarrollo económico, tecnológico y las inversiones en la región.



Asimismo, es necesario señalar aspectos referentes a la gobernanza en el país, como el alto grado de corrupción que impera en éste. Según datos de Transparencia Internacional, en el año 2018, México se situaba en el lugar 138 de 180 en cuanto a los países más corruptos, y con un índice de 28 puntos de 100 posibles en transparencia e indicadores que miden la corrupción. Este alto grado de corrupción presente en el país de forma generalizada, junto con los grandes vacíos legales y administrativos dificultan, además del crecimiento de la economía, los procesos de planificación, intensificando la ocupación ilegal, la especulación del suelo, el incumplimiento de los planes regulatorios, la provisión de servicios y la dotación de la infraestructura adecuada a las necesidades de la ciudad.

Así pues, ante esta diversidad de factores, la ciudad creció de forma horizontal, con una baja densidad urbana, así como una baja intensidad en el uso del suelo, y a medida que se fueron consolidando nuevas áreas, en su mayoría en la periferia, también se incrementaron los vacíos o baldíos urbanos en las zonas interiores ya consolidadas, de tal manera que para 2018 se contabilizan 1.598,89 has de baldíos urbanos dentro de la mancha urbana consolidada de la ciudad (Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, 2018a). Al respecto de la planificación debe decirse que, si bien a finales del siglo pasado se mantuvo la misma inercia de crecimiento descontrolado no regulado por los planes de desarrollo, durante la primera década del presente siglo se llevó a cabo un fuerte esfuerzo de voluntad política y ciudadana que derivó en la creación del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán[28], que se convirtió en el ente regulador de la planificación de este municipio. A partir de esto, se publica el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán en el año 2008, el cual representó el primer intento por llevar a Culiacán una política de desarrollo eficiente y sostenible, pues, por vez primera, se incorporó en dicho documento una visión de ciudad que pudiera orientar el desarrollo. Posteriormente, hacia el año 2010, dicho plan sufre una actualización, en la que se incorporaron aquellas cuestiones que no habían sido consideradas en su primera edición y que en esos dos años habían sido recabadas. De esta manera, se contempló la mixtura de usos de suelo, la recuperación del espacio público como función y no solo como espacio de tránsito, y se trató de romper con la fuerte centralidad que durante décadas había predominado en la ciudad a partir de la identificación de diversos polos de atracción, con la intención de que actuaran como subcentros, para así, lograr diversificar la fuerte atracción

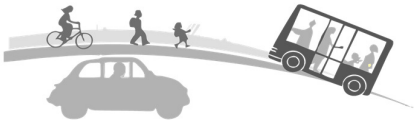
[28] Organismo público ciudadano, descentralizado del H. Ayuntamiento de Culiacán, encargado de la planificación urbana del municipio, que nace formalmente el 4 de diciembre de 2003. "*El Instituto técnico dentro del Ayuntamiento en donde se elaboran los estudios, proyectos, planes y programas en materia de desarrollo urbano, con gran rigor técnico y científico"* (www.implanculiacan.gob.mx).



que ejercía el centro urbano de Culiacán (Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, 2010). Sin embargo, debe anotarse que, debido a diversas cuestiones, entre las que figuran las presiones políticas y diversos intereses privados, el plan no reflejó por completo en su estrategia territorial la visión que promulgaba, sobre todo al respecto del área permitida para urbanizar, aprobando la posible urbanización de una gran cantidad de suelo más allá de los límites de la mancha urbana consolidada actual, y muy por encima de las previsiones de crecimiento demográfico. Asimismo, hasta el momento no ha sido posible trasladar todas las intenciones plasmadas en la visión y objetivos del plan a la realidad urbana de la ciudad, pues tanto la inercia política como la inercia técnica acaba imponiéndose al cambio propuesto.

Tabla 3. Planes de desarrollo urbano que se han expedido en Culiacán, Sinaloa

Nombre del Plan	Fecha
Plan General Urbano de Culiacán	1975
Plan de Desarrollo Urbano de Centros de Población	Aprobado en 1979
Plan Director Urbano de la ciudad de Culiacán	Aprobado el 04 de febrero y publicado el 03 de mayo de 1982
Modificación al Plan Director Urbano de la ciudad de Culiacán	Aprobado el 28 de febrero y publicado el 26 de septiembre de 1990
Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	20 de diciembre de 1993
Modificación al Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	23 de febrero de 1994
Plan Sectorial de Zonificación de la ciudad de Culiacán	18 de enero de 1995
Plan Parcial Culiacán del Sur	26 de mayo de 1995
Plan Parcial Centro Histórico de la ciudad de Culiacán	08 de diciembre de 1995
Plan Sectorial de Vialidad de la ciudad de Culiacán	12 de enero de 1996
Modificación al Plan Parcial de Desarrollo Urbano Tres Ríos	08 de mayo de 1998
Plan Parcial de Desarrollo Urbano "La Primavera" de la ciudad de Culiacán	16 de diciembre de 1998
Plan Sectorial de Zonificación de la ciudad de Culiacán	17 de octubre de 2001
Actualización del Plan Sectorial de Vialidad de la ciudad de Culiacán	07 de julio de 2003
Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona Especial de Desarrollo Controlado "Zedec Músala Isla Bonita"	03 de junio de 2005
Plan Sectorial de Zonificación y Usos de Suelo para la ciudad de Culiacán	06 de junio de 2005
Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán	Aprobado el 03 de septiembre; publicado el 29 de septiembre; e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 14 de octubre de 2008



Plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano de la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa	Aprobado el 28 de septiembre del 2007 y 19 de noviembre del 2008, publicado el 06 de febrero de 2009 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 17 de febrero del 2009
Plan Parcial Culiacán Zona Centro	Aprobado el 10 de marzo del 2010, publicado el 09 de abril del 2010 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio el 15 de abril del 2010

Fuente: Elaboración propia con información recabada de diversas dependencias municipales.

Al respecto del crecimiento de Culiacán, debe apuntarse que éste se dio a manera de anillos concéntricos en una primera instancia, alrededor del núcleo central histórico de la ciudad, de manera horizontal y expansiva. Según los registros de colonias (barrios) que se tienen, el primer crecimiento fuera del área central se realizó hacia el sur y también hacia el norte del Centro Histórico en la década de los treinta (Ver Figura 7. Crecimiento histórico de la mancha urbana por décadas, hasta el año 2018). Según el Plan General Urbano, realizado en 1975, las primeras manifestaciones de estos crecimientos se presentaron antes de 1930, pero no llegaron a ser propiamente una colonia sino hasta pasado este periodo, más bien se trataron de unas pequeñas líneas de crecimiento a manera de manzanas alrededor del asentamiento histórico central (Ver Figura 6. Crecimiento histórico de Culiacán hasta 1975). En el caso del crecimiento hacia el norte, destaca el hecho que, se tuvo que atravesar la barrera natural que significaba el Río Tamazula para el establecimiento de estos barrios. En el caso de la expansión hacia el sur, ésta se dio de manera más clara e intensa que el crecimiento hacia el norte, puesto que se establecieron un mayor número de colonias, sobre todo con una tendencia hacia el sur poniente del Centro, es claro como ese crecimiento se vio limitado por los cuerpos de agua presentes en la ciudad -en el caso del crecimiento hacia el norte y oeste de la ciudad-. Desde 1950 y hasta 1980, la expansión continúa alrededor del núcleo central en todas las direcciones, pero con una marcada tendencia hacia el sur. De nueva cuenta, en esta tendencia se evidencia el papel contenedor que las corrientes de agua pueden jugar en el crecimiento de la ciudad, ya que el sector norte se encuentra contenido entre las afluentes de los ríos Humaya y Tamazula. A partir de 1990, los barrios que se iban creando se situaron de manera dispersa, dentro de la mayoría del territorio de lo que hoy es Culiacán, y también fue el periodo durante el cual se emplazaron una gran cantidad de asentamientos en la periferia de la ciudad, muchos ellos de carácter irregular. Asimismo, en esta década se reforzó la tendencia de crecimiento a manera de islas, alejadas de las zonas centrales como del área urbana consolidada y separadas entre sí, tendencia que ya se venía

presentando desde la década de 1980 y que en gran parte ha contribuido al aumento de los vacíos urbanos dentro del área urbana de la ciudad. Esta tendencia de crecimiento responde, mayormente, a los intereses de las urbanizadoras privadas que han encontrado suelo vacante a bajo coste en estas áreas alejadas de la ciudad, muchas de las cuales eran tierras destinadas al cultivo y que, al ser adquiridas por las urbanizadoras, son fraccionadas e introducidas al mercado de suelo y vivienda.

Así pues, el crecimiento de la ciudad de Culiacán está caracterizado por el surgimiento de fraccionamientos populares, sobre todo hasta la década de los ochenta, asentamientos irregulares, fraccionamiento de tipo residencial -en la tipología abiertos, cerrados y semicerrados[29]- y que proliferaron exponencialmente a partir de 1990, la transformación de suelo rural a urbano, la integración de localidades cercanas al área urbana histórica, así como la presencia de desarrolladoras inmobiliarias privadas que tienen una gran influencia en el ritmo y rumbo del crecimiento territorial, sobre todo en las últimas décadas, cuando el país se abrió al sistema económico neoliberal, y la desregulación económica alcanzó al mercado del suelo. Asimismo, en estas décadas se ha presentado un marcado crecimiento por sectores y de manera dispersa.

Al hacer un análisis del crecimiento de la ciudad, utilizando los datos censales del 2010 y la división territorial por AGEB, es posible identificar las zonas de la ciudad que han crecido en términos de población durante el periodo que va del año 2000 al 2010. La figura 10 se sitúa en un contexto de crecimiento en la ciudad con una (r) media de 2,2 para ese mismo periodo y que será tomada como base para este análisis. Así pues, se encuentra la categoría de *crecimiento moderado* a *crecimiento explosivo*, que corresponde a las zonas que crecen por encima de esta media. La ubicación territorial de estas zonas es hacia un aparente anillo periférico, donde también se sitúan las zonas o AGEB que se expanden[30] o las que se incorporan como de nueva creación, es decir, que en el año 2000 eran territorios inexistentes en términos urbanos. Por otra parte, en la ciudad central se evidencia un proceso de decrecimiento al cual se le han otorgado las categorías de *moderado* y *elevado.*

[29] Tipología de elaboración propia con base en la privacidad o tipo de barreras físicas que les separan del exterior.
[30] Es decir, que en el censo de 2010 cambian su configuración espacial para fusionarse con otras AGEB o se incrementan en tamaño respecto a la misma del censo del año 2000 (análisis propio).

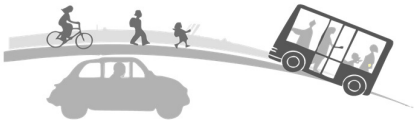
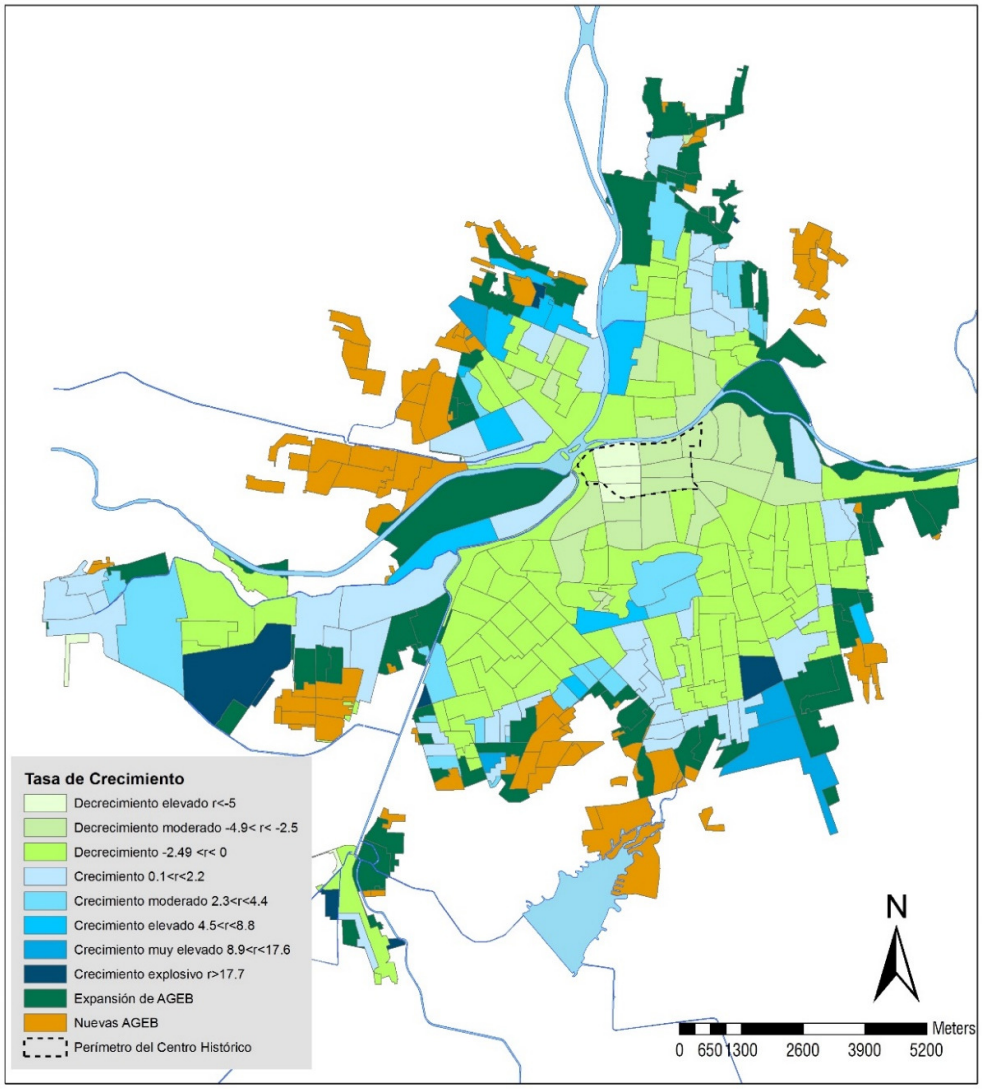


Figura 10. Tasa de crecimiento poblacional (r) por AGEB, año 2010



Fuente: Pérez-Tamayo (2013).

Tal como ha pasado en muchos territorios urbanos, se percibe que, en Culiacán, una vez pasado el periodo de fuerte urbanización entre 1940 y 1970, la densidad fue en detrimento, consolidándose una tendencia de crecimiento a manera de *dispersión urbana*, o lo que se menciona en la literatura como *urban sprawl*. De las dimensiones mencionadas en el capítulo teórico de esta investigación, referentes a las características que evidencian la aparición de este proceso de dispersión, en la ciudad de Culiacán es posible encontrar al menos la baja centralidad y la discontinuidad;

- *Baja centralidad*. Esta dimensión toma una particularidad en la ciudad de Culiacán, ya que la población se desplaza fuera del centro tradicional, ganando población en esta

dinámica las zonas periféricas. Sin embargo, el centro sigue conservando peso económico, agrupando una buena cantidad de comercio y servicios, por lo que la población de las áreas periféricas sigue sirviéndose de las actividades que se desarrollan en la zona central, sobre todo las del tipo servicios, en específico de la administración pública, que sigue siendo un fuerte atractor de población al sector, lo que a su vez contribuye a la conservación del dinamismo de la economía de esta área. No obstante, debe señalarse que las actividades económicas y, sobre todo las del sector servicios, que se concentran en el centro se distinguen por ser de baja especialización. En este sentido, en los últimos años diversos sectores fuera del área central han atraído a empresas con actividades más especializadas (corporativos empresariales, centrales bancarias, corredores automotrices, soluciones tecnológicas, servicios médicos especializados, entre otras), provocando un declive en la importancia económica y la especialización del sector centro.

La figura 11, permite identificar las áreas que concentran más población, así como la distribución de las unidades económicas[31] por número de población empleada que ocupan por unidad. En general, las unidades económicas están distribuidas en prácticamente todo el territorio de la ciudad, siguiendo los corredores viales que configuran su estructura urbana. Este mapa evidencia también que los vacíos de unidades económicas se encuentran hacia las áreas periféricas de la ciudad, dentro de las AGEB de más reciente creación, y es aquí donde es más evidente como las unidades económicas se van situando primeramente en los corredores, y a partir de éstos, se incorporan otros a la dinámica económica del sector. Por otro lado, en esta misma figura se puede observar que es alrededor de las zonas centrales y a lo largo de las riberas de los ríos donde se han establecido las unidades económicas de mayor importancia en cuanto al número de personas que ocupan. Fuera de las zonas centrales, esta tendencia se desarrolla con más peso hacia el sur y el oeste de la ciudad.

[31] Según INEGI, una **Unidad Económica** es el establecimiento (desde una pequeña tienda hasta una gran fábrica) asentado en un lugar de manera permanente y delimitado por construcciones e instalaciones fijas, además se realiza la producción y/o comercialización de bienes y/o servicios. (Definición disponible en: http://cuentame.inegi.org.mx/glosario/u.aspx?tema=G)

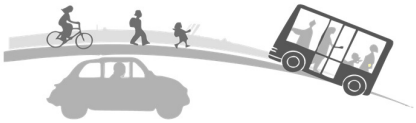
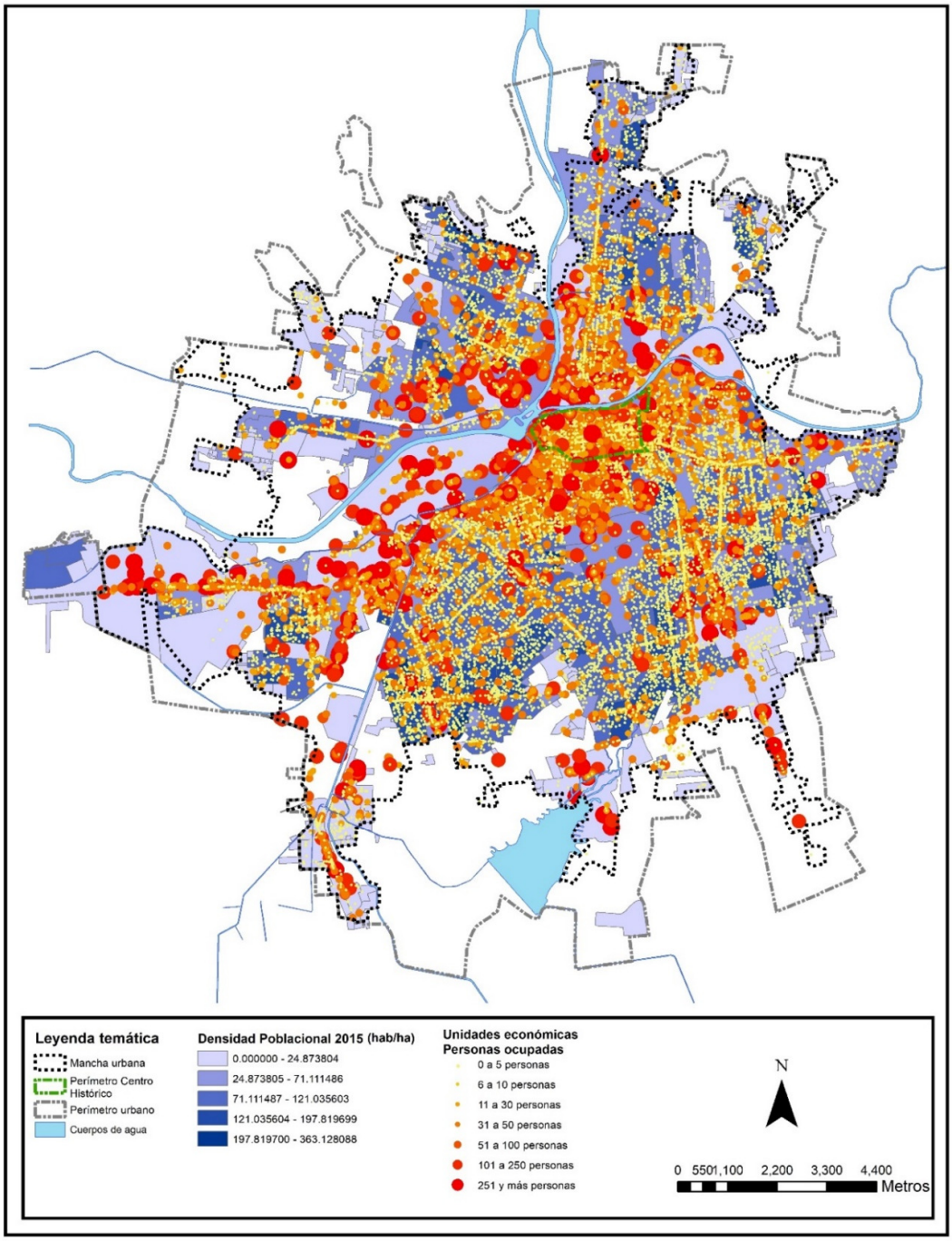


Figura 11. Densidad poblacional y distribución de unidades económicas según personas ocupadas, en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de General de Población y Vivienda 2010, del INEGI, y del DENUE 2018.

La comparación entre la concentración de UE por AGEB y la densidad de población por AGEB (Figura 12. Comparación entre densidad poblacional y concentración de unidades económicas en la ciudad de Culiacán con datos por AGEB) permite identificar que el número de unidades económicas que se concentra en las AGEB no guarda relación recíproca con la

manera en que se distribuye la densidad de población en el territorio de Culiacán, sino, que se percibe una relación inversamente proporcional entre estos dos elementos, de tal manera que las zonas centrales son las que concentran la mayor cantidad de unidades económicas, que generalmente decrecen a medida que se acerca a las áreas periféricas, con excepción de algunos polos de atracción, y la mayor densidad de población se encuentra en las periferias, sobre todo hacia el sur y, por el contrario, la zona central es la que tiene las densidades más bajas, con excepción de algunos AGEB periféricos, pero que son de reciente creación, por lo que puede tratarse de nuevos desarrollos residenciales.

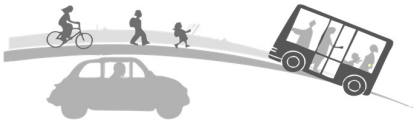
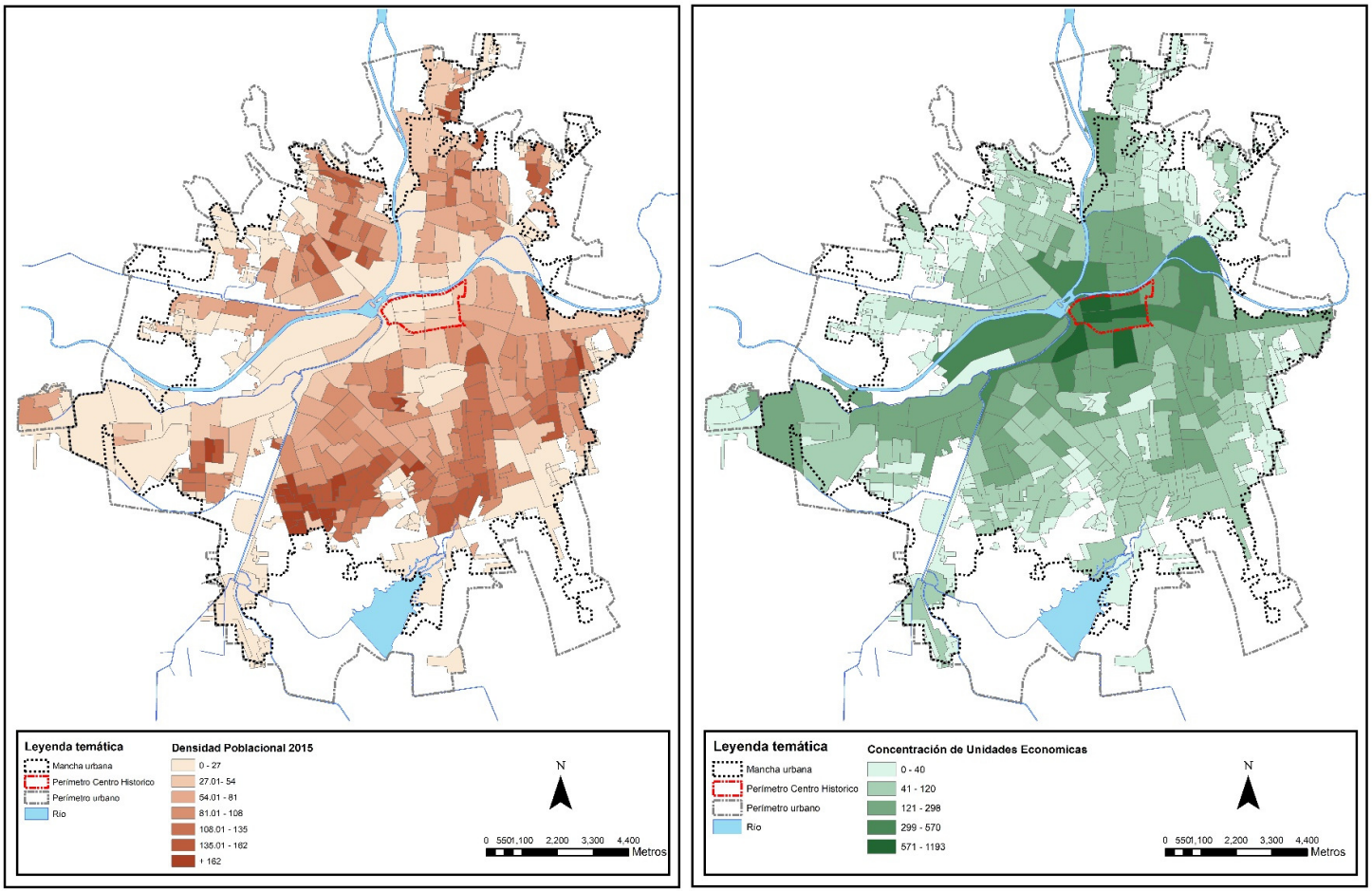


Figura 12. Comparación entre densidad poblacional y concentración de unidades económicas en la ciudad de Culiacán con datos por AGEB



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de General de Población y Vivienda 2010, del INEGI, y del DENUE 2018.

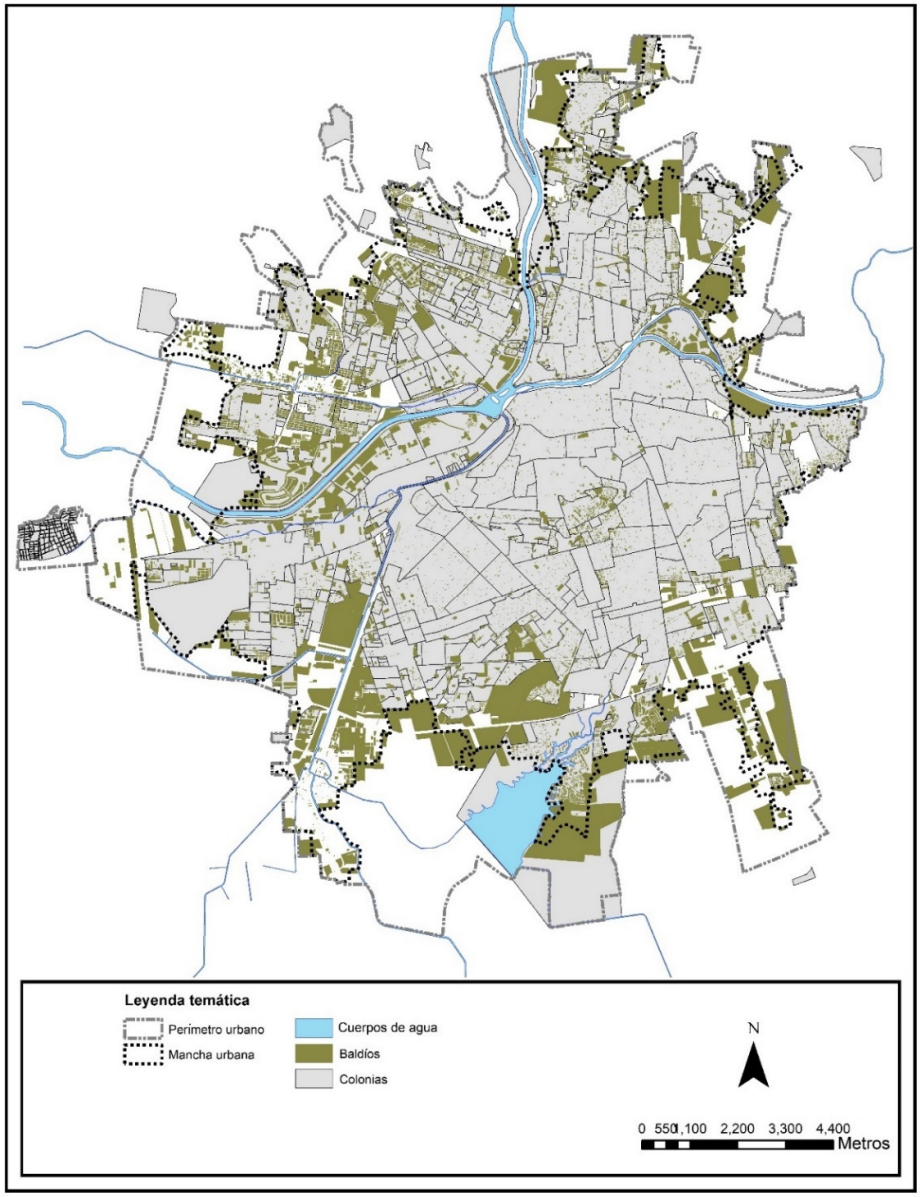
- *Discontinuidad*. Una dinámica de fragmentación del territorio urbano se evidencia a partir de la gran cantidad de vacíos urbanos existentes actualmente, provocando la pérdida de continuidad entre viejos y nuevos desarrollos. En muchos de los casos, los nuevos desarrollos se construyen parcialmente, y aun cuando se sitúen uno enseguida del otro, se produce una pérdida de continuidad, no solo por la tierra vacante que queda entre ellos, sino por las barreras físicas que se imponen, como muros perimetrales, controles de acceso, falta de espacio público para circular como banquetas, etc. Al respecto, la autosegregación y el aislamiento de las clases sociales más pudientes está jugando un papel determinante para que esta fragmentación del territorio sea perpetuada y haya ido en aumento en los últimos años. Sobre este fenómeno segregativo se ahondará más adelante.

A partir de la figura 13 se identifica que las superficies vacías más grandes se encuentran en las orillas de la ciudad, y también en paralelo a los cuerpos de agua, en este caso, sobre todo hacia el sur y el oeste del territorio. Por otra parte, existe una gran cantidad de vacíos urbanos de pequeña superficie distribuidos por toda el área interior de Culiacán, y que no se perciben fácilmente debido a la escala de la figura. La importancia de estos baldíos en la zona interior radica en que, a pesar de su poca extensión individual -lo que dificultaría la realización grandes urbanizaciones residenciales-, se trata de suelo vacante que ya cuenta con todos los servicios y que, en conjunto, puede ser aprovechado para redensificar la ciudad interior y suplir las necesidades que el crecimiento de la población demanda sin seguir incrementando la extensión de la ciudad periférica. A este mismo respecto, estas pequeñas pero numerosas piezas vacías generan lo que puede llamarse una microfragmentación o fragmentación a pequeña escala dentro del conjunto de ciudad, fenómeno que va acompañado de ciertas implicaciones negativas como la inseguridad, discontinuidad y el deterioro de la imagen urbana de los espacios vacíos y los contiguos a éstos.

A partir de la misma imagen se observa que la fragmentación más fuerte se experimenta en la zona noroeste de Culiacán, donde se están generando nuevos desarrollos habitacionales y que, a su vez, es donde existe una gran cantidad de superficies vacías de áreas significativamente extensas entre estos desarrollos, que rompen completamente la unidad del sector y están propiciando un aislamiento físico y social que abona a la disfuncionalidad, no solamente de esta área, sino del conjunto de ciudad. Es precisamente en esta misma zona de la ciudad donde se están concentrando los conjuntos residenciales del tipo cerrado y

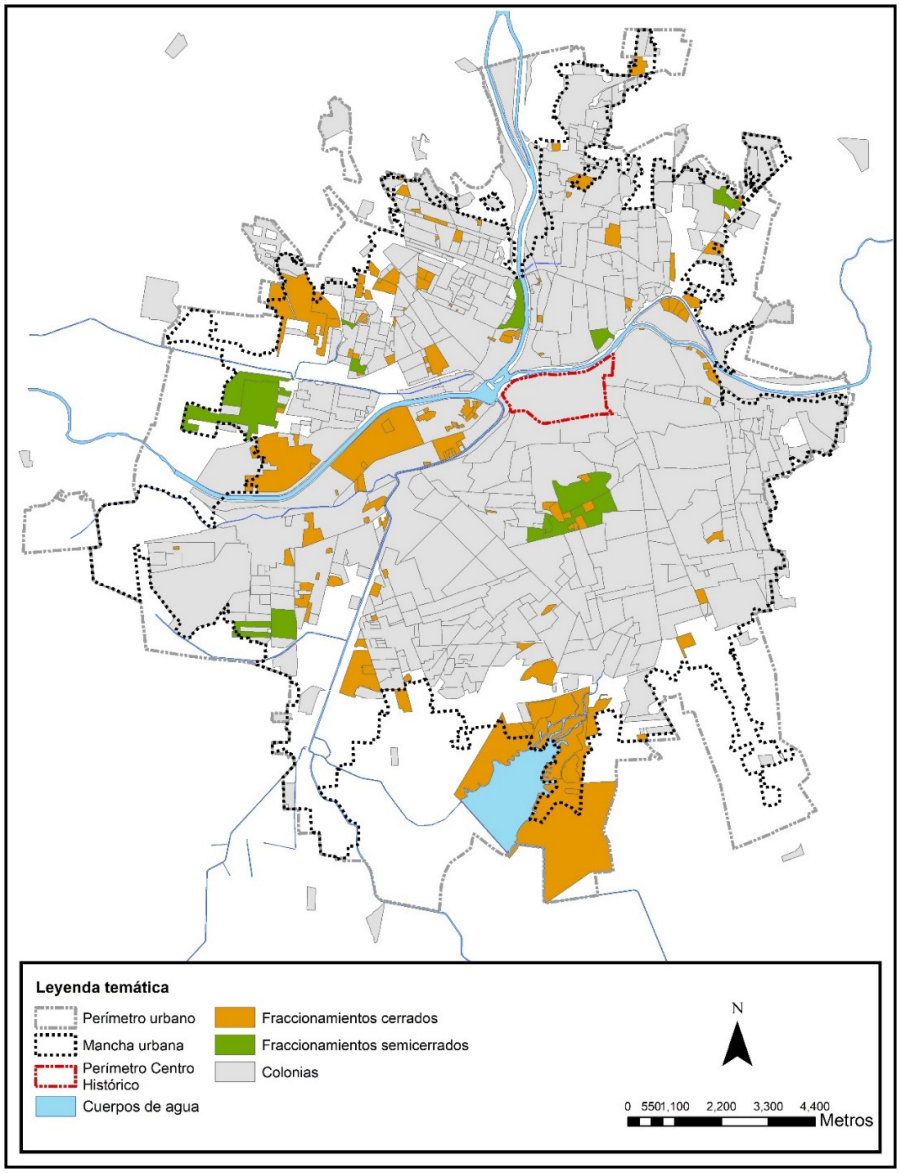
semicerrado, como puede apreciarse en la figura 14. Este hallazgo no puede verse como un hecho aislado, sino que se distingue que la misma separación entre un desarrollo y otro puede estar impulsando la construcción y promoción de este tipo de fraccionamientos cerrados por parte de las urbanizadoras, o su reclusión posterior a la venta por parte de los residentes, fomentado desde la aparente sensación de seguridad que proporcionan y que los mismos residentes manifiestan buscar en los conjuntos residenciales vallados. En todo caso, se reconoce la prevalencia de los muros delimitantes exteriores desde el inicio de la construcción en muchas de estas zonas residenciales y cuyos accesos son controlados por sus residentes.

Figura 13. Ubicación de los baldíos en la ciudad de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por IMPLAN.

Figura 14. Ubicación de fraccionamientos cerrados y semicerrados en Culiacán

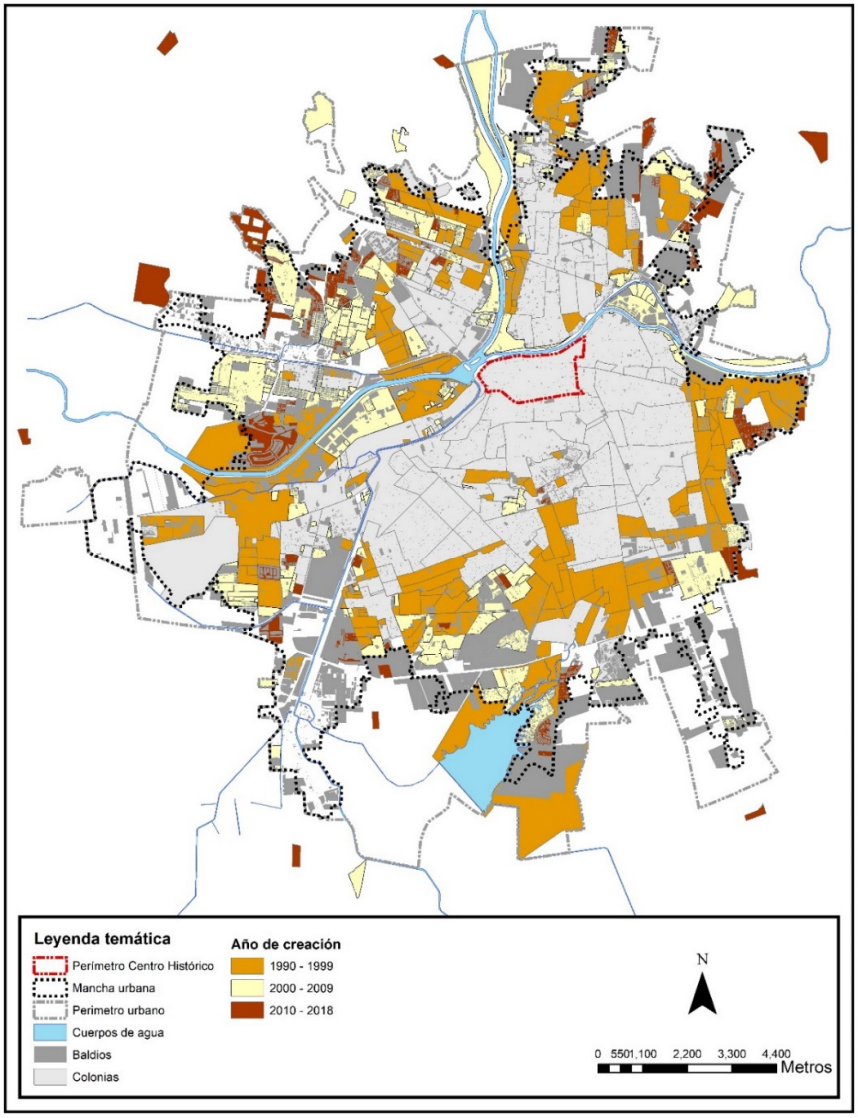


Fuente: Elaboración propia a partir de análisis de campo, imágenes satelitales, búsqueda en la web y datos proporcionados por el IMPLAN.

Otra cuestión que está abonando a la fragmentación es la dispersión en el territorio de los nuevos conjuntos habitacionales. Este hecho está estrechamente vinculado con el precio del suelo, y se presenta como producto de las negociaciones de las promotoras inmobiliarias con propietarios de grandes extensiones de suelo, situado mayormente en las periferias urbanas, tratándose generalmente de tierras agrícolas o rurales que son consumidas por la mancha urbana de la ciudad y que son negociadas a menor coste. Como parte de esto, las desarrolladoras inmobiliarias se hacen de la tierra que les sea más rentable, sin considerar la

dispersión entre un desarrollo u otro. Esta tendencia, que se presenta con mayor intensidad en la ciudad de Culiacán desde el año 2000, se relaciona como parte de la apertura al sistema económico neoliberal que llevó a la desregulación del mercado, lo que ha provocado una participación más activa en el mercado inmobiliario por parte de las desarrolladoras privadas y, por lo tanto, la búsqueda de mayores beneficios económicos en sus inversiones. En la figura 15 se distingue como las colonias creadas durante la década de 1990 forman una corona periférica que rompe su continuidad por partes, pero que se mantiene más o menos uniforme. Sin embargo, no pasa lo mismo con las colonias que se forman a partir del año 2000, entre las cuales se advierte una notable dispersión, de manera que no es posible percibir la uniformidad que se distingue durante la década anterior. Es aún más notoria la separación entre las colonias creadas a partir de 2010 que durante la década anterior, incluso, continúa advirtiéndose una gran cantidad de tierra vacante entre estos desarrollos, condición que ya se evidenciaba en las décadas anteriores. Era de esperarse que dicho suelo tuviera preferencia para ser utilizado en la urbanización de estos espacios residenciales, al encontrarse rodeado de espacios ya urbanizados y servidos, así como por su ubicación más cercana a las zonas centrales, y de esta manera reducir la separación entre un conjunto habitacional y otro, sin embargo, no es lo que ha sucedido, por lo cual es posible notar que la ubicación de una gran parte de los conjuntos residenciales creados a partir de 2010 se ubican en los márgenes más periféricos.

Figura 15. Colonias a partir de 1990 en Culiacán y baldíos urbanos



Fuente: Elaboración propia a partir de datos proporcionados por el IMPLAN.

Así pues, las principales características de este proceso de fragmentación del territorio son un desarrollo extendido en cuanto a superficie, una baja densidad, una gran cantidad de vacíos urbanos y un incremento de los espacios residenciales del tipo cerrado, aspectos que generan una discontinuidad morfológica y rompen la unidad de ciudad.

Cabe señalar, como elemento vinculado al proceso de fragmentación, la heterogeneidad de los equipamientos urbanos y la calidad del espacio público entre los distintos espacios que surgen como parte del estallido del conjunto urbano en Culiacán. En este sentido, las diferencias encontradas entre ellos es tan variable como la calidad de los espacios

residenciales mismos, pues como se ha advertido, los espacios periféricos son cada vez más heterogéneos, conviviendo urbanizaciones residenciales para las clases sociales más bajas, -con viviendas más precarias, materiales de baja calidad, de tamaños reducidos- así como residenciales para clases sociales más altas, presentándose el caso más significativo en la ciudad, representado por el conjunto residencial La Primavera -que llegó a ser considerado como ciudad satélite-, un conjunto residencial de gran magnitud que se encuentra vallado, donde habita la clase más pudiente de la ciudad, y con espacios "públicos[32]" que reflejan los intereses de ocio y esparcimiento de las personas que lo habitan, como áreas comunes con piscina o lagos y canales artificiales para navegación (Imágenes 1 y 2). Estos espacios residenciales periféricos son, en muchas ocasiones, delimitados por barreras físicas, como rejas o muros que impiden la continuidad del espacio y producen un aislamiento y desestructuración física y social en el tejido de la ciudad de Culiacán, además de contribuir a los procesos de segregación, de tal manera que existe una aparente proximidad entre ricos y pobres, pero en espacios aislados y delimitados, por lo cual, la convivencia es inexistente.

Imagen 1. Canal de navegación dentro del conjunto residencial La Primavera, en Culiacán



Fuente: autora.

[32] Se hace la anotación ya que a estos espacios solamente pueden acceder los residentes de La Primavera.

Imagen 2. Espacios de circulación vehicular y peatonal dentro del conjunto residencial La Primavera, en Culiacán



Fuente: autora.

A fin de conocer la situación actual, se realizó un análisis a partir de recorridos de campo, información en línea e imágenes satelitales, para así lograr la clasificación de los espacios residenciales de la ciudad en *abierto, cerrado* y *semicerrado* (Figura 16. Clasificación por tipología de colonias en Culiacán). Dentro del primer tipo, que corresponde a la categoría *abierto*, se incluyen los conjuntos residenciales que no constan con barreras físicas como muros perimetrales, controles de acceso, o cualquier otro elemento que rompa la continuidad de la ciudad o impida el libre acceso al conjunto. Pertenecen a la segunda tipología, *cerrado*, aquellos espacios residenciales que cuenten con alguna barrera que produzca una separación física del

conjunto de espacios contiguos, como muros o rejas perimetrales, y que además cuente con control de acceso vehicular o peatonal para limitar el acceso al espacio. La tercera tipología, *semicerrado*, se refiere a espacios habitacionales que cuentan con alguna barrera física o delimitación perimetral que impide la continuidad en la circulación, pero que no controlan el acceso vehicular o peatonal. Al respecto debe decirse que, muchos de los conjuntos residenciales clasificados como "cerrado", en un principio fueron de la tipología "semicerrado", pero incorporaron elementos que concretaron el aislamiento y control total de su espacio habitacional. Asimismo, para que un sea considerado dentro de la categoría "semicerrado", es necesario que cuente con algún tipo de barrera física que delimite el espacio residencial, obstrucciones que son edificadas desde su origen en su mayoría por las desarrolladoras inmobiliarias. Así pues, una de las cuestiones más importantes a destacar es la fuerte fragmentación del territorio que estas delimitaciones están produciendo.

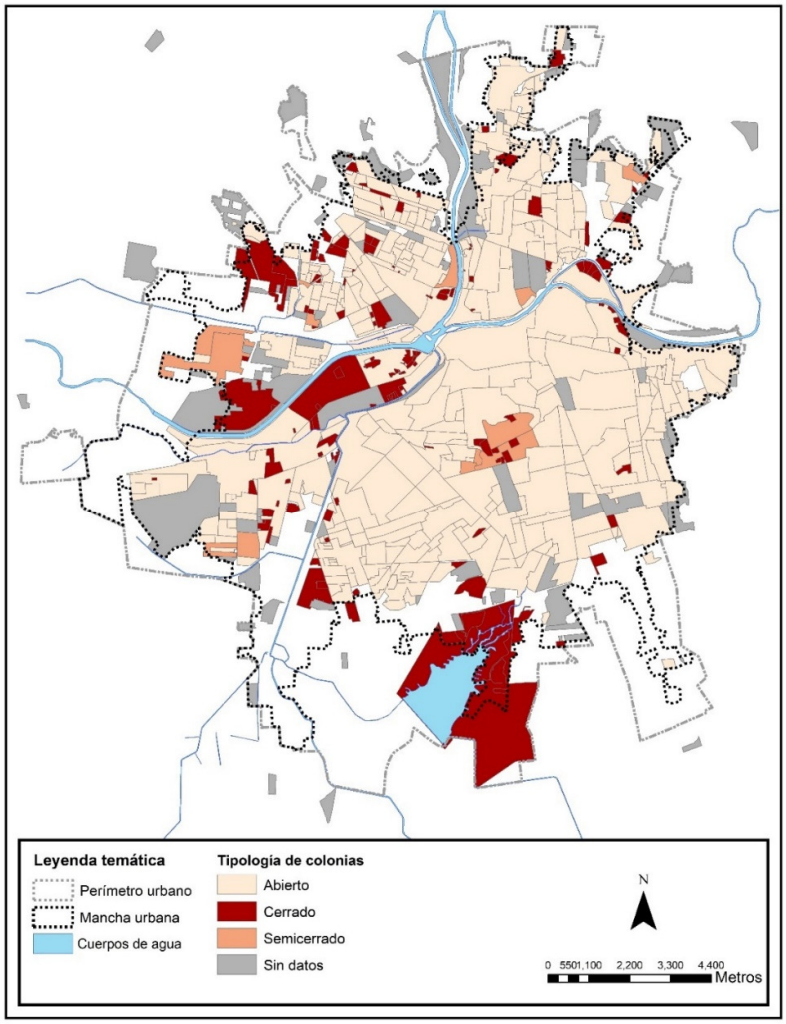
Para la clasificación de las tipologías se consideraron solamente las características físicas de los conjuntos residenciales, dejando fuera la variable referente a la situación legal, esto debido a que se ha detectado que la gran mayoría de los espacios que imponen barreras físicas o rompen con la continuidad del conjunto no se encuentran inscritos legalmente bajo el régimen de propiedad en condominio, que es el que les permitiría la colocación de dichas barreras, es decir, que una gran parte de estos espacios cerrados o semicerrados no cuentan con la autorización por parte de las instancias gubernamentales para bloquear sus accesos o romper la continuidad de la circulación en la ciudad.

Cabe mencionar que esta tendencia a la imposición de barreras de circulación y libre acceso es promovida desde las desarrolladoras como una manera de responder al mercado que demanda confort, exclusividad y seguridad. Levi y Rodríguez (2005) señalan en su estudio que la preferencia por este tipo de desarrollos responde a dos elementos culturales, como son el miedo y el consumo. A este respecto, el aumento generalizado de la violencia en la ciudad, así como la fuerte presencia del narcotráfico han jugado un papel muy importante en la promoción del miedo en la sociedad, y ante esta percepción, el encierro y el aislamiento del resto se posicionan en las preferencias y elecciones de la ciudadanía como una manera de mantenerse seguros ante esta realidad social, cuestión que es aprovechada y explotada por las desarrolladoras para la promoción de su oferta inmobiliaria que cumple con estas características y que es ofrecida a un mayor coste. Así pues, este fenómeno delictivo está exacerbando un cambio de costumbres, de formas de relación y de comunicación



interpersonal y de modalidades de percepción y uso del espacio público que implica una nueva forma de fragmentación y segregación, de consecuencias notables. Se trata de fenómenos que afectan a la convivencia social y alteran significativamente las conductas y percepciones respecto de lo urbano, generando realidades alternas como los cerramientos, enrejamientos, desarrollo de barrios privados, establecimiento de la seguridad privada, instalación de medios de control, defensa personal y patrimonial. De igual manera, es pertinente también señalar que, aunque en un inicio el desarrollo habitacional no cuente con controles de acceso proporcionados por la desarrolladora inmobiliaria, son las y los mismos vecinos quienes colocan estas barreras, como una manera de "mantenerse seguros" y aislados de lo que pasa en el exterior, e impedir que personas ajenas al conjunto residencial puedan entrar, ya que son percibidas como una amenaza a la seguridad de la comunidad.

Figura 16. Clasificación por tipología de colonias en Culiacán



Fuente: Elaboración propia a partir de análisis de campo, imágenes satelitales, búsqueda en la web y datos proporcionados por IMPLAN.

Según el análisis realizado resumido en la tabla 4, se identifica que esta tendencia ha cobrado importancia desde la década de los ochenta, cuando se presentan las primeras manifestaciones significativas de este tipo de conjuntos residenciales, pero fue durante la década del 2000, en la cual se construyen la mayoría de los fraccionamientos cerrados que existen hoy en día en la ciudad (11,31%). Las cifras de los conjuntos residenciales construidos en la década siguiente (2010 en adelante) corroboran la consolidación de los fraccionamientos cerrados en la ciudad, pues de los espacios habitacionales que pudieron ser clasificados según su tipología, se identifica que el 35,51% fueron de este tipo. Es importante destacar que, en este análisis, la clasificación de la tipología del fraccionamiento se realizó con base en lo que existe actualmente, de manera que, si una colonia o fraccionamiento se formó en 1960 como colonia abierta, pero hoy en día cuenta con elementos que impiden la circulación o el libre tránsito, se clasificó como cerrado o mixto, según sea el caso. Esta consideración es importante para el caso de las colonias que se erigieron como abiertas o mixtas y que cambiaron su configuración al tipo cerrado, pero no se ha detectado ningún cambio en el otro sentido, de cerrado o mixto a la tipología abierto.

Tabla 4. Evolución por décadas de colonias y fraccionamientos

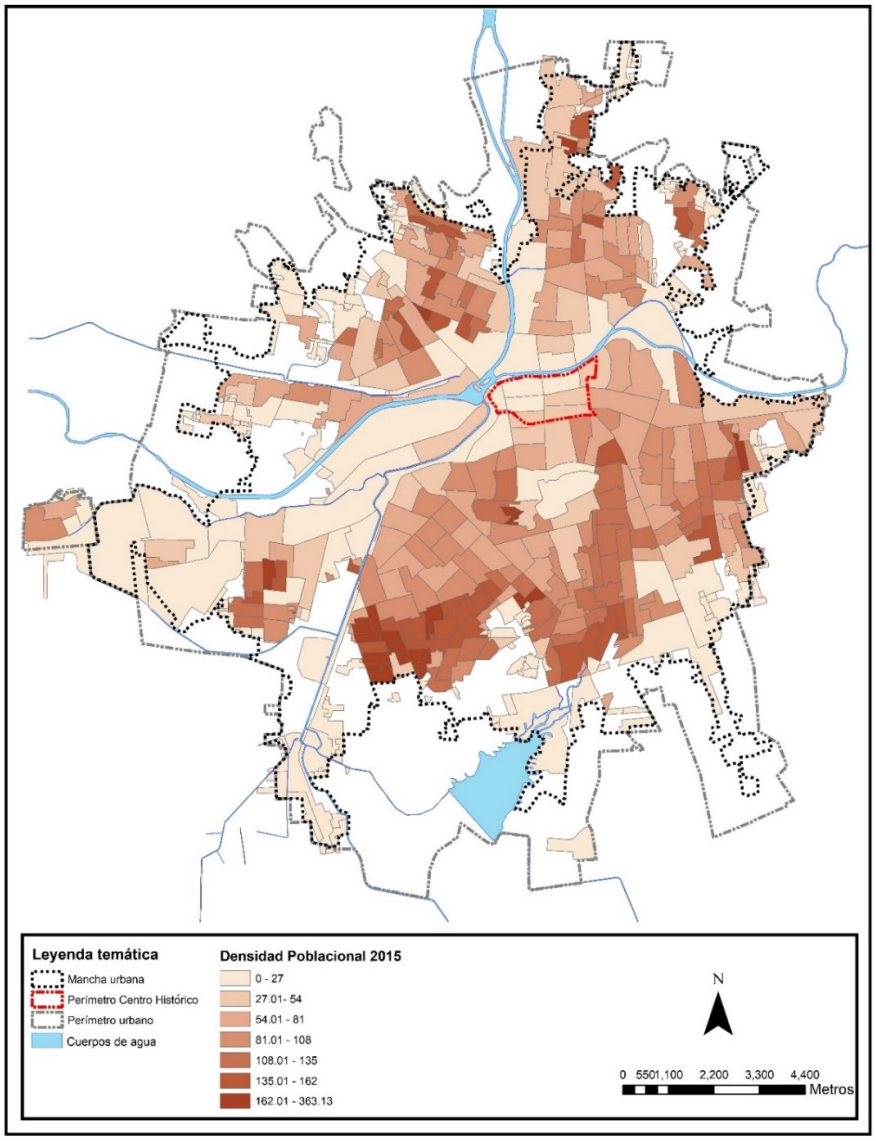
Periodo	Abierto		Cerrado		Semicerrado		Sin datos		Total	
	Cant.	Porc.	Cant.	Porc.	Cant.	Porc.	Cant.	Porc.	Cant.	Porc.
1861	1	0,15%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0,15%
1930-1939	7	1,07%	0	0%	0	0%	0	0%	7	1,07%
1940-1949	5	0,76%	0	0%	0	0%	0	0%	5	0,76%
1950-1959	10	1,53%	0	0%	0	0%	0	0%	10	1,53%
1960-1969	3	0,46%	0	0%	0	0%	0	0%	3	0,46%
1970-1979	36	5,50%	1	0,15%	1	0,15%	5	0,76%	43	6,57%
1980-1989	53	8,10%	8	1,22%	1	0,15%	5	0,76%	67	10,24%
1990-1999	139	21,25%	21	3,21%	2	0,31%	13	1,99%	175	26,76%
2000-2009	89	13,61%	74	11,31%	8	1,22%	32	4,89%	203	31,04%
2010-actual	25	3,82%	38	5,81%	1	0,15%	43	6,57%	107	16,36%
Sin datos	6	0,92%	12	1,83%		0%	15	2,29%	33	5,05%
Total	374	57,19%	154	23,55%	13	1,99%	113	17,28%	654	100%

Fuente: Elaboración propia a partir de análisis de campo, imágenes satelitales, búsqueda en la web y datos proporcionados por IMPLAN.

Como parte de esta dinámica de aislamiento, la típica vida de calle que se perpetuaba en los espacios públicos de las zonas centrales y las colonias populares es ahora sustituida por los paseos en los centros comerciales y de consumo, y ya no solamente se trata de un cambio en los patrones sociales de vida de las clases medias o más acomodadas, sino que, a partir de las entrevistas y observación en campo, se ha detectado como parte de un cambio general en la manera en que la población pasa su tiempo de ocio.

En cuanto a las densidades, se reconoce que las zonas centrales de la ciudad son poco densas, así como a lo largo de las riberas de los ríos, mientras que las densidades más altas se han trasladado a las zonas periféricas, sobre todo las de la parte sur y noroeste de la ciudad. Existen también sectores con baja densidad en las periferias, sobre todo los que se identifican como nuevos desarrollos residenciales, que no habían sido ocupados en su totalidad en el momento en que se llevó a cabo el levantamiento del censo. Por otra parte, en estas mismas periferias, así como en zonas más centrales, es posible advertir áreas poco densas rodeadas por otras de más alta densidad. En este sentido, debe apuntarse que, generalmente, los espacios residenciales para las clases medias-altas y altas suelen caracterizarse por viviendas con mayor superficie territorial, lo que produce que la densidad poblacional en estas zonas sea más baja (Figura 17. Densidad de población por AGEB para el año 2015). Además de las bajas densidades se reconoce la baja intensidad en la ocupación del suelo, pues, como se ha mencionado, los espacios de vivienda en la ciudad se caracterizan por ser viviendas unifamiliares, característico de un desarrollo horizontal como el que presenta Culiacán. No es sino hasta la última década cuando se ha visto el surgimiento de importantes edificios de vivienda vertical en el panorama de la ciudad, pero aún a pesar de su incremento, siguen siendo casos aislados que no son representativos en términos estadísticos.

Figura 17. Densidad de población por AGEB para el año 2015



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo General de Población y Vivienda 2010[33].

Por otro lado, y estrechamente asociado al crecimiento urbano difuso, se encuentra el proceso de suburbanización. Afirmar la existencia de este proceso en Culiacán sería posible desde la mirada que el mismo Larry Bourne (1996, p. 3) define como neutral, afirmando que los suburbios son "los nuevos espacios en las periferias urbanas", pues la ciudad ha experimentado procesos continuos de desconcentración de población del núcleo central tradicional. Como parte de este proceso de crecimiento y descentralización, en lugar de aprovechar la tierra vacante ya servida en el núcleo central, o buscar la densificación de esta

[33] Se realizó una proyección de población a 2015 según la metodología de CONAPO.

área a través del crecimiento en altura, la ciudad se ha expandido en horizontal hacia los bordes periféricos, y como consecuencia se advierten esa gran cantidad de vacíos urbanos en la ciudad interior, de los que ya se han comentado.

Sin embargo, a pesar de poder identificar ciertas características propias de esta dinámica, sería difícil afirmar la existencia de un proceso de suburbanización en la ciudad de Culiacán bajo un análisis tradicional, puesto que éstos se han enfocado en las grandes ciudades metropolitanas, y en las ciudades anglosajonas particularmente. En este sentido, una de las más importantes diferencias acerca de cómo se ha presentado el proceso de suburbanización en la ciudad de Culiacán, radica en que, usualmente, en las grandes urbes los espacios considerados como suburbanos son agrupaciones residenciales inmediatas o próximas a la ciudad, más no dentro del límite de éstas. Este rasgo sería difícil de encontrar en una ciudad media con las características de Culiacán que escapa a estas dinámicas metropolitanas, que se encuentra enclavada en un municipio sumamente extenso (4.758,90 km^2) y que, como se ha comentado, existe una gran cantidad de suelo susceptible de urbanizar, permitido según el Plan Director de Desarrollo Urbano vigente[34]. Así pues, este "exceso" de suelo urbano dificulta encontrar las agrupaciones residenciales suburbanas fuera de estos límites, y en el caso de encontrarse, como es el caso de los residenciales campestres, se encontrarían más cercanos a ser considerados como parte de procesos rururbanos dadas las características territoriales de su emplazamiento -sin que esto signifique que esta dinámica se presente en la ciudad-. El hecho de que, tanto los barrios residenciales como polígonos industriales que existen se encuentren dentro de los límites administrativos de la ciudad, se reconoce como una particularidad propia de la fase de suburbanización del continente latinoamericano.

Asimismo, algunas otras dinámicas, también asociadas a los procesos de suburbanización, propias de las grandes áreas urbanas, como el movimiento de empresas proveedoras de servicios que siguen a sus empleados a estas nuevas áreas, no es encontrada en Culiacán, una ciudad con ciertas características sociales, económicas, demográficas y territoriales que

[34] Al respecto, vale la pena mencionar que este otorgamiento difícilmente podrá revertirse, ya que las legislación protege los derechos urbanos adquiridos, es decir, que aun cuando se buscara en las actualizaciones de los planes recuperar el control sobre el suelo "excedente" -según las proyecciones de necesidad de suelo vacante acorde al crecimiento poblacional esperado-, la salida de éste del perímetro urbano supondría una cascada de amparos judiciales, que con mucha probabilidad serían ganados por los particulares, por lo que la opción más viable sería una instrumentación sumamente clara y limitante, destinada a condicionar el uso de esta tierra al cumplimiento de las restricciones impuestas con el fin de retrasar y dificultar la urbanización de este suelo excedente. Aun así, se corre el riesgo de que las presiones políticas y diversos intereses privados terminen por imponerse a cualquier regulación técnica propuesta.



dificultan su aparición, debido a la fuerte dependencia de una economía agrícola y de servicios de tipo administrativo-institucional, actividades que no suelen moverse en seguimiento a sus empleados.

Cabe señalar que, en Culiacán, esta supuesta suburbanización de las áreas periféricas se ha dado como consecuencia de una conjunción de factores, por una parte se identifican las decisiones racionales de las urbanizadoras de buscar tierra de más bajo coste y menos regulada y, por otra, se reconoce la influencia de las preferencias y elecciones individuales en la búsqueda de vivienda nueva y con mejor espacio, para el caso de las clases socioeconómicas que pueden permitirse este tipo de elecciones, y en los casos donde la elección por preferencias no es posible, la elección se ve limitada por la oferta disponible a su alcance económico, en cuyo caso, las desarrolladoras inmobiliarias vuelven a tener una fuerte incidencia al ser las que eligen las zonas donde se situarán los espacios habitacionales destinados a estas clases sociales, explicaciones del fenómeno en sintonía con las afirmaciones realizadas por Bourne (1996).

Otro aspecto importante es que los residentes de las periferias de Culiacán fueron -al igual que sucedió en las ciudades europeas- proletariados que no podían situarse en las zonas más centrales debido al alto coste que implicaba. Poco a poco la mixtura de clases sociales se fue apropiando de las áreas periféricas, de tal manera que hoy en día se cuenta con una periferia más heterogénea, pero cada vez más fragmentada y segregada.

Por otra parte, cabe destacar que, según la literatura, existen ciertas implicaciones positivas asociadas a las dinámicas de dispersión y suburbanización. Una de las más frecuentes es la disminución de las densidades de las áreas centrales en favor de áreas más dispersas, tendencia asociada al mejoramiento de la calidad de vida de las zonas urbanas o la dispersión de la ocupación del territorio y la homogeneización de la dotación de servicios (Nel.lo Colom, 1998). Sin embargo, dadas las características descritas acerca de la dinámica demográfica, territorial y socioeconómica presentes en Culiacán, y con una administración muy limitada en su presupuesto, es poco factible catalogar estos rasgos como positivos. Al contrario de lo que sucede en las zonas metropolitanas o grandes urbes urbanas, la reducción de la densidad poblacional en la zona central de la ciudad ha significado grandes problemas para esta área en particular, con externalidades hacia toda la ciudad, especialmente porque el centro sigue siendo un área de suma importancia en la dinámica diaria de la ciudad culiacanense. En este



sentido, las implicaciones que en otras ciudades pueden ser percibidas como positivas, en la ciudad de Culiacán ha implicado un vaciamiento de su área central, pues del año 1990 al 2015, la población pasó de 14.790 a 5.924 habitantes, con una densidad actual de 23,97 hab/ha[35]. Esto ha significado problemas de inseguridad en la zona, trayectos y tiempos de traslado más grandes, una subutilización del equipamiento de la zona central, y la pérdida del patrimonio histórico y artístico, al ser el lugar de concentración de éste. Por otro lado, generalmente, las áreas que han ganado población en detrimento del área central han carecido de planificación, de inversiones en equipamiento, infraestructura y servicios, lo que genera que las áreas centrales o dotadas de servicios e infraestructura de mayor calidad sigan siendo concentradoras de viajes en la búsqueda por acceder a estos servicios de manera cotidiana.

A pesar de la fuerte centralidad que aún existe en la ciudad de Culiacán, es posible distinguir ciertas manifestaciones atribuibles a la noción de post-suburbanización, aunque aún muy incipientes, como la aparición de lo que Hidalgo y Borsdorf (2009) consideran como pequeños centros polifuncionales en el entorno de la periferia suburbana, dentro de los cuales se encuentran universidades, centros comerciales o grandes plazas comerciales, condominios cerrados y centros de negocios. En la figura 18 se perciben los espacios periféricos que forman parte de la ciudad de Culiacán y que concuerdan con la descripción de los autores mencionados. Estos pequeños sitios polifuncionales son del tipo educativo (Ciudad Educadora); comercial, abastecimiento y servicios (Plazas: Sendero, San Isidro, Azahares, Explanada Culiacán); así como el Centro de Negocios La Primavera. De estos, el más antiguo es el centro de negocios, pero a pesar de haber sido establecido como concepto desde la promulgación del Plan Parcial en 1998, no es hasta fechas más recientes que ha ido ganando importancia y consolidándose como sitio de emplazamiento de distintos corporativos de negocios. Así pues, todos estos espacios son de reciente creación, pero ya se encuentran consolidados en la dinámica urbana de la ciudad. La importancia de los emplazamientos comerciales radica en la fuerte atracción que ejercen sobre las localidades rurales cercanas, debido a esto y a que abastecen a las colonias circundantes es que han logrado posicionarse como un punto de referencia, de ocio y abastecimiento zonal y regional en la dinámica de Culiacán y las localidades próximas a ésta.

Asimismo, los procesos de fragmentación desde la literatura se vinculan fuertemente con la dinámica de post-suburbanización, por lo que su presencia en el territorio reforzaría la

[35] Correspondiente a la población y superficie que considera el Plan Parcial Culiacán Zona Centro.



existencia de un fenómeno post-suburbano. Cabe señalar que, así como en el caso de la suburbanización, característicamente en América Latina el emplazamiento de los espacios post-suburbanos se encuentra dentro de la frontera administrativa de la ciudad.

La dificultad para afirmar categóricamente que las pautas mencionadas se refieran a manifestaciones post-suburbanas, como una evolución de la fase de suburbanización y no una expresión del proceso de suburbanización es, principalmente, debido a que en la ciudad no se presentan la totalidad de las dinámicas y características identificadas para dicho proceso descritas en el capítulo teórico de la presente investigación y de las que se ha hablado a lo largo de este apartado. Sin embargo, puede afirmarse que estas externalidades manifestadas en Culiacán se presentan como parte de las características y particularidades locales que exhibe el proceso de suburbanización y una incipiente presencia de su fase evolutiva de post-suburbanización que, sin cumplir por completo con lo identificado desde los estudios realizados en otras comunidades anglosajonas, europeas, e incluso latinoamericanas, es posible el reconocimiento de la existencia de esta dinámica en el desarrollo urbano en Culiacán a partir de este análisis presentado.

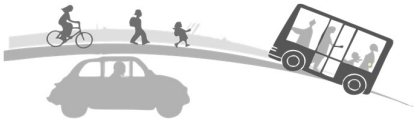
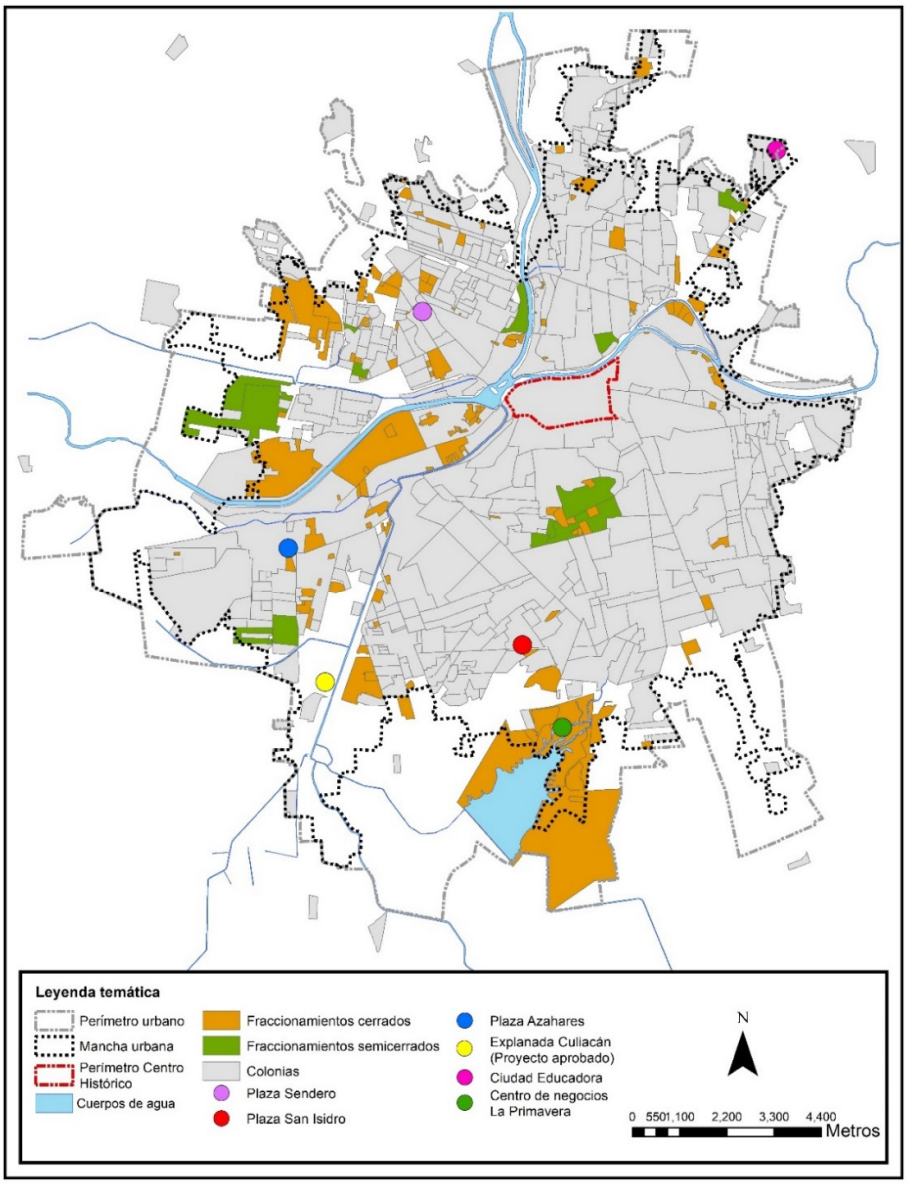


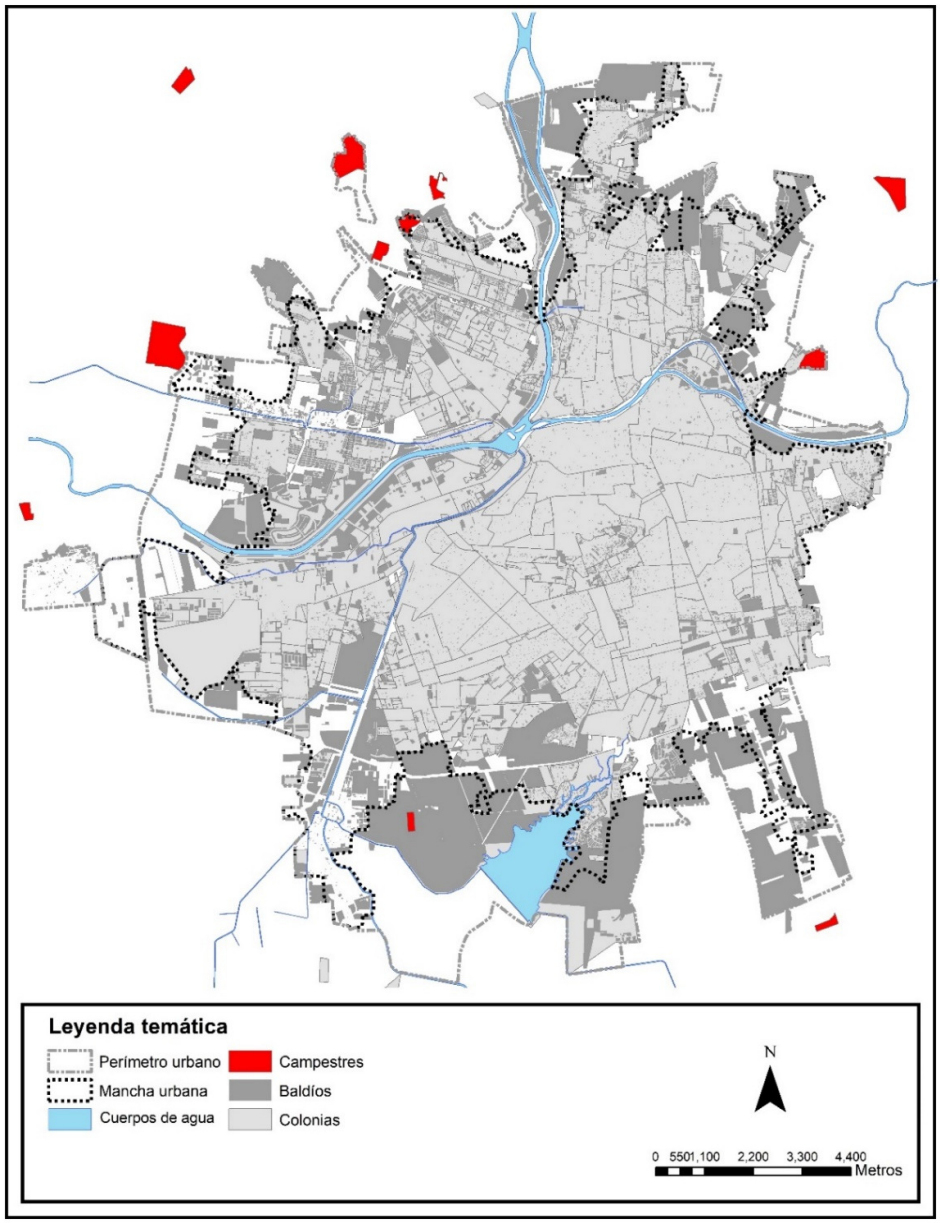
Figura 18. Nuevos espacios periféricos (Condominios cerrados, semicerrados y centros polifuncionales)



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN.

Por último, a partir de la figura 19 se descarta la presencia de las dinámicas de periurbanización y rururbanización, puesto que, solo se detectaron 13 conjuntos residenciales campestres, de los cuales únicamente 9 se encuentran fuera del perímetro urbano. Estos residenciales campestres son utilizados mayormente en una dinámica similar a las segundas residencias, es decir, como sitios de descanso para periodos vacacionales, días festivos y fines de semana, pero escasamente como residencia permanente. Fuera de estos espacios residenciales y de ocio, no se encontró evidencia de actividades que hayan sido transferidas de la ciudad a estas nuevas áreas.

Figura 19. Residenciales campestres y baldíos urbanos



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN.

Periferias urbanas

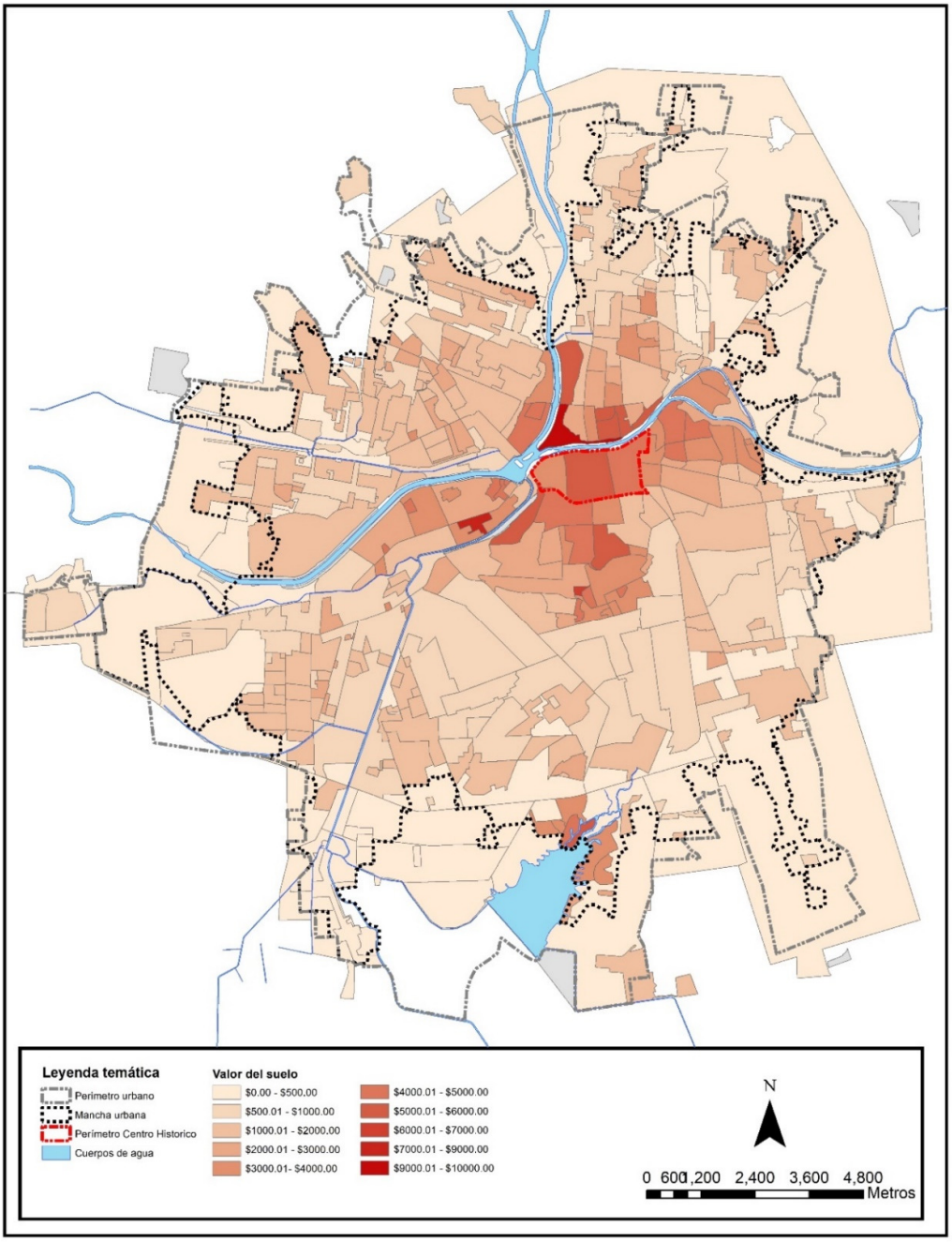
Las periferias han sido tradicionalmente el lugar de concentración del rezago y la pobreza. Sin embargo, en Culiacán, en los últimos años se ha visto modelar una periferia más multifacética y heterogénea, como parte de esa dinámica de fragmentación que ya se ha abordado. En síntesis, el proceso de crecimiento urbano de Culiacán se ha caracterizado por la existencia de grandes vacíos urbanos en las zonas interiores ya consolidadas, la ocupación

no programada del suelo de las periferias y la transformación de comunidades consideradas ejidales o rurales en parte del área urbana.

Como fenómeno reciente -el cual también se ha discutido-, se encuentra el papel que la construcción de fraccionamientos cerrados ha jugado en la conformación de la periferia. Esta tipología surge como una antítesis a los niveles de inseguridad que durante cierto tiempo han predominado en la ciudad, así como en respuesta a una elevada demanda de vivienda por parte de la población –predominantemente de clase media- que ve en este tipo de desarrollos una "oportunidad de elevar su calidad de vida". Esta tipología constructiva que se desarrolla paralela a la conversión de más de tres mil hectáreas de suelo rural a urbano en los últimos treinta años se apunta como característica del crecimiento horizontal de las áreas urbanas, cabe hacer mención que estos se han situado tradicionalmente en la periferia de la ciudad, por ser el lugar económicamente más atractivo para los desarrolladores, de tal manera que se ha creado una "periferia polifacética", en la que es posible visualizar pedazos de ciudad con un alto grado de desarrollo al lado de otro fragmento de ciudad altamente deteriorado. Como consecuencia del asentamiento de los conjuntos habitacionales cerrados en las periferias se presenta el incremento del valor del suelo de este suelo periférico, así como del suelo contiguo, incrementando el fenómeno de la especulación del suelo en la ciudad, ya de por sí presente durante años en las ciudades latinoamericanas. La figura 20, más allá de dejar ver que las zonas centrales son las que tienen el valor del suelo más alto, así como las que siguen en paralelo a los ríos, y clarificar como decrece ese valor conforme se acerca a los márgenes periféricos, permite observar la existencia de una corona de valor de suelo previa al límite periférico sur, que es superior en valor a la franja existente entre la zona central y esta corona pre-periférica. Este fenómeno solo se presenta en la parte sur de la ciudad, y una de las cuestiones que explicaría esta "anomalía" es la cercanía con el conjunto habitacional de La Primavera -el enclave amurallado donde habitan las clases económicamente más altas de la ciudad al cual ya nos hemos referido-, y que también cuenta con un alto valor del suelo, rompiendo con lo que se observa en el sector. La cercanía con este desarrollo, así como la proliferación de distintos conjuntos habitacionales del tipo cerrado en este anillo pre-periférico se estarían conjuntando para que este fenómeno anómalo surja en esta parte de la ciudad que a la vez se encuentra rodeada de colonias con un valor de suelo muy bajo, índices delictivos altos y de composición socioeconómica baja.



Figura 20. Valor catastral del suelo por colonias, 2018

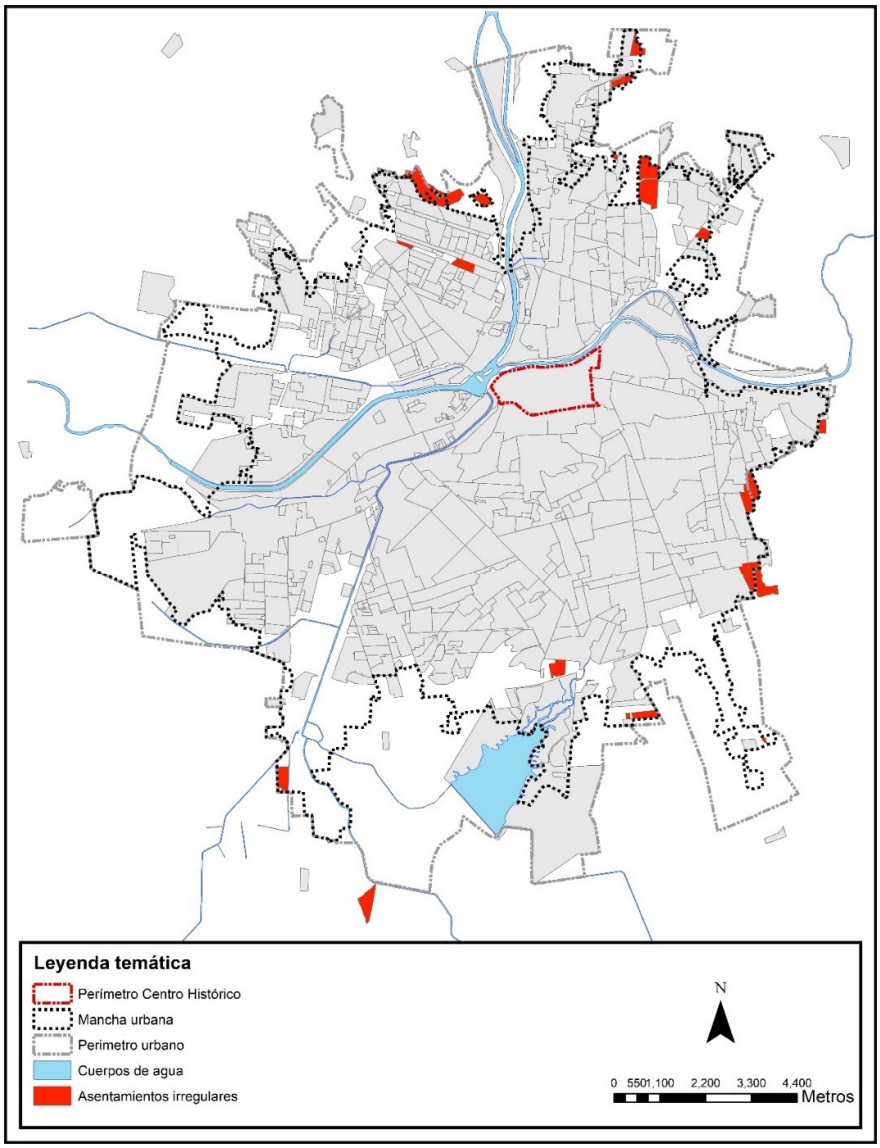


Fuente: Elaboración propia con datos catastrales, información proporcionada por IMPLAN.

Se debe apuntar también que, a pesar de contar con una gran cantidad de suelo urbano disponible, se han creado asentamientos periféricos fuera de los límites urbanos, debido a la falta de oportunidades para acceder al suelo urbano interior, encarecido debido a la especulación contra la cual nunca se ha luchado, así como los fenómenos delictivos que en el territorio toman lugar, generándose lo que se llaman las periferias informales, mismas que, regularmente, después de un largo proceso y tiempo de pugna pasan a formar parte del área

urbana, aprobando el ayuntamiento su incorporación dentro de ésta (Figura 21. Asentamientos irregulares, 2018).

Figura 21. Asentamientos irregulares, 2018



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN.

5.2.1. Estructura urbana actual

La estructura urbana de la ciudad de Culiacán ha ido modelándose con el paso de los años a partir de diferentes factores que la modifican, como el contexto geográfico, económico, político y social en que se desarrolla. En el caso de Culiacán, uno de los elementos geográficos

más importantes ha sido la existencia de los ríos y cuerpos de agua. La manera en que estos han sido intervenidos también se destaca como un aspecto importante que influye sobre la configuración de la ciudad y los elementos que la determinan. Así también, existen elementos de carácter demográfico que contribuyen a la formación de la estructura urbana. Al respecto, uno de los más importantes ha sido el crecimiento de la población, particularmente durante el siglo pasado.

Como se ha expuesto a lo largo de este capítulo, Culiacán ha tenido varios momentos puntuales en que la población ha crecido a ritmos que de ninguna manera fueron previstos. Toda esta nueva población requirió vivienda y espacios complementarios para poder llevar a cabo sus actividades. La falta de planificación, reconocida como una constante en las ciudades latinoamericanas durante el siglo pasado, provocó que componentes estructuradores de la ciudad fueran situándose a medida que las necesidades de la población lo demandaban, y no como resultado de un estudio anticipado y proyectado del territorio. Así también, el antecedente colonial de la conformación de la ciudad a partir de un centro que fue creciendo a medida que se incorporaban pobladores, constituye una referencia a fin de explicar la organización de la ciudad hoy en día.

En el apartado anterior se describe cómo se presentó el crecimiento de la ciudad a manera de anillos concéntricos a partir del Centro Histórico. La construcción de puentes implicó la superación de la barrera física que suponían los ríos con lo que la expansión territorial de la ciudad tomó un ritmo mucho más acelerado, desarrollándose áreas cada vez más apartadas del centro de la ciudad, la infraestructura vial también fue creciendo, permitiendo a su vez que la ciudad continuara con esta dinámica de expansión y desarrollo de nuevas áreas.

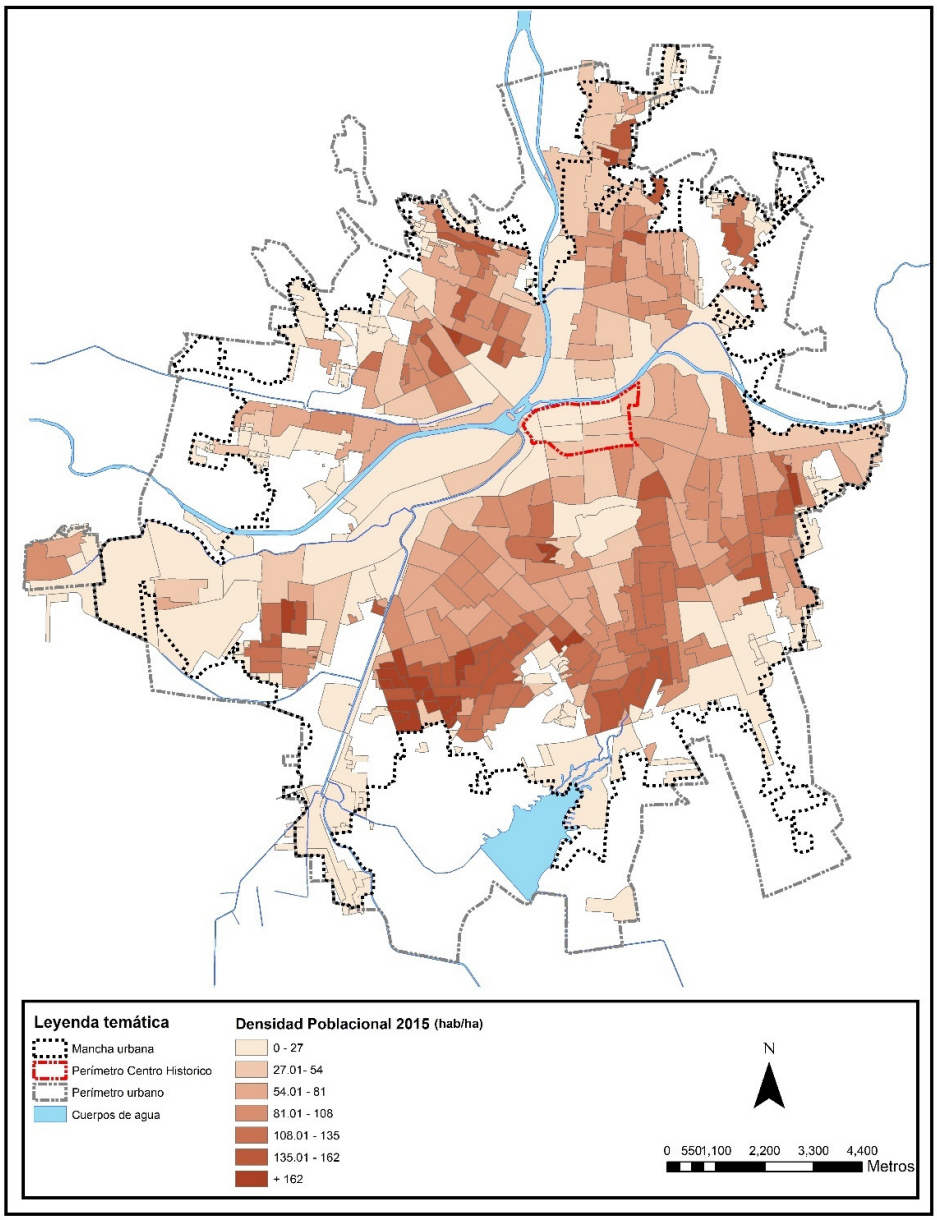
Nordstrom (1981 en Rontos et al., 2012) sostiene que, a nivel local, la estructura urbana depende de dos variables que son, el espacio disponible para el crecimiento por habitante, y el número total de habitantes. Al respecto, mucho se ha expuesto la basta disponibilidad de suelo con la que cuenta la ciudad para seguir expandiéndose, independientemente de las necesidades que el crecimiento de la población impone. Por otro lado, también se reconoce la influencia de los cambios de distribución que experimenta la población dentro de la misma unidad estudiada, así como en las densidades, producto de las variaciones en el crecimiento de la población y su redistribución en el territorio.



Según un estudio realizado por Guillermo Álvarez de la Torre (2017), en el que analiza la morfología y estructura urbana de 32 ciudades medias mexicanas, concluye que la ciudad de Culiacán para el año 2000 contaba con una forma urbana concéntrica, calculo que se realizó a partir del análisis espacial del gradiente de densidad, la edad de la población y la tenencia de la vivienda.

Un hecho curioso es que, si bien el centro se vacía, como sucede en las grandes ciudades de Estados Unidos, las periferias ganan población (Figura 22. Densidad poblacional por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2015), pero siguen estando dentro de los límites administrativos de la ciudad, es decir, la ciudadanía no busca salir del entorno urbano, sino que, por diversas circunstancias, entre las que figuran el alza del precio del suelo de las zonas centrales, se ve obligada a buscar vivienda fuera de éstas, o donde el mercado disponga. De esta manera, en los últimos años la vivienda se ha desplazado hacia la periferia, debido al incremento del valor del suelo en las áreas centrales, la apertura del suelo al desarrollo, el bajo control sobre la urbanización del suelo, junto con la falta de planificación del crecimiento de la población, la ciudad y la concordancia con las reservas territoriales. Asimismo, se apunta la localización de servicios y comercios en zonas cercanas a los ríos, que se han desarrollado como estructuras insulares de riqueza y bienestar, debido al alto nivel de servicios, consumo y vida nocturna, tal como mencionaba Janoschka (2002).

Figura 22. Densidad poblacional por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2015

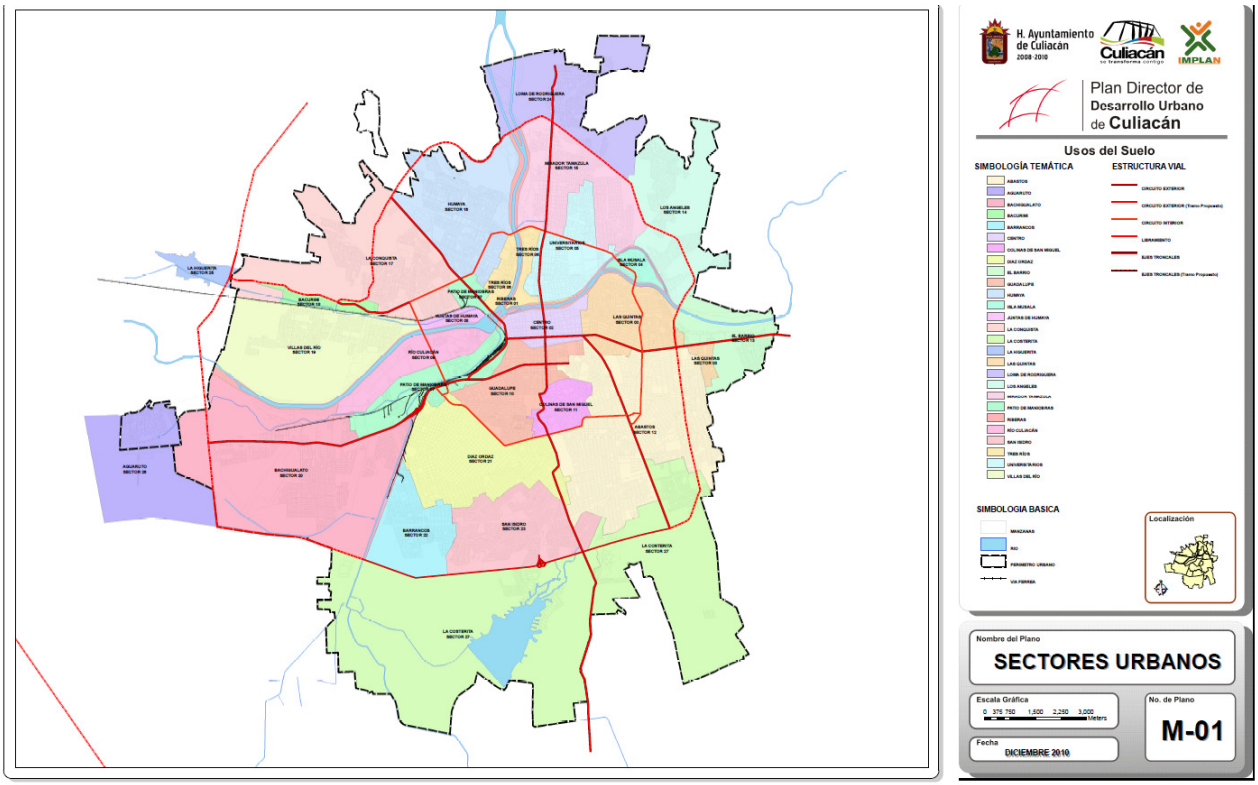


Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN.

Por su parte, el PDDUC establece la existencia de 27 sectores en la ciudad, acorde a los siguientes criterios principales; homogeneidad, existencia y grado de infraestructura básica, características físico-espaciales y estratos socioeconómicos predominantes, pero así también, por los roles y funciones asignados a partir de la estructuración funcional propuesta para la ciudad, es decir, este instrumento normativo busca la creación de subcentros en estos sectores a través de los cuales se pueda descentralizar los desplazamientos y pasar de una estructura monocéntrica, a una policéntrica, para así reducir los desplazamientos radiales. Al

respecto, se comentado la necesidad de actualización del plan vigente, así como la falta de consecución de muchos de sus objetivos, siendo este mencionado uno de los aún no se han alcanzado.

Figura 23. Sectores urbanos según en PDDUC, 2010



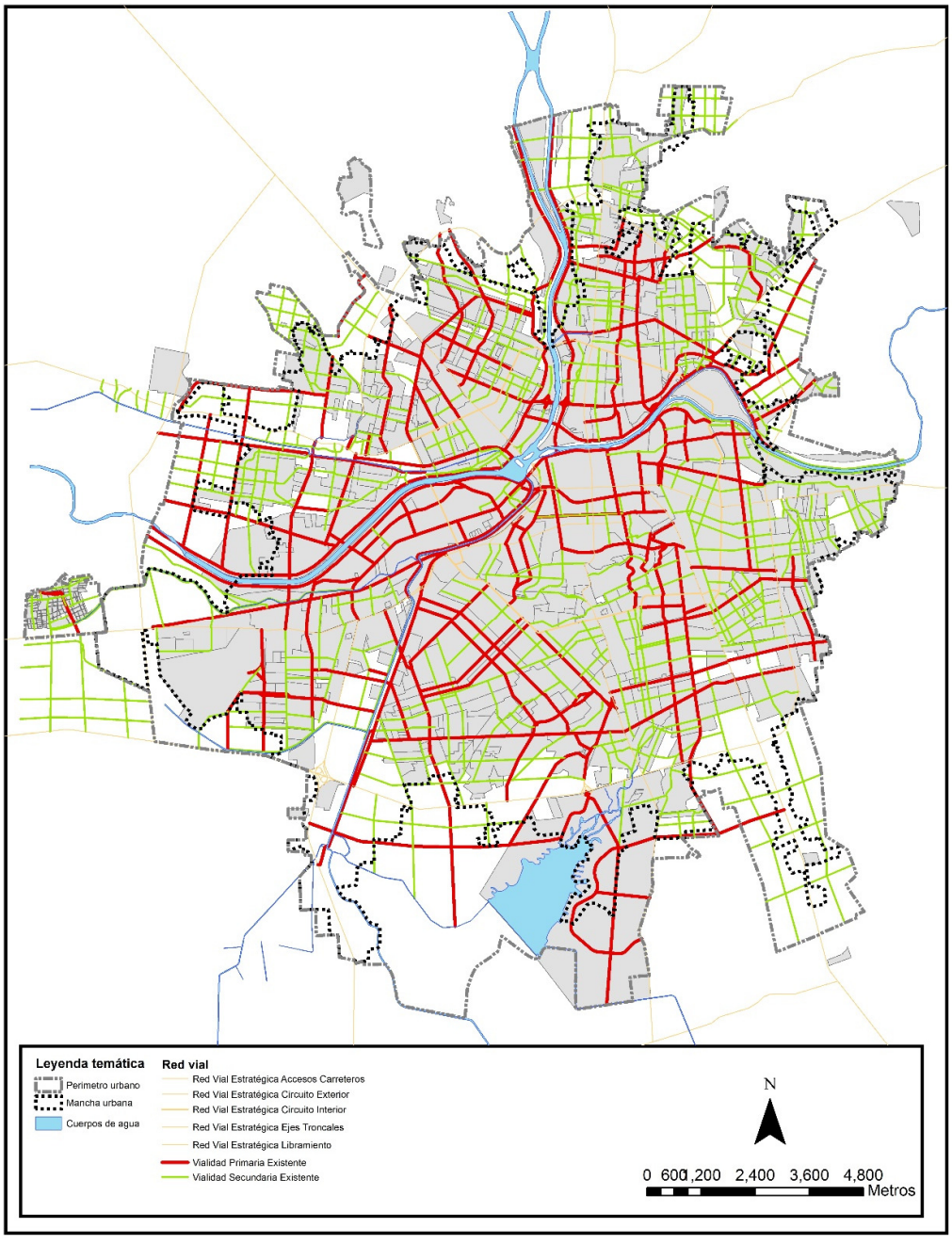
Fuente: Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, 2010.

Al respecto de la trama urbana, se identifican calles reticulares con manzanas cuadradas o rectangulares en las colonias en la ciudad más antiguas, pero se reconoce que a partir de 1990 las trazas de los conjuntos residenciales se hicieron cada vez más cerradas colocando elementos que dieran una sensación de mayor privacidad al espacio, así como manzanas de mayor tamaño, significando barreras que rompen con la continuidad del trazado, a su vez condicionado por los numerosos cuerpos de agua que atraviesan la ciudad, como son los ríos, canales de riego y arroyos.

Por otro lado, se identifica una estructura vial radial, en la que a partir de vías desde las salidas de la ciudad se llega hasta el centro de ésta. La traza interna también se encuentra bastante influida por esa centralidad detectada (Figura 24. Estructura vial de la ciudad de Culiacán,

2018). En este sentido, las vías de circulación se reconocen como estructuradoras del territorio, marcando el rumbo del crecimiento urbano, y en muchos casos, fomentando la expansión territorial y la especulación del suelo, fenómenos ya advertidos con anterioridad.

Figura 24. Estructura vial de la ciudad de Culiacán, 2018



Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por IMPLAN.

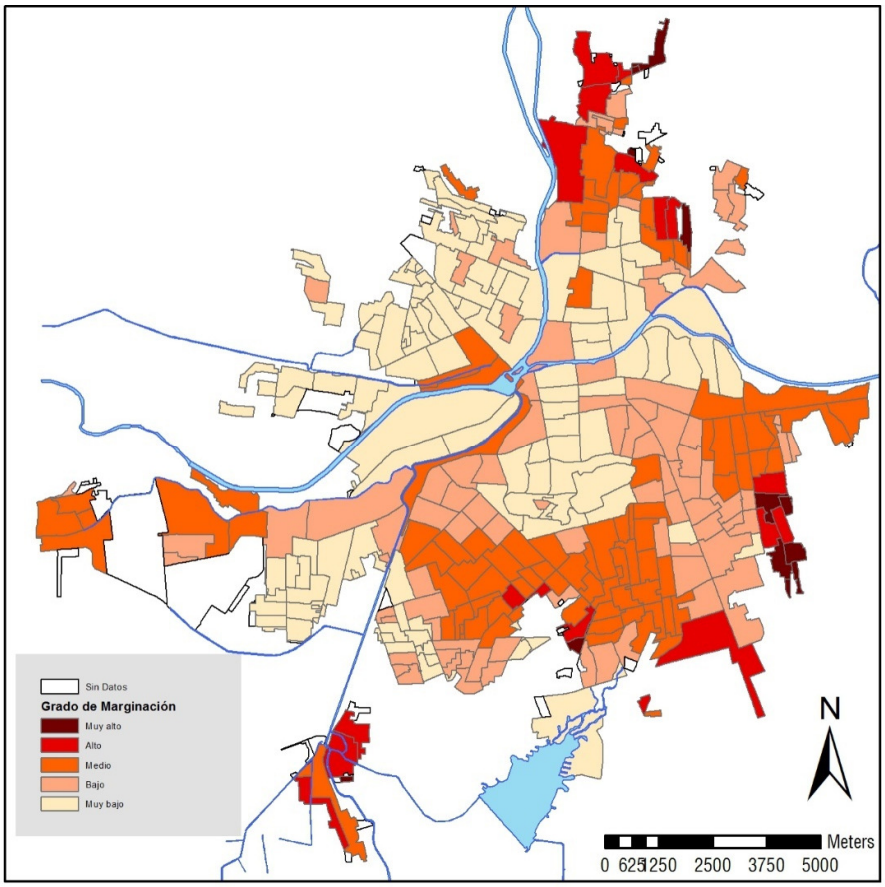
5.3. Estructura espacial y segregación en la ciudad.

Si bien en esta investigación no se analizará la segregación socioespacial ni la manera en que se distribuye en el territorio de la ciudad, se presentará brevemente en este apartado de manera general su manifestación en Culiacán, a fin de sustentar la elección de las colonias donde se realizará el estudio comparativo.

Como ya se ha mencionado, esta investigación parte de un estudio previo en el que se analizó la distribución territorial de la segregación en el área urbana de Culiacán, para el cual se utilizaron varios indicadores. Uno de éstos, fue el GMU, a través del cual se determinó el grado de marginación que correspondía a cada AGEB. Según la figura 25, las periferias de la ciudad son donde se presenta el grado de marginación más alto, en efecto, ninguna AGEB del área urbana central ostenta categorías de marginación más allá del nivel medio y en muy baja proporción, pues la mayoría se encuentran dentro de la categoría bajo a muy bajo nivel de marginación. La periferia norte y sureste es donde se identifica una marginación más aguda, por el contrario de la periferia oeste y noroeste, que es donde se encuentran grados de marginación más bajos. En el margen periférico sur se presenta unas zonas catalogadas con grado de marginación bajo y muy bajo, por lo que, junto con lo encontrado en el lado oeste y noroeste de la ciudad, se reconoce la formación de una periferia privilegiada, como parte de las nuevas tendencias presentes en la ciudad de Culiacán (Pérez-Tamayo, 2013).

Por otro lado, las AGEB catalogadas con nivel de marginación medio se encuentran situadas en un anillo periférico intermedio, así también como en los márgenes periféricos del área urbana, sobre todo la parte sur, que es la que ha experimentado fuertes niveles de crecimiento en la última década, asimismo, se detecta que un fuerte crecimiento en sectores con niveles de marginación bajos (bajo y muy bajo) (Ver Figura 10. Tasa de crecimiento poblacional (r) por AGEB, año 2010), marcando el crecimiento expansivo de la ciudad. Al respecto, De Mattos (2006) señala el peso que las clases medias, particularmente, tienen la expansión incontrolable de la ciudad al encontrar en espacios más alejados de las zonas centrales opciones de vida diferentes, con una mejor calidad de vida.

Figura 25. Grado de Marginación Urbana para la ciudad de Culiacán, datos por AGEB, 2010

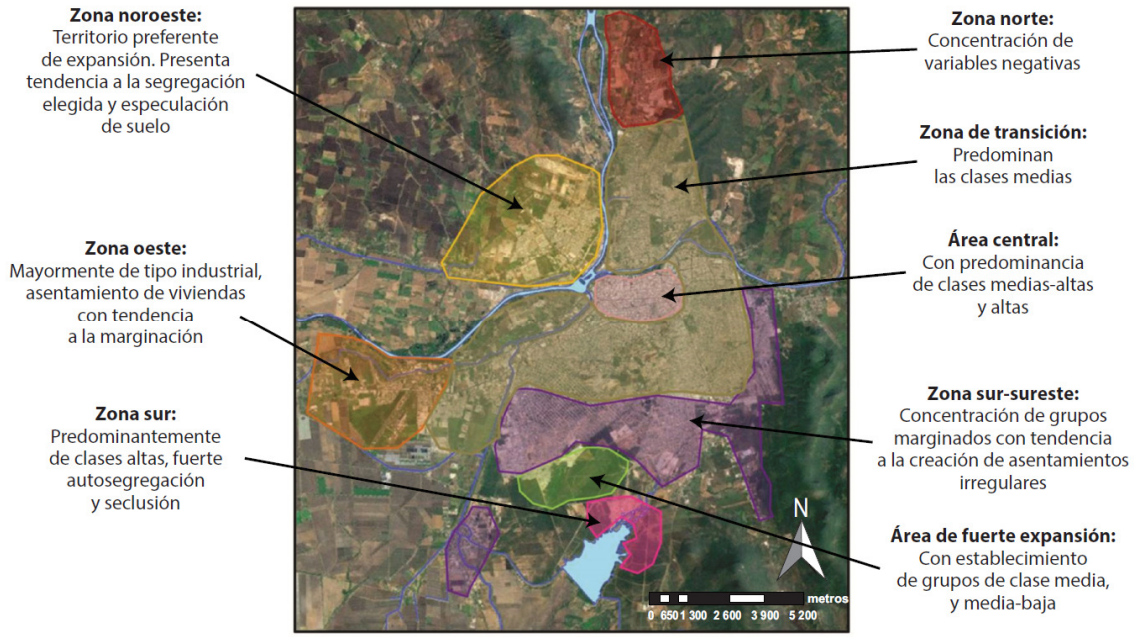


Fuente: Pérez-Tamayo (2013, p. 78)

La figura 26 presenta un resumen de las dinámicas que se desarrollan en la ciudad de Culiacán, tanto de las dinámicas de crecimiento como de ubicación de las clases sociales. Su realización responde a un análisis más completo que toma en cuenta la distribución territorial de la población según ingresos, instrucción escolar, situación de hacinamiento, población ocupada, características de las viviendas, viviendas desocupadas, valor catastral del suelo, fraccionamientos cerrados, asentamientos irregulares, así como cuatro índices de segregación; índice de segregación de Duncan, índice de aislamiento, índice Delta de Duncan y el índice de agrupamiento absoluto (Pérez-Tamayo, 2013). En este sentido, se identifican áreas que comparten comportamientos y pautas concretas del desarrollo. Las áreas periféricas de la ciudad son el lugar de concentración de la marginación y la exclusión social y, si bien pueden encontrarse manifestaciones locales, las expresiones encontradas en la ciudad de Culiacán comparten características con las pautas reportadas a nivel global, particularmente con las presentes en América Latina dentro las cuales el vaciamiento de las áreas centrales es

una de las más evidentes (Ibidem). Asimismo, se apunta que el modelo urbano disperso que ha imperado en la ciudad favorece la construcción de urbanizaciones en la periferia de la ciudad, proliferando en los últimos años los barrios de tipo cerrado, para las clases altas y medias-altas principalmente, lo cual genera una periferia polifacética, mezclándose el territorio de grupos medios y de alta renta, con grupos de bajos ingresos sin que esto signifique algún tipo de convivencia, lo cual significa un cambio en los tradicionales patrones de la segregación (Ibidem).

Figura 26. Esquema explicativo de Culiacán con distinción de zonas con similares características, 2010



Fuente: Pérez-Tamayo (2017, p. 580)

Es necesario mencionar que, dado que el análisis está realizado a nivel AGEB, los procesos "micro", es decir, que suceden a escalas más pequeñas que las presentadas no son perceptibles en dicho estudio, por lo que, la segregación y distinción social a nivel colonia, una escala interesante de abordar dadas las características de los procesos descritos, no estarían reflejándose.

5.4. Movilidad urbana en Culiacán.

La movilidad es uno de los temas más recurrentes en las agendas gubernamentales hoy en día, pues el rápido crecimiento urbano y poblacional, así como los diversos problemas económicos que se han suscitado en la región de América Latina han exacerbado los problemas asociados a la movilidad urbana, visibilizando aún más las desigualdades sociales, y dificultando el acceso a las oportunidades presentes en las ciudades de la región.

Lo que se conoció alrededor del mundo como el "modelo de desarrollo urbano deseable" hacia los años cincuenta, que enaltecía la modernidad y una nueva manera de movernos por la ciudad y, por ende, el uso del automóvil privado fue adoptado en la ciudad de Culiacán sin reservas, sin siquiera plantearse procesos de adaptabilidad que permitieran aprovechar los beneficios de este modelo o cuestionar sus inconvenientes. De esta manera, la estructura tradicional de la ciudad se modificó para dar paso a grandes avenidas, se realizaron intervenciones en las calles existentes para aumentar su capacidad y dar prioridad de paso a la máquina automotora. En estas intervenciones se destaca la influencia que las ciudades estadounidenses -particularmente- tuvieron en la concepción urbana de la ciudad de Culiacán pues, debido a la cercanía con ese país, significaban el modelo de referencia de la modernidad a la que se aspiraba llegar. En este sentido, se distingue la pérdida de proporción y valor de lo humano, representado en este caso por la movilidad peatonal, la ciclista o la que carece de motor, aspectos que son perceptibles al recorrer hoy en día la ciudad, que carece de aceras adecuadas, en la mayoría de los casos obstaculizadas, muy reducidas e incluso en muchos sitios inexistentes, con velocidades vehiculares permitidas que son excesivas para tratarse de zonas urbanas, una gran cantidad de puentes peatonales a fin de no "obstaculizar o ralentizar" el tráfico vehicular, entre otros aspectos, lo que visibiliza las prioridades de la ciudad y el manejo que se le da a la pirámide de la movilidad en Culiacán.

En esta área urbana, durante muchos años transportarse de un lugar a otro de la ciudad fue relativamente fácil, principalmente porque las distancias lo permitían, aunado a que no existían los "obstáculos" a la movilidad que hoy en día se presentan y que se vuelven parte de la situación actual de esta dinámica. A partir del crecimiento de la ciudad nos encontramos ante un crecimiento de las distancias y tiempos recorridos, un aumento en el uso del automóvil privado, y un incremento de la velocidad de viaje permitida, pero a la vez, la velocidad media de viaje se ha visto "afectada" por los congestionamientos viales que van en aumento. En este sentido, los problemas asociados a la movilidad más notorios en la ciudad



son los congestionamientos viales, los accidentes de tráfico, las horas pérdidas en los desplazamientos, los atropellamientos y daños a la integridad física, sin embargo, existen otros muchos problemas que tradicionalmente no se asocian a la movilidad dado que su vínculo es más difícil de establecer, cuestión que a su vez dificulta su visibilidad y erradicación. Entre estos se pueden contar la segregación del espacio por temas de accesibilidad, la seguridad, la especulación del suelo y la vivienda, entre otros. En este sentido, la movilidad se vuelve un elemento central en la consecución de una calidad de vida aceptable, permitiendo la integración social y la vinculación socioterritorial.

Como derecho ciudadano, la movilidad en Culiacán tiene muchas aristas que merecen ser analizadas para determinar la forma en que se está cumpliendo o trasgrediendo este derecho, y muchos otros que se desprenden de éste. Entender la importancia que juega en el acceso a cuestiones elementales, como el trabajo, la educación, la salud, la recreación y la participación social es de suma importancia en un territorio marcado por la diferencia y la desigualdad de oportunidades. Así pues, es necesario abordar la política de transporte existente en la ciudad, entendida como el conjunto de actuaciones encaminadas al impulso y organización de los desplazamientos de la ciudad, cual sea el medio que se utilice para realizarlo, así como las cuestiones inherentes a las organización, oportunidades y restricciones a la circulación.

Por otro lado, establecer las particularidades locales de la movilidad cotidiana en Culiacán, tomando como base el planteamiento de las cuestiones elementales a las que debemos tener la posibilidad de acceder en los territorios urbanos a fin de lograr el desarrollo integral de la sociedad y la ciudadanía que la forma, será uno de los aspectos a abordar a lo largo de este apartado. Reiterando que, la movilidad cotidiana es aquella que tiene que ver con la práctica habitual y reiterada de desplazamientos, cual sea su duración o distancia, así como el motivo o fin por el cual se realice dicho desplazamiento.

5.4.1 Generalización de la situación actual de la movilidad en la ciudad.

Si bien, en México no abundan los estudios sobre movilidad debido a diferentes factores, entre los que se destacan la escasez de información y los altos costes en la generación de datos que permitan su estudio (Casado Izquierdo, 2008), la situación es aún más deficiente en Culiacán. Si bien, en esta ciudad existen un par de estudios realizados a partir de encuestas



origen-destino requeridos desde la esfera gubernamental[36], aún no se cuenta con una sistematización en su estudio que permita esclarecer la evolución que han presentado los mismos flujos origen-destino con el paso del tiempo, o abordar otros aspectos que son de suma importancia para el entendimiento de esta dinámica en la ciudad. En cuanto a investigaciones académicas, hasta el momento solo se conoce la existencia de la elaborada por Correa Delval (2011) en la que aborda la accesibilidad de los asentamientos urbanos periféricos de la ciudad, como parte de su tesis de máster. Debido a esto, es posible afirmar que la movilidad es aún un tema inexplorado en el contexto urbano de esta ciudad.

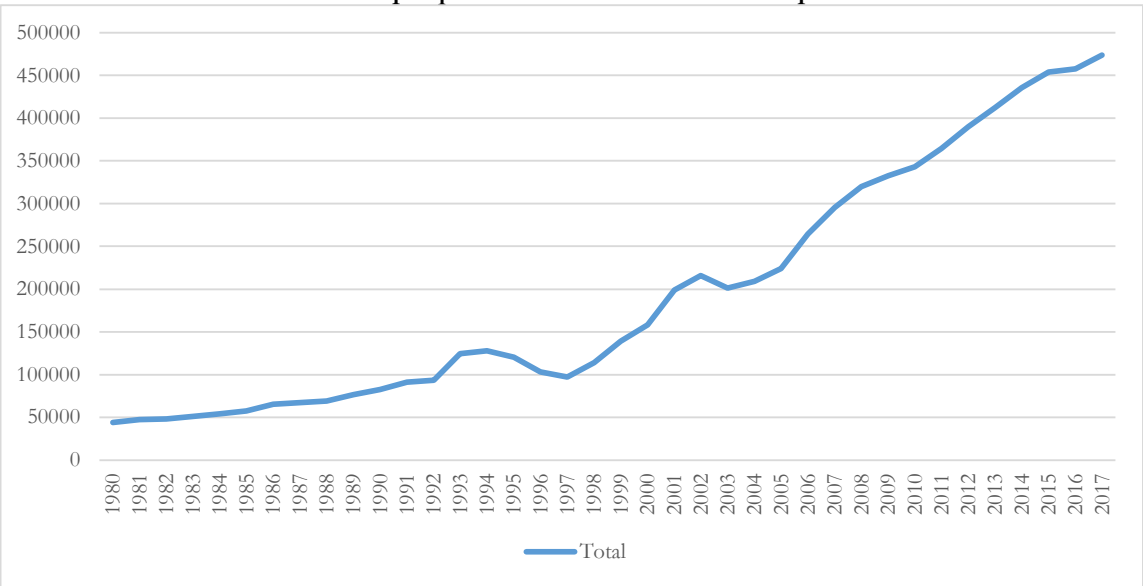
En cuanto a los instrumentos normativos existentes, hasta el momento, se cuenta con un Plan Parcial de Movilidad para la ciudad de Culiacán que fue aprobado en 2006, aún vigente. Esta fue la primera vez que se abordó un tema tan importante en la ciudad elevándolo legalmente a la condición de política pública. Sin embargo, debe decirse que éste carece de una política clara, así como de las estrategias que podrían llevar al mejoramiento de las condiciones actuales de la movilidad. En 2018 se inició un proceso para actualizar dicho plan, sin embargo, hasta hoy no se ha publicado formalmente su actualización. En sí, los elementos más importantes de los cuales carece el plan en vigencia son de las estrategias específicas que se logren traducir en el desarrollo y crecimiento económico del territorio, así como una vinculación más enfática con los demás planes vigentes que lleve a un funcionamiento integral del área urbana de Culiacán. Asimismo, también se detecta una importante deficiencia en la política de transporte público y no motorizado, necesaria para lograr el desarrollo sostenible de la ciudad, a la vez que desincentivar el creciente parque vehicular.

Al respecto de esto último, las cifras disponibles para el municipio de Culiacán destacan el intenso crecimiento que ha tenido el parque vehicular, pues desde 1980 hasta el año 2017 se ha registrado un aumento del 1.074%. Tan solo desde el año 2000 hasta el 2017 se ha registrado un aumento de casi el 300%. El gráfico 2 (Crecimiento del parque vehicular total en el municipio de Culiacán) muestra este incremento exponencial, siendo más fuerte desde el año 2000 en adelante. Si bien, durante la década de los noventa se detectan ciertos momentos en que el parque vehicular tuvo un crecimiento abrupto, éste tiene su explicación

[36] Se tiene conocimiento de dos estudios que incluyen encuesta origen-destino dentro de su metodología. El primero, realizado hacia el año 2006 en el marco de la elaboración del Plan Parcial de Movilidad para la ciudad de Culiacán (2006) y el segundo, que complementó al primer estudio, realizado por la consultoría LOGIT (2010) en el marco de la realización del proyecto de creación de corredores de transporte público en la ciudad, como parte de la modernización del transporte. Este último estudio no fue completado, y se cuenta solamente con información parcial de las encuestas origen-destino realizadas.

en la apertura del Tratado de Libre Comercio de América del Norte que México firma con Estados Unidos y Canadá, que permitió la importación y regularización de automóviles al territorio mexicano. Dichos vehículos provinieron principalmente de Estados Unidos y se trató, en su mayoría, de unidades usadas.

Gráfico 2. Crecimiento del parque vehicular total en el municipio de Culiacán.



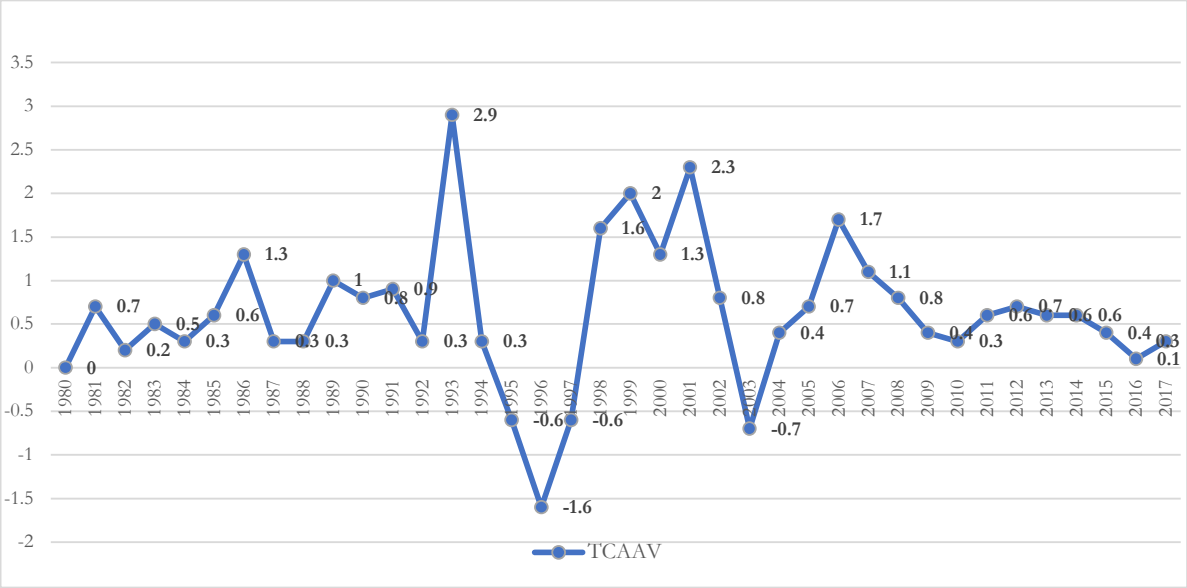
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Según la TCAA (gráfico 3), destacan 1993, 1999, 2001 y 2006 como los años durante los cuales se presentó el aumento más significativo en esta tasa. Por su parte, los años que mostraron cifras negativas de crecimiento fueron 1996 y 2003, descensos en la tasa iniciados en 1994 y 2002, coincidiendo con periodos de crisis financiera en el país que desincentivaron la compra de vehículos y otros bienes. Pasando el fuerte periodo de crecimiento, a partir del año 2010, el parque vehicular se ha mantenido con un ritmo constante de crecimiento, si bien, se presenta considerablemente menor que en las décadas anteriores, a partir del gráfico 2 (Crecimiento del parque vehicular total en el municipio de Culiacán) se reconoce que dicho crecimiento se muestra constante. Para el año 2017, el municipio de Culiacán contaba con 473.830 vehículos registrados, en un territorio con una población total de 949.236[37], lo que significa que, por cada 2 habitantes, hay un vehículo registrado. En el ámbito de la ciudad, considerando que el 90% de los vehículos del municipio circulan en la ciudad de Culiacán[38],

[37] Proyección de población propia, sacada con base en los datos intercensales 2015 de INEGI.
[38] Se consideró este porcentaje debido a que la ciudad cuenta con más el 84% de la población municipal en 2015, y generalmente la tasa de motorización es mayor en las urbes que en las zonas rurales.

representa que, en 2017, por cada 1,88 habitantes, se registra un vehículo. Los registros históricos muestran que, desde el año de 1980 el número de habitantes por vehículo se ha reducido significativamente (Tabla 5. Evolución del número de habitantes por vehículo e índice de motorización, Culiacán). Tan solo entre 1980 y el año 2000, el número de habitantes por vehículo se redujo a más de la mitad, esa misma proporción de reducción es la que se presentó en los 15 años siguientes. En cuanto al índice de motorización, se destaca que, para el año 2015, existían 532,91 vehículos por cada mil habitantes, cifra muy por encima del promedio nacional que fue de 334,44 para ese mismo año.

Gráfico 3. Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo (TCAA) del parque vehicular total en el municipio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con estadísticas de vehículos de motor registrados según INEGI .

Tabla 5. Evolución del número de habitantes por vehículo e índice de motorización, Culiacán

Año	Población	Vehículos	Habitantes por vehículo	Índice de motorización
1980	304.826	39.672	7,7	130,15
1990	415.046	74.524	5,6	179,56
2000	540.823	142.593	3,8	263,66
2010	680.998	308.84	2,2	453,51
2015	766.736	408.602	1,88	532,91

Fuente: Elaboración propia con datos censales y estadísticas de vehículos de motor registrados, INEGI.

En la misma línea, se presenta el gráfico 4, en la que se observa que, el crecimiento más grande en cuanto a tipo de vehículo en el periodo estudiado ha sido el automóvil. En efecto, al comparar el gráfico 2 y el gráfico 4, se aprecia como el crecimiento expresado en la primera se corresponde fielmente con la línea de crecimiento de la segunda. De 1980 al 2017 el automóvil privado incrementó su presencia en un 1.465%, tan solo desde el año 2000 al 2017, su aumento fue del 376%, es decir, la presencia del automóvil, por sí solo, representó un aumento mayor que el registrado globalmente por todos los tipos de vehículos registrados en estos periodos. Desde el año 2010, el aumento no ha sido tan categórico como en las décadas pasadas, pero, con un 145% de incremento desde entonces hasta 2017, las cifras siguen siendo muy elevadas. En cuanto a la distribución del parque vehicular por tipo, se presenta el gráfico 5, que muestra el predominio que existe del automóvil, seguido de lejos por el camión de carga, aunque su fuerte presencia también es un aspecto que merece consideración dada la gran cantidad de unidades en circulación en la ciudad y su importancia en la distribución modal del parque vehicular. Este hecho puede ser explicado bajo dos apreciaciones principales: por un lado, se encuentra la fuerte dinámica agrícola y ganadera que se desarrolla en el municipio, la cual se ha explicitado, que requiere de este tipo de vehículos para el movimiento de sus productos; y por otro lado, se encuentra el amento en el flujo de mercancías provenientes del exterior, como consecuencia de una deslocalización de las compras, a partir del uso de nuevas tecnologías de comunicación y plataformas de consumo. Ambas dinámicas se perfilan como las causas explicativas de la fuerte presencia de este tipo de transporte en la ciudad. Por último, entre los vehículos de tipo privado se encuentra la motocicleta, que también ha tenido un incremento importante en los últimos años, finalizando con el camión de pasajeros o transporte público, cuyas cifras de crecimiento revelan el estancamiento que experimenta este sector. Este hecho evidencia la política de transporte en Culiacán -o la carencia de ésta-, misma que no ha logrado contener el boom del automóvil privado y, por el contrario, impulsar otros medios de transporte masivo a fin de eficientizar la movilidad en la ciudad pues, estas mismas gráficas muestran el bajo crecimiento que presenta el transporte público, sobre todo, en comparación con los otros medios, ya que se presenta como el que menor crecimiento ha tenido. Esta cuestión es especialmente importante dado el papel estructurador del territorio que tiene el transporte público, ya que el acceso a la ciudad y las diferentes actividades que ofrece dependen estrechamente de la calidad y cobertura del sistema, aumentado o estrechando la brecha social y las desigualdades que en las urbes tienden a intensificarse.

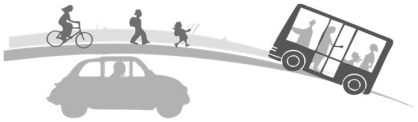
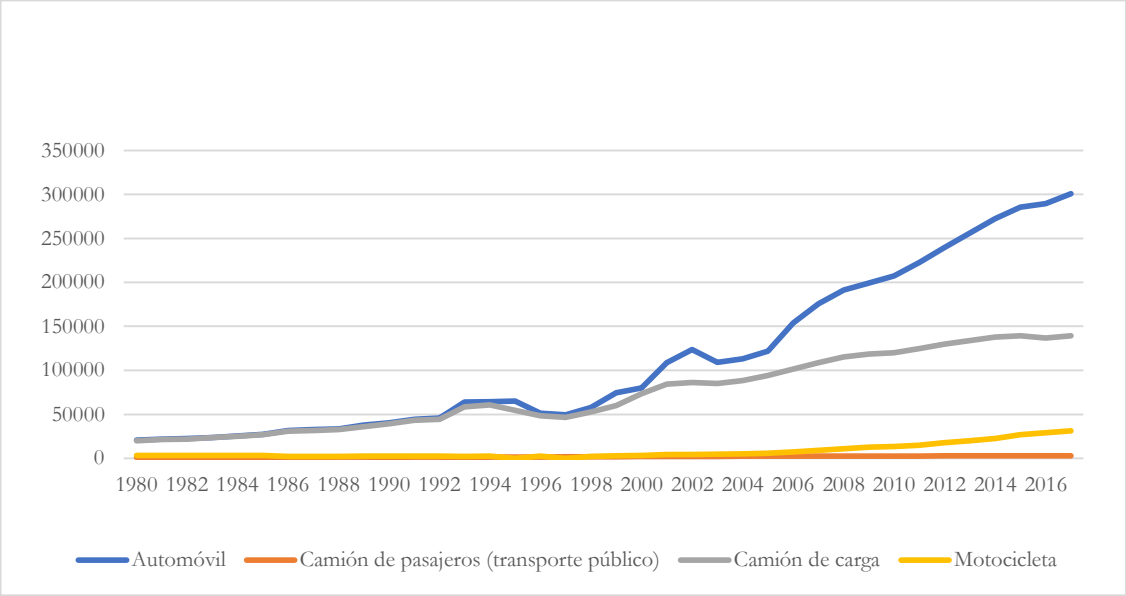
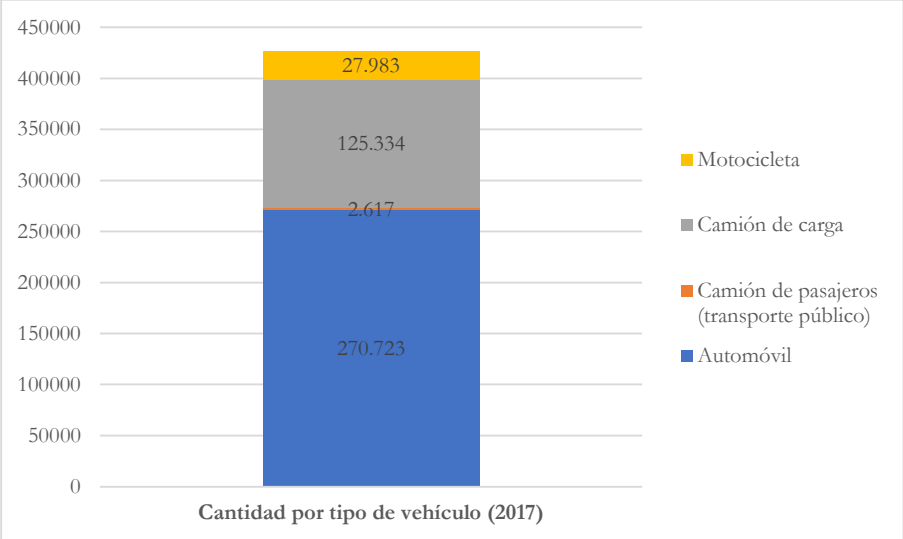


Gráfico 4. Crecimiento de vehículos en el municipio de Culiacán por tipo de vehículo



Fuente: Elaboración propia con estadísticas de vehículos de motor registrados, INEGI.

Gráfico 5. Distribución modal del parque vehicular de Culiacán, 2017

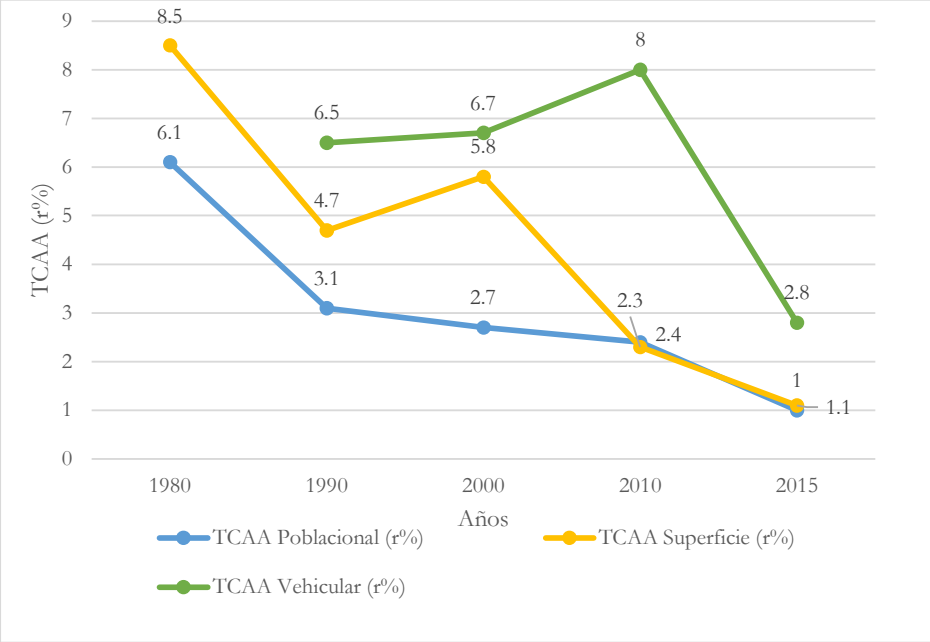


Fuente Elaboración propia con estadísticas de vehículos de motor registrados, INEGI.

Por otra parte, al realizar un análisis comparativo entre las TCAA de población, superficie territorial y vehículos en la ciudad es evidente que la tasa más alta corresponde a la TCAA vehicular, incluso, para el año 2010, cuando las otras dos tasas registraron un descenso muy importante, la tasa vehicular encuentra su valor más alto (Gráfico 6. Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo de Población, Superficie y Vehículos de la ciudad de Culiacán). A partir del año 2010 se registra un decremento importante en las tres tasas comparadas que denota

una tendencia a la baja, sin embargo, el crecimiento vehicular sigue siendo significativamente más alto que el poblacional o la superficie territorial de la ciudad.

Gráfico 6. Tasa de Crecimiento Anual Acumulativo de Población, Superficie y Vehículos de la ciudad de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con datos censales, estadísticas de vehículos de motor registrados, e información proporcionada por el IMPLAN.

A partir de los análisis anteriores se revela que uno de los elementos más importantes a destacar es la fuerte dependencia que existe en la ciudad hacia el uso del automóvil privado que queda demostrada a partir de diferentes indicadores. El crecimiento del parque vehicular, sobre todo el vehículo privado, no correspondido con el crecimiento poblacional o territorial, fomenta aún más la desarticulación del territorio, la segregación espacial, asimismo provoca una segmentación de bienes y servicios que aumenta aún más la brecha social.

La expansión territorial y la desarticulación del territorio ejercen presión sobre otras dinámicas del territorio. En este sentido, la alta tasa de incorporación de vehículos particulares a la circulación en la ciudad se presenta como una de las consecuencias del incremento en las distancias, de la fuerte centralidad aún predominante y de las deficiencias en el transporte público, que presentadas en conjunto motivan aún más las aspiraciones individuales de adquisición de un vehículo privado para ser el medio principal de los desplazamientos en la ciudad. Ya que desde la política pública poco se ha efectuado para revertir esta tendencia, las posibilidades de intervención son amplias y diversas. Según un

estudio realizado por Sinaloa Red Plus (2010), se estimaba que el 65% de los viajes se realizaban en transporte privado, y un 35% en transporte público, cifras que tendrían que actualizarse a fin de conocer la situación actual, así como el escenario tendencial que sigue la ciudad.

Por otra parte, también se destaca la mala calidad la infraestructura peatonal, así como la escasa infraestructura ciclista. De acuerdo a los datos de INEGI (2014), el 37,24% de la totalidad de las manzanas de la ciudad contaba con banquetas en todas las vialidades, mientras que el 17,46% no contaba con banqueta en ninguna de sus vialidades (Tabla 6. Disponibilidad de banqueta por manzana). El porcentaje más alto corresponde a la existencia de banquetas en alguna vialidad de la manzana, sin especificar si se refiere a una, dos o tres de los cuatro lados que la conforman, por lo que la estadística disponible es insuficiente para determinar la cobertura peatonal real con la que se cuenta. Sin embargo, de acuerdo con los recorridos realizados por la ciudad, se detecta una fuerte carencia de este espacio necesario para la circulación peatonal. Por otra parte, la mala calidad de estas banquetas es una de las carencias más significativas, pues, existen una gran cantidad de banquetas que aun cuando las estadísticas las computen como existentes, la realidad es que se trata de espacios muy estrechos, que conviven con infraestructura de diferentes servicios que obstruyen el poco espacio disponible, con variaciones en los niveles por lo que la circulación peatonal es prácticamente imposible, aún más si se cuenta con alguna discapacidad o para el arrastre de los coches de bebé, por lo que se vuelve una escena común en Culiacán ver peatones circulando por la vialidad. Asimismo, se tiene detectado que, conforme la distancia al centro es mayor, la calidad de las banquetas decrece (Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, 2018b).

Tabla 6. Disponibilidad de banqueta por manzana.

Disponibilidad de banqueta	Porcentaje de manzanas
Banquetas en todas las vialidades de la manzana	37,24%
Banqueta en alguna vialidad de la manzana	40,79%
Banqueta en ninguna vialidad	17,46%
No especificado	4,49%
Total	100,00%

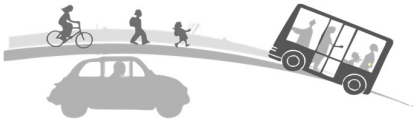
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI, del programa "Características de las localidades y del entorno urbano 2014".

En cuanto a la infraestructura ciclista, ésta se ha habilitado en la ciudad en los últimos 10 años, y a un ritmo muy lento. Actualmente existen 16,4 km lineales de carriles exclusivos para la bicicleta, por lo que la red es muy pequeña y con una muy baja cobertura, dada su alta dispersión y su nula conectividad entre sí. La tipología de estos carriles es variada, pues no existe un estándar o lineamientos que permitan orientar las intervenciones de este tipo en la ciudad, por lo que es posible encontrar carriles exclusivos junto a la calle, o apartados de calle, con una diversidad de elementos físicos que los delimitan, que tampoco se encuentran homogeneizados. De la mínima infraestructura de estacionamiento para bicicletas que existe, la mayoría ha sido colocada por particulares en sus predios o el espacio público cercano a éstos, y solo se encuentran algunos edificios públicos con biciestacionamientos provistos por la administración municipal. Tampoco existen programas de bicicleta pública o campañas que fomenten su uso[39], si bien se encuentran algunas organizaciones de parte de la sociedad civil que tratan de impulsar su uso, no se ha llevado a cabo una sinergia con las entidades correspondientes de la administración municipal que lleve a su éxito. Por otro lado, la baja cultura ciudadana y la falta de convivencia con estos medios de transporte deriva en la invasión de esta infraestructura, su deterioro, una falta de aceptación por una parte de la sociedad, así como diversos accidentes de tránsito en los cuales se ha dañado seriamente la integridad física de usuarios y usuarias de la bicicleta, lo que desincentiva más su uso.

En efecto, las inversiones realizadas en cuanto a infraestructura de la movilidad revelan las prioridades y la visión gubernamental sobre ésta, que han invertido la pirámide de la movilidad, pues las inversiones se encuentran enfocadas en el mejoramiento de la circulación vehicular a partir de intervenciones en vialidades, puentes a desnivel (elevados o soterrados), semáforos -que en escasas ocasiones incluyen elementos para el paso peatonal-, pavimentación de calles -que muchas veces excluyen las banquetas-, y pesar de las voces ciudadanas que se han levantado a favor de la incorporación de infraestructura ciclista o peatonal de calidad en dichas intervenciones, no se han visto resultados al respecto.

Referente a las condiciones de sustentabilidad, debe decirse que poco se ha hecho en este ámbito. Por una parte, no existen las inspecciones vehiculares que permitan controlar la

[39] Durante un periodo aproximado de 2 años se realizaron rodadas nocturnas de manera mensual, organizadas por sociedades civiles que posicionaron el tema del uso de la bicicleta en la ciudadanía, pero el bajo apoyo gubernamental a la par de la desorganización que imperó en las últimas ediciones provocó el cierre de estas campañas. Asimismo, en 2019 se divulgó la noticia que se instalaría el programa de bici pública en la ciudad de Culiacán, pero a la fecha no ha sido ejecutado.



calidad de los vehículos que se encuentran en circulación, así como sus emisiones, por lo que el parque vehicular es bastante diverso. En este sentido, es posible encontrar unidades de años y modelos recientes que cuentan con todos los elementos en buen estado, pero también existen unidades que, a pesar de ser de años recientes, no cuentan con las condiciones que garanticen bajas emisiones, pues debido a la laxidad en las normas mexicanas, en el territorio nacional se permite la entrada de vehículos al mercado que en otros países como Estados Unidos o los europeos no podrían ser vendidos. Las deficiencias en estos vehículos se detectan principalmente en cuestiones referentes a fallas en la seguridad y las emisiones que expiden al ambiente. Así también, una parte importante del parque vehicular son unidades de más de 15 años, debido al alto reciclaje que se da en esta industria, provocado -entre otros factores- por el bajo nivel adquisitivo con el que cuenta la población mexicana, así como las importaciones de coches de segunda mano provenientes de Estados Unidos, situación que es posible debido al Tratado de Libre Comercio de América del Norte y que ha generado un mercado rentable en la ciudad. Estas condiciones no son exclusivas de los automóviles particulares, pues se presentan en la totalidad del parque vehicular.

Asimismo, también se carece de arborización urbana adecuada que ayude a mitigar las altas temperaturas y que permita que los medios de movilidad no contaminante sean una alternativa real en la ciudad, por lo que caminar o circular en bicicleta en Culiacán en los meses de verano, donde se alcanzan temperaturas más altas que los 40°C es una tarea prácticamente imposible con las condiciones actuales.

Otro aspecto importante al valorar las condiciones de la movilidad de una ciudad es el que corresponde a la seguridad. Este tema puede ser expuesto desde diferentes aristas, por una parte, se encuentra la siniestralidad vial, que corresponde a los accidentes de tránsito, ya sea entre vehículos o en los que se ven involucrados peatones. Pero, por otro lado, se encuentra la seguridad al circular por la ciudad, ya sea en vehículo automotor, caminar o en bicicleta o cualquier otro medio de transporte no motorizado, y esto tiene que ver con la seguridad en general en la ciudad, es decir, los robos, asaltos o cualquier tipo de agresión que se lleve a cabo y que esté desincentivando los movimientos por la ciudad o en ciertas zonas, horarios o en ciertos medios de transporte por considerarse más vulnerables al respecto.

En la ciudad de Culiacán, durante el año 2017 ocurrieron un total de 4.857 siniestros viales, que representa el 97,47% de la totalidad de los siniestros del municipio y el 73,66% de los



accidentes viales reportados en el estado de Sinaloa (Mapasin, 2019). Esto representa una tasa de 6,33 accidentes por cada 1000 habitantes. Según datos de la STCONAPRA (2018), los indicadores de muertes por accidentes de tránsito anuales refieren que, en 2016 se registraron 26,6 muertes anuales por cada 100.000 habitantes, colocando a la ciudad de Culiacán en la cuarta posición por número de fallecidos en accidentes de tránsito a nivel nacional. La figura 27 muestra los puntos donde se registraron dichos accidentes, lo que hace visible como se concentran en la parte central de la ciudad, así como a lo largo de los corredores y avenidas más importantes, lo cual resulta lógico pues es donde se concentra la circulación de los vehículos. Por otra parte, también se destaca el alto número de decesos, tan solo en 2016 se registraron 236 defunciones como consecuencia de algún incidente de tránsito, de esta cifra, 117 fueron peatones, colocando a Culiacán en el primer lugar a nivel estatal en cuanto a este tipo de decesos.

Figura 27. Accidentes de tránsito reportados en el año 2017, Culiacán



Fuente: Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Culiacán, IMPLAN, 2018, pág. 53

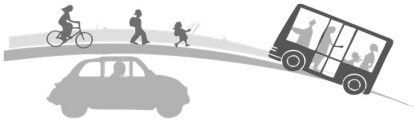
Al respecto de la seguridad en la ciudad, Culiacán cuenta con uno de los niveles más altos de robo de vehículos a nivel nacional, así también, se destaca el alto número de incidentes delictivos que hacen que desplazarse por la ciudad y por ciertas zonas en específico sea

percibido como un riesgo. Más vulnerables se perciben quienes realizan sus desplazamientos en el transporte público, pues además de ser sujeto de asaltos, se han detectado diversas situaciones de robos sin violencia (carteristas), así como agresiones de tipo sexual, sobre todo a mujeres y adolescentes. En una situación similar de vulnerabilidad se encuentran quienes realizan sus desplazamientos en bicicleta o a pie, de manera que limitan sus desplazamientos a ciertos horarios y zonas.

De acuerdo con los resultados de la encuesta domiciliaria 2016, en el que se valoraron las percepciones de la ciudadanía, el 49,88% de las personas encuestadas respondieron estar completamente de acuerdo con que viajar en auto es más seguro que hacerlo en transporte público. Destaca que, la proporción más alta de respuestas de en esta categoría fue la emitida por la población que habita la zona con los indicadores socioeconómicos más altos de las tres zonas donde se realizó dicha encuesta. Por el contrario, la proporción más baja se encuentra en la zona considerada como de categoría media. En la misma línea, se percibe que, viajar en auto es más seguro que ir a pie o viajar en bicicleta. De los tres modos de transporte cuestionados en comparación con el automóvil (transporte público, bicicleta, desplazamientos peatonales), el que más inseguro se percibió fueron los viajes en bicicleta (Tabla 7. Comparación de percepciones de viajes entre automóvil y diferentes medios de transporte).

Tabla 7. Comparación de percepciones de viajes entre automóvil y diferentes medios de transporte

Viajar en automóvil es más seguro que en transporte público				
Valoración	**Interlomas**	**Zona Dorada**	**Lirios del Río**	**Total**
Completamente en desacuerdo	3,74%	3,00%	9,32%	4,94%
En desacuerdo	4,67%	2,00%	5,93%	3,76%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6,54%	29,00%	18,64%	20,47%
De acuerdo	19,63%	23,00%	18,64%	20,94%
Completamente de acuerdo	65,42%	43,00%	47,46%	49,88%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Viajar en automóvil es más seguro que en bicicleta				
Valoración	**Interlomas**	**Zona Dorada**	**Lirios del Río**	**Total**
Completamente en desacuerdo	3,74%	2,50%	5,08%	3,53%
En desacuerdo	3,74%	1,50%	8,47%	4,00%



Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12,15%	9,50%	17,80%	12,47%
De acuerdo	18,69%	13,00%	17,80%	15,76%
Completamente de acuerdo	61,68%	73,50%	50,85%	64,24%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Viajar en automóvil es más seguro que ir a pie

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	4,67%	3,50%	7,63%	4,94%
En desacuerdo	4,67%	4,50%	9,32%	5,88%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	30,84%	28,50%	29,66%	29,41%
De acuerdo	8,41%	9,50%	9,32%	9,18%
Completamente de acuerdo	51,4%	54,00%	44,07%	50,59%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otro lado, existen también varios servicios de transportación privada tipo taxi. El servicio de taxi funciona a través de concesiones estatales, de las cuales existen más de 2.200 en la ciudad de Culiacán. Ante la llegada de diversas plataformas de transportación privada, de la cual Uber fue la primera en octubre de 2016[40], los viajes de los taxis, ya de por sí mermados, se han visto disminuidos, por lo que han tenido que adaptarse o compartir la demanda, lo que ha generado diversas protestas por parte de los concesionarios de taxis que ven una competencia desleal entre éstos y las plataformas que han surgido. Debe señalarse que, a partir de la entrada de dichas plataformas en la ciudad y ante las carencias que presenta el transporte público compartido en la ciudad, la demanda de viajes en este tipo de transporte privado se ha incrementado considerablemente, conllevando ciertas consecuencias a la movilidad, como lo son el aumento del tráfico y los congestionamientos viales y una baja en la demanda de usuarios de transporte público -lo que a su vez dificulta el proceso de modernización-.

A partir de todo lo anterior se evidencia una fuerte inequidad en las condiciones de accesibilidad en la ciudad, pues la falta de impulso a los sistemas de transporte masivo no ha permitido que se posicione como una alternativa eficaz, segura y válida para la ciudadanía, que en su mayoría busca hacerse de un vehículo automotor particular, pues se considera que

[40] La entrada de dichas plataformas fue posterior al levantamiento de campo realizado con motivo de esta investigación, por lo que su uso no se refleja en la encuesta ni en las entrevistas realizadas.



es la única forma de poder trasladarse en la ciudad de manera que se puedan satisfacer sus necesidades diarias y no quedar relegado de las oportunidades que existen en ella, ya sea por cuestiones atribuibles a las rutas existentes o la situación generalizada de inseguridad que se experimenta en la ciudad.

5.4.2 La oferta de transporte público.

El servicio de transporte público intraurbano en Culiacán opera bajo la misma modalidad que prácticamente el resto del país -salvo contadas excepciones-. Dicha forma de operar es a través de concesiones públicas otorgadas desde el gobierno estatal a personas físicas o morales, y éstos a su vez se agrupan en organizaciones, rutas o sindicatos. Este modelo deriva en la operación de las unidades bajo el esquema "hombre-camión", que significa que, no se encuentran agrupadas las unidades en empresas, sino que las personas físicas o morales a las que se les otorga la concesión cuentan con ciertas unidades dentro de su organización. En Culiacán, el servicio de transporte público es prestado a través de 7 organizaciones; Alianza; Minibuses Blancos; Palazuelos; Chema; CROC; Grupo Ibarra y; Rutas Independientes (Sinaloa Red Plus, 2010). Sin embargo, dentro de estas organizaciones se encuentran muchos concesionarios que cuentan desde 1 hasta más de 20 unidades. Se estima que en el sistema operan alrededor de 1.000 unidades (Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, 2018b). Una de las carencias más grandes de este sistema es que no funcionan como empresa, sino que cada unidad tiene sus ganancias propias según el pasaje transportado en el día. Por otro lado, los operarios o conductores de las unidades muchas veces no cuentan con contrato, seguridad social o prestaciones de ley, obteniendo ganancias según el pasaje que trasladen, es decir, que se les paga un porcentaje de lo recaudado en el día, lo que provoca una lucha continua entre unidades de la misma ruta o entre rutas que se superponen por ganar el pasaje.

Actualmente se cuenta con 66 rutas[41] de transporte público en la ciudad, con una buena cobertura en general, salvo algunas zonas de alta plusvalía (La Primavera y Colinas) y otras de equipamiento (sector Aeropuerto) en las que no se tiene cobertura de servicio, lo que dificulta los traslados a quienes tienen que acudir a éstas, sobre todo por motivos laborales (Figura 28. Rutas del sistema de transporte público de Culiacán). Existe una concentración

[41] Existe discrepancia en esta cifra, pues algunos estudios y/o organizaciones indican que existen rutas fijas y ramales de éstas, los cuales no cuentan como una ruta.

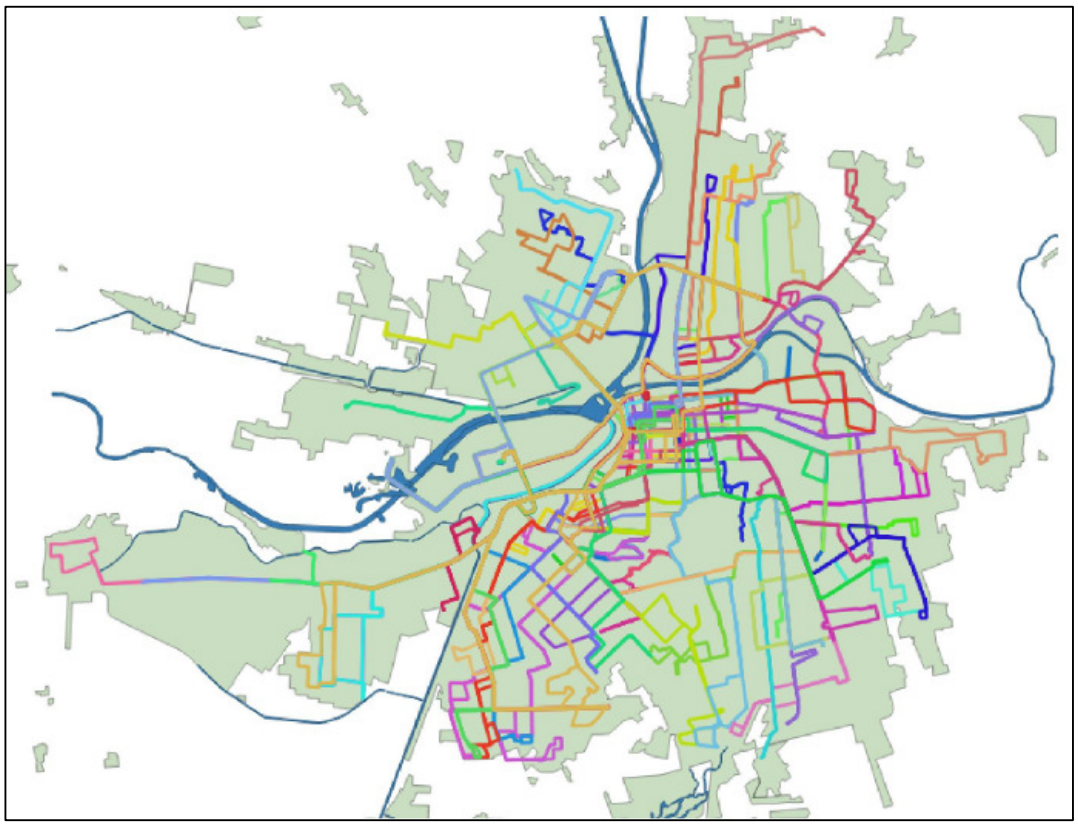
de las rutas en el centro de la ciudad, pues de las 66 rutas existentes, 65 pasan por este sector, lo que genera saturación, caos vial y un desorden generalizado en las paradas, a pesar de que la zona es de los únicos sectores donde éstas se encuentran bien definidas, sin embargo, la gran cantidad de rutas hace que las calles se vean saturadas de unidades bajando y subiendo pasaje. Por el contrario, las zonas periféricas se encuentran menos servidas, en muchas ocasiones con una sola ruta a su disposición, y salvo contadas excepciones es que se puede llegar de periferia a periferia sin realizar un trasbordo, menos aún sin pasar por el centro de la ciudad, es decir, que no existen conexiones eficientes, sino que se impone el paso por el centro, que es donde confluyen las rutas.

Tampoco hay una metodología que defina las rutas de transporte, sino que éstas se establecen y modifican a discreción según las necesidades de movilidad de la ciudad, y a conveniencia de los mismos transportistas. Existe también una sobreposición de las rutas, su servicio no está programado en tiempos ni frecuencias, no se cuenta con paradas establecidas, lo que provoca que algunas vialidades estén saturadas, mientras en otras existe desabasto, lo que dificulta la cobertura, el mantenimiento de los vehículos tampoco se encuentra regulado, por lo que son los mismos concesionarios quienes deciden la periodicidad de las revisiones. La frecuencia de paso entre las rutas es muy variada, dependiendo completamente del número de unidades con las que cuente la ruta, y la operatividad de éstas. A pesar de que se trata de llevar una organización de las unidades de cada ruta, no se cuenta con un horario bien regulado, por lo que es difícil para los usuarios saber con exactitud la hora de paso del transporte, más aún cuando son rutas con pocas unidades. Se carece de un programa claro de capacitación a los conductores, por lo que es común tener numerosas quejas de la conducción de éstos y el servicio en general. Por otra parte, tampoco existe la infraestructura que privilegie la circulación del transporte público, lo que genera una lucha por el espacio de circulación entre los diferentes modos de transporte que conviven en la ciudad, derivando en el caos vial y el alto número de accidentes que se registran. En la remodelación que se realizó en el año 2016 de la Avenida Álvaro Obregón -arteria principal de la ciudad, la cual se proyectó con la finalidad de "agilizar" el tránsito vehicular y darle mayor velocidad a la circulación en una zona que atraviesa el Centro Histórico-, después de varias pugnas se destinó un carril exclusivo para el transporte público y uno compartido, sin embargo, ante la falta de educación vial por parte de la ciudadanía y de los mismos conductores, así como la carencia en la difusión de estas medidas, el carril exclusivo se encuentra continuamente invadido, por lo que es difícil circular y hacer paradas para subir pasaje, asimismo, no se



cuenta con una normativa que establezca claramente las sanciones para tratar de desincentivar la invasión de este carril. Estas situaciones provocan que los riesgos se incrementen, los cuales son asumidos directamente por los conductores y concesionarios, lo que impide conseguir niveles de servicio y eficiencia adecuados. El sistema de transporte no es integrado, es decir, que por cada unidad que se aborde para completar el viaje al destino deseado, se debe pagar la tarifa correspondiente directamente al conductor al momento de abordar, así tampoco se cuenta con una conexión de las rutas que permita realizar trasbordos de manera eficiente y segura.

Figura 28. Rutas del sistema de transporte público de Culiacán



Fuente: Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán en el PIMUS, 2018.

A pesar de las últimas renovaciones de la flota de transporte que se han realizado[42], mediante las cuales se han incorporado nuevas unidades equipadas con aire acondicionado, asientos reservados para personas con capacidades diferentes, adultos mayores y mujeres embarazadas, cámaras de vigilancia conectadas con el Centro Estatal de Comando, Control,

[42] No se sabe con exactitud cuántas unidades han sido renovadas, existen algunas notas de prensa que indican que son alrededor de 50 nuevas unidades para la ciudad de Culiacán. Tampoco se conoce bajo qué esquema de financiamiento se han comprado, el porcentaje de aportación gubernamental, así como también se desconoce las rutas en las cuáles operarán las nuevas unidades.

Comunicaciones, Cómputo e Inteligencia, rampas para el acceso de personas con discapacidad y monitoreo GPS satelital, existen muchas unidades viejas, sin aire acondicionado -sumamente necesario debido a las temperaturas que se presentan en la ciudad-, es decir, las unidades se encuentran en mal estado, a pesar de que la edad promedio no es tan alta. No hay una estandarización en las unidades, coexistiendo una gran diversidad de modelos, por lo que la capacidad entre una unidad y otra es variante. A raíz de lo anterior, se presentan dos tarifas generales[43], determinada por la presencia de aire acondicionado en la unidad; $10,00 por viaje para unidades sin aire acondicionado y $11,00 para las unidades que cuentan con aire acondicionado, existe también una tarifa especial para estudiantes, que es de $3,50 por viaje, y para poder hacer el descuento -aplicado directamente al pagar al conductor- se debe presentar una tarjeta que se tramita en el Gobierno del Estado de Sinaloa.

El modelo de organización informal de los concesionarios ha dificultado la inversión, el financiamiento y, por ende, la modernización del transporte. Existen rutas que son mucho más rentables que otras, pero el modelo de otorgamiento de concesiones genera una inequidad entre éstas, dificultando las tareas para llegar a acuerdos eficientes a fin de poder iniciar el proceso de integración y modernización del transporte, debido a que muchos concesionarios perciben que sus ingresos se verán disminuidos, por lo que prefieren seguir manteniendo el mismo esquema a arriesgarse a dicha transición. El gobierno, por su parte, se mantiene al margen de la operación del sistema de transporte público, lo que produce una opacidad sobre la recaudación real, dificultando la evaluación del sistema y el ajuste de las tarifas.

En cuanto a los tiempos de espera por parte de las y los usuarios, se estima que en general son bajos, ya que el 10% tiene un tiempo de espera de menos de 1 minuto, el 36% espera de 1 a 4 minutos, 27% de 5 minutos, 21% espera de 6 a 10 minutos y el 6% permanece esperando más de 11 minutos (Mapasin, 2016).

Referente al transporte público, en la encuesta realizada en el marco de esta investigación se les preguntó a las personas encuestadas acerca de la percepción de accesibilidad desde la vivienda (Tabla 8. Percepción de accesibilidad desde la vivienda al sistema de transporte público de Culiacán), condición particularmente importante para la elección del medio de desplazamiento. El 49,88% de las personas encuestadas perciben que tienen buena

[43] Lo cual representa alrededor del 9% del salario mínimo diario.

accesibilidad desde su vivienda al sistema de transporte, sin embargo, este resultado global está influido por las respuestas del grupo socioeconómico medio (Zona Dorada), en el cual se encontró la mejor percepción a la pregunta realizada, con un 80,5%. Por el contrario, el grupo socioeconómico de los ingresos más altos fue el que peor percepción tiene al respecto, pues en la escala Likert aplicada, la mejor evaluación fue la que menos elección obtuvo, y a su vez, la peor evaluación recibió el mayor número de elecciones, esto se debe, principalmente, a que solamente una ruta pasa cercano a esta colonia y puede estar influida por el hecho de que, al encontrarse este barrio amurallado, para salir o entrar del recinto solo puede hacerse por dos puntos, los cuales no se encuentran cercanos a algún punto de pasada de la ruta de transporte, por lo que hay que caminar fuera de la urbanización para llegar a éste, además de que, las viviendas que quedan más alejadas de los puntos de entrada y salida forzosamente tienen que rodear todo el recinto para poder salir o acceder a éste. En cuanto al grupo socioeconómico con los niveles más bajos de ingresos, la opinión general es que se cuenta con una buena accesibilidad al transporte público, con un 42,37%. Las percepciones de este grupo son las que se encuentran más cercanas a la media del total general para los tres grupos. Se destaca que, en cada una de las colonias, así como en el total, la percepción de la accesibilidad desde la vivienda calificada positiva o negativamente se manifiesta en un orden ascendente o descendente consecutivo -con una sola excepción en Zona Dorada, pero que cuenta con un margen muy pequeño con su consecutivo-, como si de un consenso general se tratara.

Tabla 8. Percepción de accesibilidad desde la vivienda al sistema de transporte público de Culiacán

Desde su vivienda, ¿tiene fácil acceso al transporte público?				
Valoración	**Interlomas**	**Zona Dorada**	**Lirios del Río**	**Total**
Completamente en desacuerdo	32,71%	1,00%	1,69%	9,18%
En desacuerdo	32,71%	0,50%	5,93%	10,12%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	23,36%	6,50%	12,71%	12,47%
De acuerdo	10,28%	11,5%	37,29%	18,35%
Completamente de acuerdo	0,93%	80,5%	42,37%	49,88%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 9. Intención de uso del transporte público

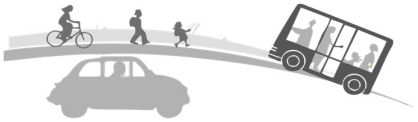
De haber mejoras en el transporte público, ¿lo usaría más?				
Valoración	**Interlomas**	**Zona Dorada**	**Lirios del Río**	**Total**
Completamente en desacuerdo	14,95%	3,50%	1,69%	5,88%
En desacuerdo	27,10%	8,00%	7,63%	12,71%
Ni acuerdo ni en desacuerdo	23,36%	17,00%	15,25%	18,12%
De acuerdo	15,89%	21,50%	27,12%	21,65%
Completamente de acuerdo	18,69%	50,00%	48,31%	41,65%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con información de la encuesta domiciliaria 2016.

5.4.3 Patrones actuales de desplazamiento

Tal como se ha comentado anteriormente, la movilidad en la ciudad de Culiacán es un tema poco explorado, existen pocas investigaciones que profundicen sobre los flujos y patrones actuales de desplazamiento dentro de la ciudad. Los escasos referentes con los que se cuenta se han elaborado desde la administración pública, el primero en el marco de la realización del Plan Parcial de Movilidad para el Desarrollo Urbano en 2006, y el segundo como parte de los estudios para la implementación del proyecto del Primer Corredor Urbano de Transporte en 2010 -aún pendiente-. Si bien en estos dos ejercicios se realizó una importante tarea de recolección de datos a través de la aplicación de encuestas domiciliarias origen-destino y en sitios considerados atractores de viaje en diversos puntos de la ciudad, ninguno de estos cuenta con un análisis e interpretación de datos que incorpore el cruce con otras variables, de manera que puedan establecerse los nexos entre éstas y aportar a la comprensión de las dinámicas que configuran la movilidad y en qué medida influyen.

Para analizar los patrones de desplazamiento de la población en la ciudad en general, se utilizaron las encuestas origen-destino realizadas en el marco del estudio del primer corredor de transporte masivo para Culiacán (Sinaloa Red Plus, 2010). Los flujos de movilidad se encuentran fuertemente determinados por la movilidad por motivo de trabajo o estudio, sin embargo, la fuente recaba siete tipos de motivo; ir a domicilio, trabajo, estudio, compras, llevar o recoger, otro y recreación, acompañar y salud. El ente encargado de la aplicación de esta encuesta registra que se realizaron 1.640 encuestas domiciliarias en la ciudad de Culiacán, no obstante, debido a la dificultad para acceder a dicha información, solo se pudieron obtener los datos de 9.688 viajes, sin saber al número de encuestas que representaban. Dichos viajes fueron los que se trabajaron en esta investigación para representar los flujos de viaje de toda

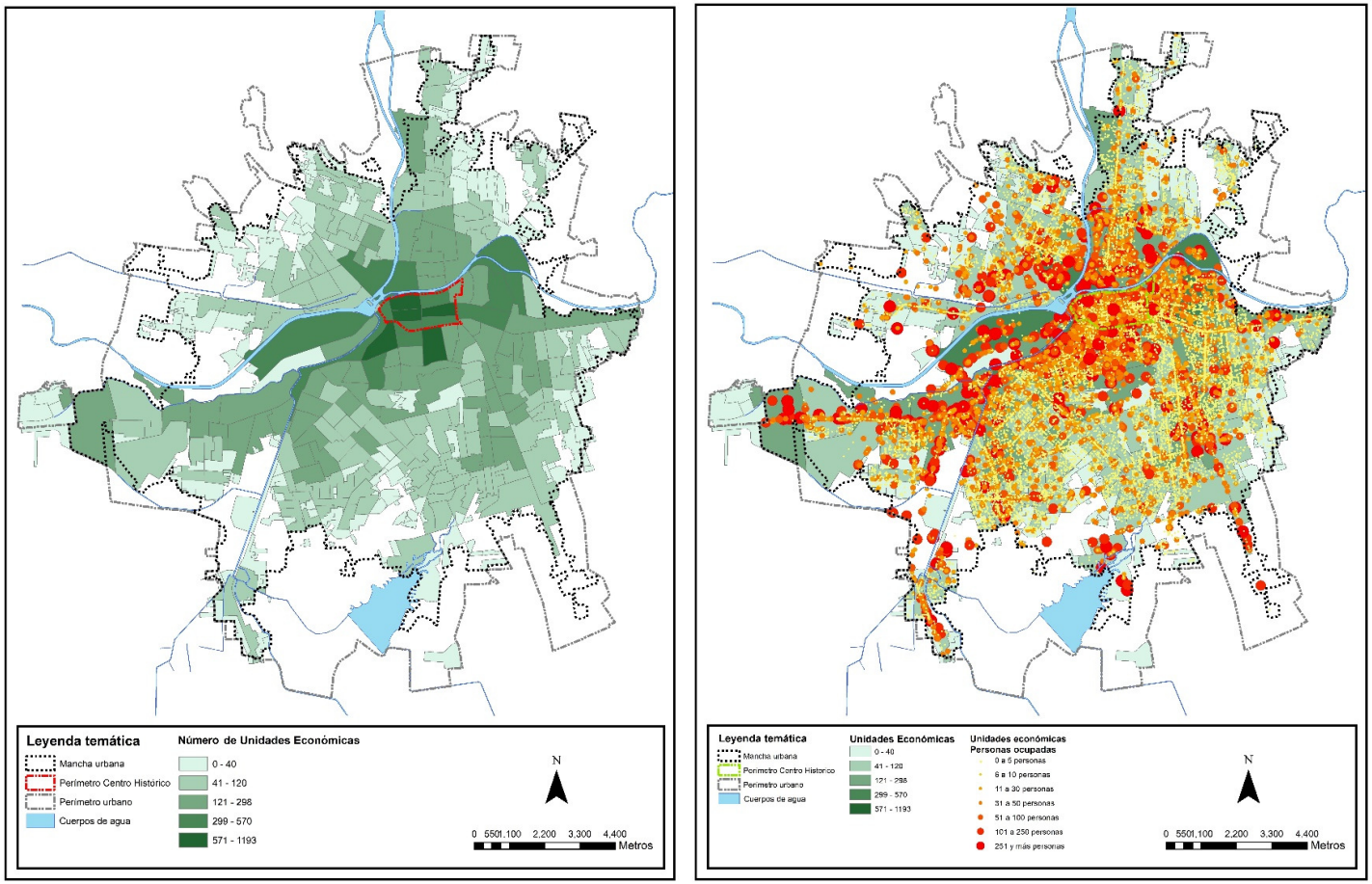


la ciudad, para poder realizar el patrón que sigue la movilidad en la ciudad en términos generales.

La movilidad por motivo de trabajo está determinada por la distribución de los centros de trabajo, en este caso, las unidades económicas, y la movilidad por motivo de estudios, la localización de los centros de estudio. Estos dos motivos son los que se presume que más se presentan diariamente, dado el carácter de obligatoriedad y frecuencia con la que se deben realizar estas actividades y, por lo tanto, determinan una gran parte de la totalidad de los viajes que se realizan en la ciudad, configurando los flujos, rutas, paradas, y los ritmos y formas que adopta la movilidad urbana de la ciudad en general. En el caso de la distribución de los centros de trabajo en la ciudad, los datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) permiten identificar tanto el número de unidades económicas (centros de trabajo), como la cantidad de personas empleadas en cada centro, pero solo por rango, es decir, no se especifica la cantidad exacta, sino el rango de personas empleadas en el que se encuentra. El análisis incluyó la realización de dos diferentes mapas que permitieran identificar la localización y densidad de éstos en el territorio.

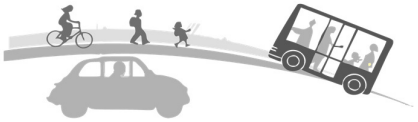


Figura 29. Comparación entre concentración de unidades económicas y concentración de personas ocupadas por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2018



Fuente: Elaboración propia con datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, INEGI, 2018.

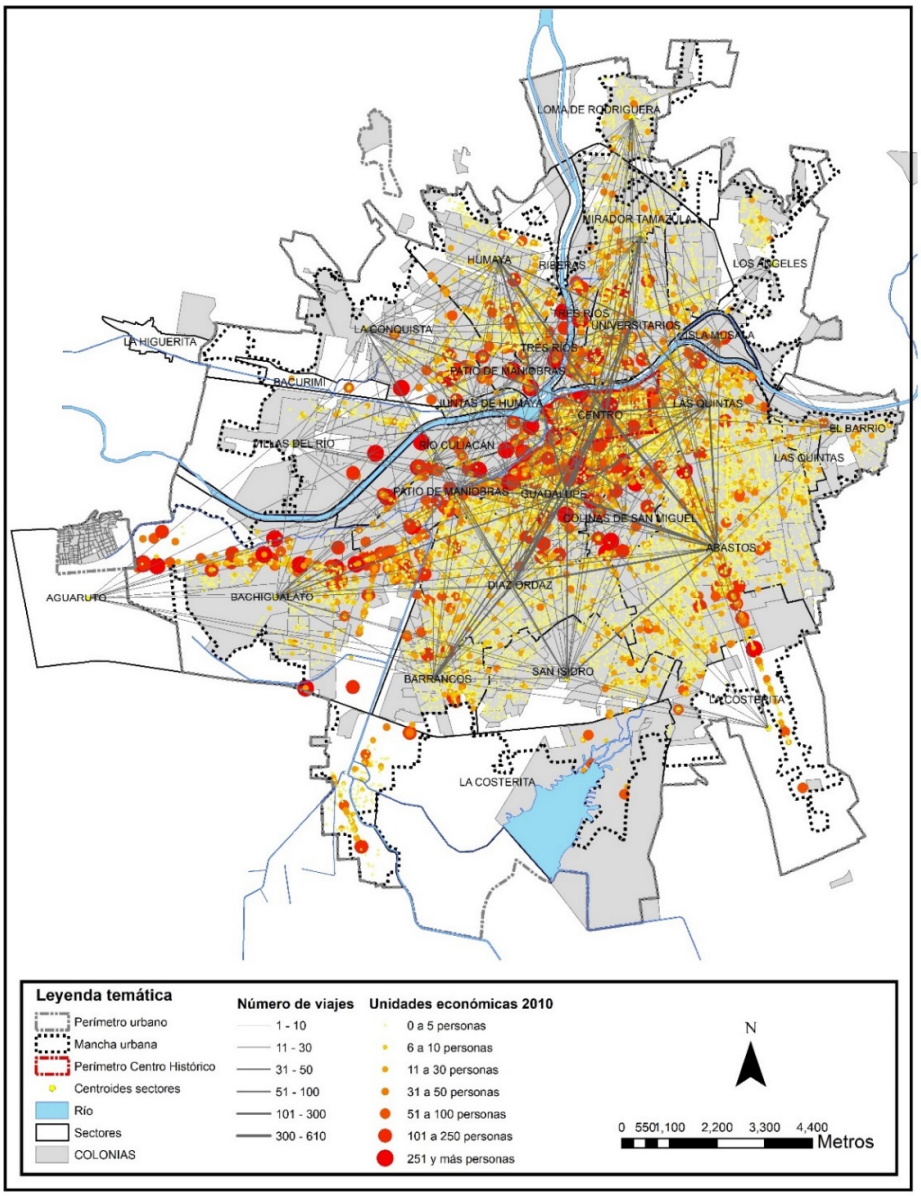
En cuanto a la concentración de unidades económicas en el territorio, la parte central de la ciudad es la que agrupa la mayor densidad de lugares de empleo -sin considerar la cantidad de puestos de trabajo-, y a medida que se aleja hacia las periferias disminuye la concentración de las unidades económicas en las AGEB, con excepción de las que conducen a la salida este y oeste de la ciudad, sectores que se identifican con la localización de empresas del sector servicios profesionales, financieros y corporativos, así como el comercio y que figuran como áreas con una alta concentración de unidades económicas (Figura 29. Comparación entre concentración de unidades económicas y concentración de personas ocupadas por AGEB en la ciudad de Culiacán, 2018). En cuanto a la cantidad de puestos de trabajo, es decir, el número de personas ocupadas por unidad económica, es de destacar un clara tendencia al establecimiento de corredores concentradores de puestos de trabajo y, contrario a lo que sucede con las unidades económicas, que desciende considerablemente su densidad hacia la periferia, en el caso del número de personas ocupadas la periferia cuenta con puntos con una importante cantidad de personal, cuestión que se vincula con el establecimiento de empresas de tipo agrícola e industrial y relacionadas con estos sectores, cuyos usos de suelo se encuentran permitidos en estas zonas y que, por lo general, requieren una gran cantidad de personal para poder operar. Del total de unidades económicas con más de 251 personas ocupadas por unidad, el 31,47% se encuentran en sectores que se consideran parte de la periferia de la ciudad, asimismo, el rango que le antecede (101-250 personas ocupadas) también se caracteriza por la concentración de unidades económicas con esta característica en sectores periféricos de Culiacán. Por otra parte, en la ciudad interior es posible identificar áreas concentradoras de puestos de trabajo que registran por encima de los 50 empleados o empleadas por unidad económica, como algunos puntos de la zona central, algunos corredores importantes de la ciudad que se han situado por su alta especialización en el rubro de comercio y servicios, así como áreas alrededor de los ríos, mismas que en las últimas dos décadas han experimentado un fuerte crecimiento y desarrollo. En cuanto al resto de la ciudad, a pesar de la dispersión de los centros de empleo en buena parte del territorio urbano, el número de personas ocupadas por centro de empleo se mantiene generalmente por debajo de 5 personas por unidad económica. En efecto, del total de 33.266 unidades económicas registradas, 26.759 se encuentran en el rango de 0-5 a personas ocupadas. Este dato es especialmente importante para la estructuración de los flujos de movilidad, especialmente los del transporte público, que en buena medida se ven determinados por la ubicación de los centros de empleo. La fuerte dispersión un territorio de por sí extenso y de baja densidad, a la par del bajo número de personas ocupadas por unidad económica dificulta aún más la



mejora del sistema de transporte público y los problemas asociados a los congestionamientos viales.

A partir de los datos de la encuesta origen-destino realizada en el marco del Plan Parcial de Movilidad se realizó una agrupación de los flujos de viaje por sector en la ciudad, así como de las unidades económicas. El agrupamiento por sectores -que corresponden a los establecidos en el PDDU 2010- permite la concentración de la información, si bien, menos específica, más fácil de interpretar, toda vez que la encuesta origen-destino con la que se trabajó originalmente recogió los datos por AGEB. Los resultados indican que, los viajes se corresponden en gran medida con la cantidad de unidades económicas registradas en cada sector, reforzando la afirmación acerca de la influencia que tiene la concentración de fuentes de empleo en la configuración de los flujos de movilidad de una ciudad, pues en efecto, los datos de la encuesta origen-destino utilizados no especifican el motivo del desplazamiento realizado, pero los resultados sugieren esta relación precisada en el caso de la ciudad de Culiacán (Figura 30. Concentración de Unidades Económicas y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa).

Figura 30. Concentración de Unidades Económicas y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa

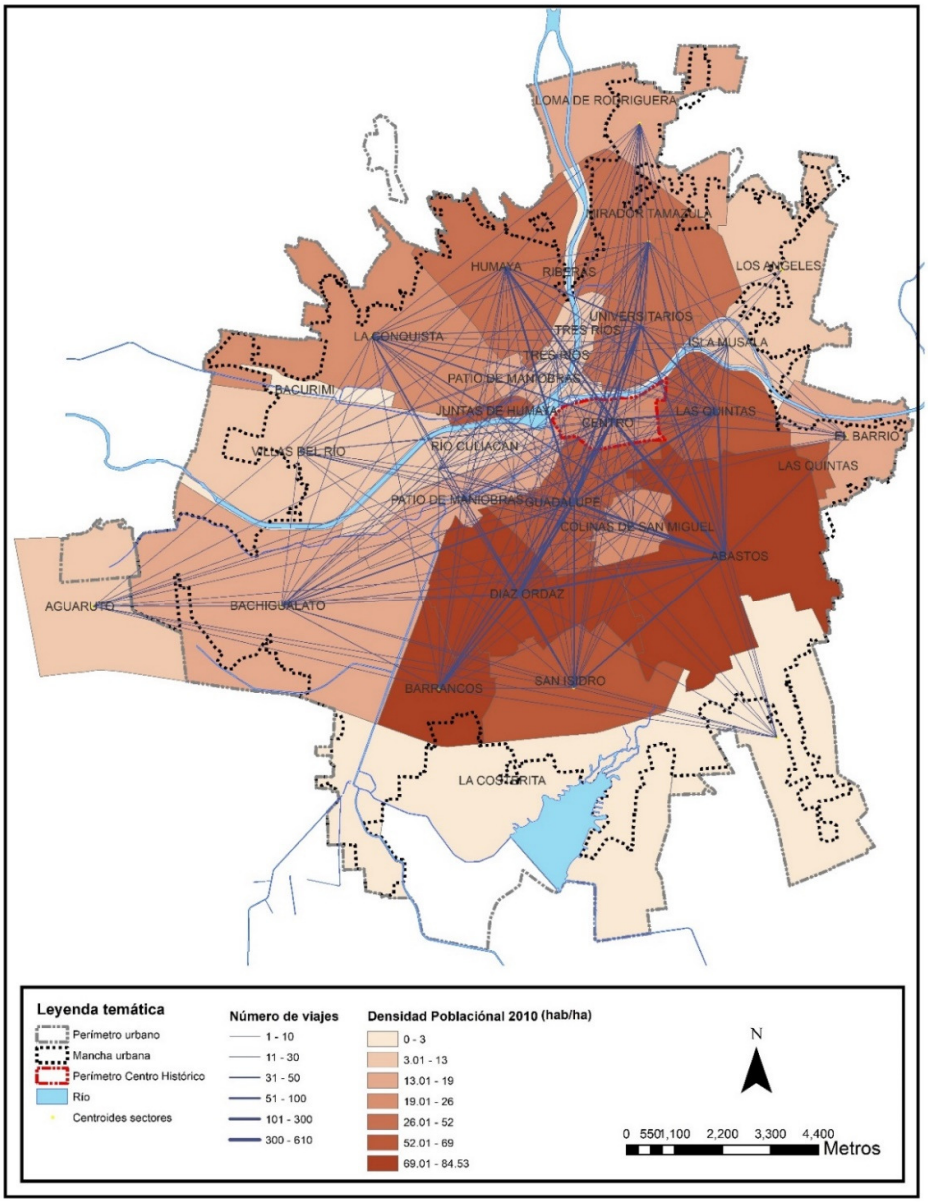


Fuente: Elaboración propia con datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (INEGI, 2010), encuesta origen-destino en Sinaloa Red Plus (2010). Sectores Urbanos según el PDDU 2010.

Por otra parte, las densidades poblacionales más altas a nivel sector guardan correspondencia con la concentración de unidades económicas, sin embargo, existen sectores con algunas de las densidades más altas de la ciudad, como Barrancos, San Isidro y Juntas de Humaya pero que tienen una baja concentración de establecimientos generadores de empleo, por lo cual, se estarían presentando un fuerte número de viajes hacia otras áreas a fin de acceder a los puestos de trabajo (Figura 31. Densidad poblacional y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa). En cambio, un sector altamente concentrador de empleo como lo es

el Centro, cuenta con una densidad poblacional baja, por lo que recibe un flujo de viajes importante desde el exterior de la zona para cubrir estos sitios de empleo, como ya se ha mencionado, esta dinámica obedece a varios factores, entre los que se identifican el vaciamiento del área central de la ciudad, y transformación de los inmuebles en establecimientos de tipo comercial, toda vez que es mucho más rentable para las y los propietarios de dichos inmuebles, aunado a las condiciones de deterioro, congestionamiento vial e inseguridad que domina la zona, y que reduce su atractivo como zona residencial.

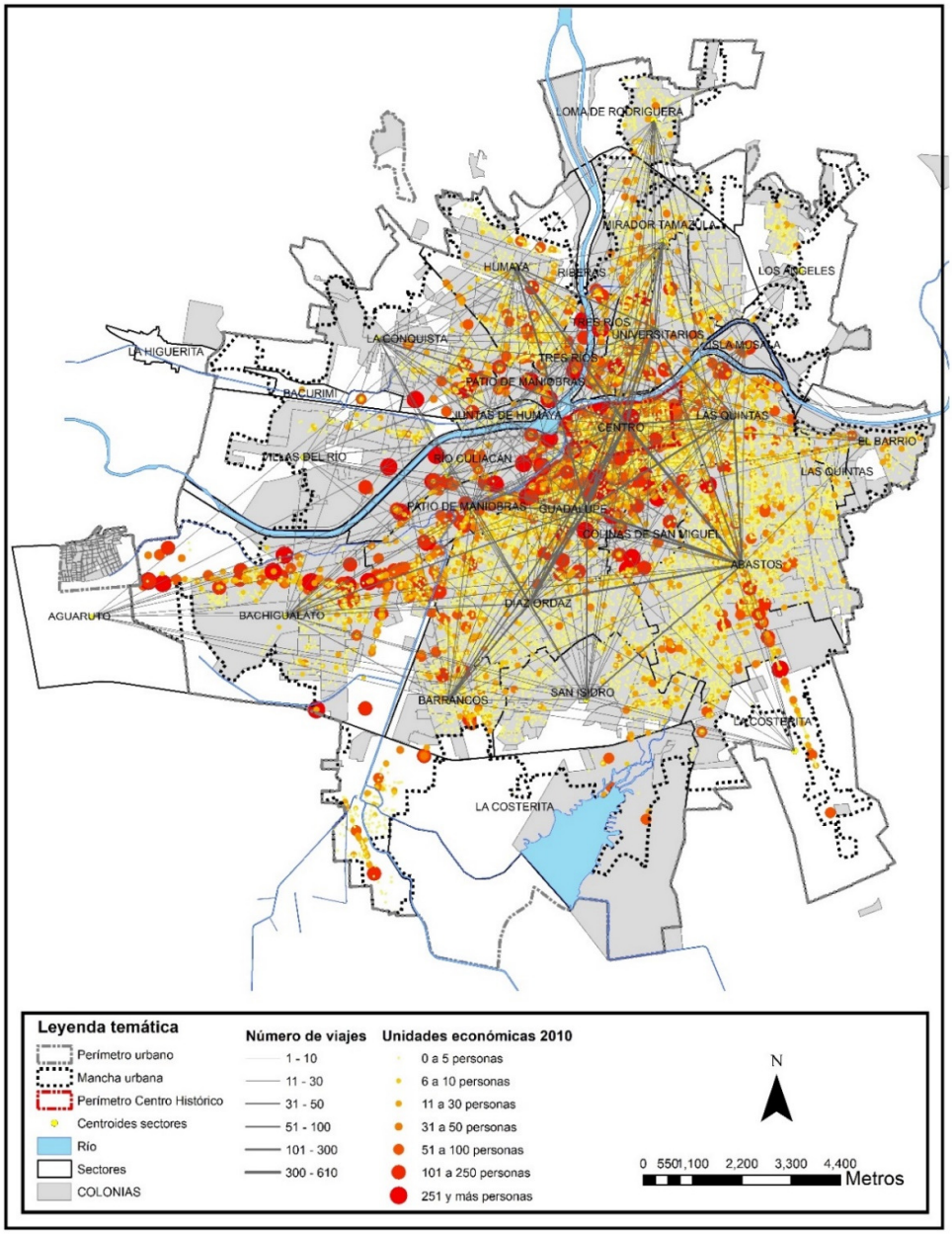
Figura 31. Densidad poblacional y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda, 2010 encuesta origen-destino en Sinaloa Red Plus (2010). Sectores Urbanos según el PDDU 2010.

En conclusión, los sectores de la ciudad que reciben una mayor cantidad de viajes diariamente a nivel ciudad se encuentran en la zona central de la ciudad (Centro) y alrededor de ésta (Guadalupe, Las Quintas, Universitarios, Humaya, Patio de Maniobras), con una ligera tendencia hacia el área sureste (Abastos), pero también con algunas excepciones en la zona norte (Universitarios, Humaya) y zonas más alejadas de lo que podría llamarse un "primer círculo central" (Abastos, Bachigualato) (Figura 32. Personas ocupadas por Unidad Económica y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa). Esto denota una estrecha correspondencia con la ubicación de los puestos de trabajo, identificados como atractores de viaje, al igual que ciertos puntos de interés como lo son las unidades administrativas y de servicios del gobierno municipal y estatal, ubicadas en los sectores Centro y Patio de Maniobras, así como el campus universitario más grande en la ciudad, localizado en el sector Universitarios, el mercado de abastos municipal situado en el sector Abastos y el aeropuerto de la ciudad en el sector Bachigualato (Tabla 10. Porcentaje de viajes a sectores destino, encuesta domiciliaria, 2010).

Figura 32. Personas ocupadas por Unidad Económica y flujos de viaje agrupados por sector en Culiacán, Sinaloa



Fuente: Elaboración propia con datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (INEGI, 2010), encuesta origen-destino del Plan Parcial de Movilidad. Sectores Urbanos según el PDDU 2010.

Tabla 10. Porcentaje de viajes a sectores destino, encuesta domiciliaria, 2010

Sector destino	Porcentaje	% de viajes acumulados
Abastos	16,77%	16,77%
Guadalupe	13,62%	30,39%
Díaz Ordaz	9,59%	39,98%
Centro	8,25%	48,23%
Universitarios	6,62%	54,85%
Humaya	5,21%	60,06%
Las Quintas	5,10%	65,16%
Bachigualato	4,61%	69,77%
Barrancos	4,52%	74,29%
San Isidro	4,04%	78,33%
Mirador Tamazula	3,81%	82,14%
La Conquista	3,18%	85,32%
Tres Ríos	2,66%	87,98%
Patio de Maniobras	2,57%	90,55%
Colinas de San Miguel	1,91%	92,46%
Loma de Rodriguera	1,46%	93,92%
Aguaruto	1,40%	95,32%
Isla Musala	1,12%	96,44%
Río Culiacán	1,00%	97,44%
El Barrio	0,84%	98,28%
Villas del Río	0,83%	99,11%
La Costerita	0,43%	99,54%
Juntas del Humaya	0,38%	99,92%
Los Ángeles	0,08%	100,00%
Total	100,00%	-

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta domiciliaria 2010.

En cuanto a los modos de transporte para realizar los desplazamientos, los resultados de la encuesta domiciliaria 2010 (Sinaloa Red Plus, 2010) indican que, el 65% de los viajes se realizan en transporte privado y un 35% en transporte público, lo cual representa un porcentaje muy alto de movilización en medios privados y confirma la tendencia de deseos de uso que ha caracterizado la movilidad en la ciudad en las últimas décadas. De acuerdo con la teoría (Miralles-Guasch, 2002a), el desplazamiento en el interior de la ciudad pasa por la valoración del ir a pie como primera elección, y los medios mecánicos se incorporan a medida que se incrementa la distancia. Sin embargo, lo anterior no resulta necesariamente cierto en una ciudad fragmentada, pues la realidad de la ciudad de Culiacán nos presenta otro escenario, en el cual el automóvil privado pasa a ser el primer medio de elección, sobre todo para las clases con dichas posibilidades, y el sueño aspiracional de las clases más bajas. En este sentido, se denota la influencia que la fragmentación del territorio, la privatización del espacio urbano y la segmentación no solo de éste, sino ese sentido de aislamiento y exclusividad que quiere proyectarse por parte de la sociedad pues, con frecuencia, el uso del



transporte público es asociado a un estigma de inferioridad o de necesidad, aunado a la problemática del transporte público en la ciudad que añade motivos para alentar aún más el sueño aspiracional de contar con un automóvil privado y evitar dicha problemática.

Los resultados de la encuesta domiciliaria 2016 indican que, del total de las tres colonias analizadas (muestra representativa de los que sucede en la ciudad de Culiacán,) la población realiza, mayormente, entre 2 y 5 viajes por día, siendo 4 viajes el número con mayor frecuencia con el 29,64% del total (Tabla 11. Porcentaje de viajes por edad del total de encuestas según tabla Origen-Destino). El rango de edad que cuenta con un mayor porcentaje total de las distintas frecuencias de viaje es el que va entre los 35 y 39 años, con un 16,63% del total de éstos. El grupo que cuenta con la menor representación entre todas las frecuencias de viaje es el de los mayores de 60 años, con un 2,17%.

Tabla 11. Frecuencia de viajes por edad del total de encuestas según tabla Origen-Destino

Número de viajes por día	18 - 19 años	20 - 24 años	25 - 29 años	30 - 34 años	35 - 39 años	40 - 44 años	45 - 49 años	50 - 54 años	55 - 59 años	60> años	Total
1	0,0%	0,0%	0,0%	0,24%	0,0%	0,24%	0,0%	0,24%	0,0%	0,0%	0,72%
2	0,48%	3,37%	2,89%	2,41%	2,41%	1,93%	3,61%	1,2%	1,69%	0,96%	20,96%
3	1,2%	2,65%	0,96%	3,61%	2,41%	2,17%	3,61%	1,69%	0,48%	0,24%	19,04%
4	1,2%	5,30%	4,1%	3,61%	5,78%	3,86%	2,41%	1,69%	0,96%	0,72%	29,64%
5	0,24%	2,17%	1,45%	1,93%	2,41%	1,2%	2,65%	0,72%	0,96%	0,0%	13,73%
6	0,24%	1,2%	1,2%	0,96%	1,2%	1,45%	2,17%	0,24%	0,0%	0,0%	8,67%
7	0,0%	0,0%	0,48%	0,96%	1,69%	0,48%	0,24%	0,24%	0,0%	0,24%	4,34%
8	0,0%	0,24%	0,48%	0,48%	0,48%	0,24%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,93%
9	0,0%	0,0%	0,0%	0,48%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,48%
11	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,24%	0,0%	0,0%	0,0%	0,24%
12	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,24%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,24%
Total	3.37%	14.94%	11.57%	14,7%	16,63%	11,57%	14,94%	6,02%	4,1%	2,17%	100,0%

Fuente: Elaboración propia con información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otra parte, en cuánto al tiempo invertido en los desplazamientos, los resultados de la encuesta aplicada indican que, al incrementar el número de viajes por día, se presenta un aumento en el tiempo de traslado, por lo que las personas que realizan de 2 a 6 viajes al día invierten más de 61 minutos en dichos desplazamientos en su conjunto. Por otra parte, destaca que el 59,29% de las personas registradas en esta parte de la encuesta manifiestan tener desplazamientos que en su totalidad suman más de 61 minutos al día.

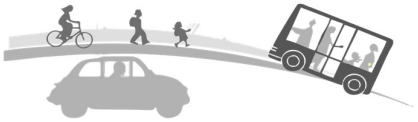


Tabla 12. Duración de los desplazamientos según número de viajes

Tiempo/ Número de viajes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
0 - 10 min	1,88%	2,35%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,24%
11 - 20 min	0,00%	1,65%	0,47%	0,94%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,06%
21 - 30 min	0,00%	3,53%	0,24%	2,12%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,88%
31 - 40 min	0,00%	2,59%	1,65%	2,59%	0,00%	0,47%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,29%
41 - 50 min	0,00%	2,35%	3,29%	2,35%	1,18%	0,24%	0,00%	0,24%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,65%
51 - 60 min	0,00%	3,06%	2,35%	2,82%	2,12%	0,24%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10,59%
> 61 min	0,24%	5,65%	10,35%	18,12%	10,35%	7,53%	4,24%	1,88%	0,24%	0,24%	0,24%	0,24%	59,29%
Total	2,12%	21,18%	18,35%	28,94%	13,65%	8,47%	4,24%	2,12%	0,24%	0,24%	0,24%	0,24%	100,00%

Fuente: Elaboración propia.



6. MOVILIDAD DIFERENCIADA POR ASENTAMIENTO.

La equidad social pasa también por lograr unas posibilidades de desplazamiento y acceso a la ciudad sin restricciones para la población que la habita. Sin embargo, dicha equidad difícilmente es lograda, sobre todo en los países latinoamericanos, donde abunda la desigualdad social, así como políticas de transporte y movilidad que jerarquizan el uso del transporte privado y que contribuyen a incrementar la brecha de desigualdad y exclusión social.

A pesar de las amplias opciones que se tienen para desplazarse por el territorio urbano, no toda la ciudadanía tiene las mismas posibilidades de utilizar dichas alternativas. Las personas que cuenten con una capacidad más amplia que les permita escoger el medio de transporte adecuado a su necesidad se desplazarán más fácilmente por la ciudad, influenciando la percepción que tienen de ésta, de la seguridad y de los servicios y actividades que ofrece. En cambio, quienes encuentren algún tipo de limitación en su movilidad tendrán mayores impedimentos en la realización de sus actividades cotidianas, cuestión que, además de limitar el área por la que circulan y accede esta parte de la población, puede agravar la exclusión, la segregación y el escalamiento social de estos grupos.

Si bien, la diversidad social es una cuestión inherente a la complejidad urbana que acompaña a la ciudad misma, con sectores centrales y áreas periféricas que se diferencian por la calidad de su infraestructura y servicios, accesibilidad y el equipamiento, la movilidad debería permitir un punto de encuentro y de equidad social. No obstante, ésta se identifica como una fuente de desigualdad entre las y los habitantes de cualquier espacio urbano, ya sea que las diferencias se manifiesten en el acceso al territorio, los medios que utilizamos para realizar los movimientos dentro de éste, las dimensiones espaciales, temporales y financieras de los desplazamientos, así como las condiciones en las que se realizan dichos traslados. Estas diferencias pueden estar condicionadas por diversos factores sociodemográficos, como la edad, el sexo, el nivel de instrucción, el nivel de ingresos, la incorporación al mercado laboral o el acceso al estudio. Dentro de las condicionantes más significativas quizás se encuentren las de tipo económico, derivado de la capacidad de renta, pero que pasan también por el tipo de trabajo que se realiza, toda vez que esto puede determinar la intensidad, duración y horarios en los cuales se realizan los flujos. Así pues, se reconoce que la condición económica y sociodemográfica de la población incide en la definición de los patrones de movilidad de



un individuo, incluso, la estructura familiar de la cual forma parte condiciona en gran medida las rutinas individuales. Por otra parte, el entorno cultural también influirá en la elección del modo de transporte a utilizar. Cuestiones que serán evaluadas en distinta medida a lo largo de este análisis.

Existen pues una gran cantidad de posibilidades de moverse por la ciudad según las características individuales o colectivas. Para el caso de esta investigación, se eligió trabajar con tres diferentes asentamientos de la ciudad de Culiacán; Lirios del Río, Zona Dorada e Interlomas, de tal manera que se captaron las características de los movimientos de sus habitantes dentro y fuera de dicha colonia o asentamiento, así como las particularidades de su modo de vida. Una de las diferencias más importantes entre dichas colonias es la que corresponde a sus características económicas, pues cada uno de éstas representa un nivel de ingresos que no solo se ve reflejado hacia el interior de la vivienda, y se exterioriza en las características de sus desplazamientos, sino que los asentamientos mismos evidencian las diferencias económicas entre los habitantes de una colonia y otra, en la calidad y estado de su espacio público, su ubicación y la calidad de los servicios e infraestructura con los que cuentan. Así pues, este análisis buscó distinguir las condicionantes sociales detrás de las diferencias en la movilidad cotidiana de la población de estos tres barrios de la ciudad de Culiacán.

La información utilizada para desarrollar esta parte de la investigación consiste en una base de datos propia, originada a partir de una encuesta aplicada en domicilio en las colonias mencionadas llamada encuesta domiciliaria 2016. La unidad de análisis son los viajes por persona por día, capturada a detalle para la persona que contesta la encuesta, y de manera general para el resto de las personas que habitan la vivienda. Asimismo, la encuesta aplicada permite conocer otras diferencias sociodemográficas entre la población de estos barrios, como la edad, el sexo, la situación laboral, el nivel de instrucción, el estado civil, así también el número de habitantes por vivienda, además de las diferencias propias entre los barrios que habitan y que fueron captadas mediante observación directa durante los recorridos de campo.

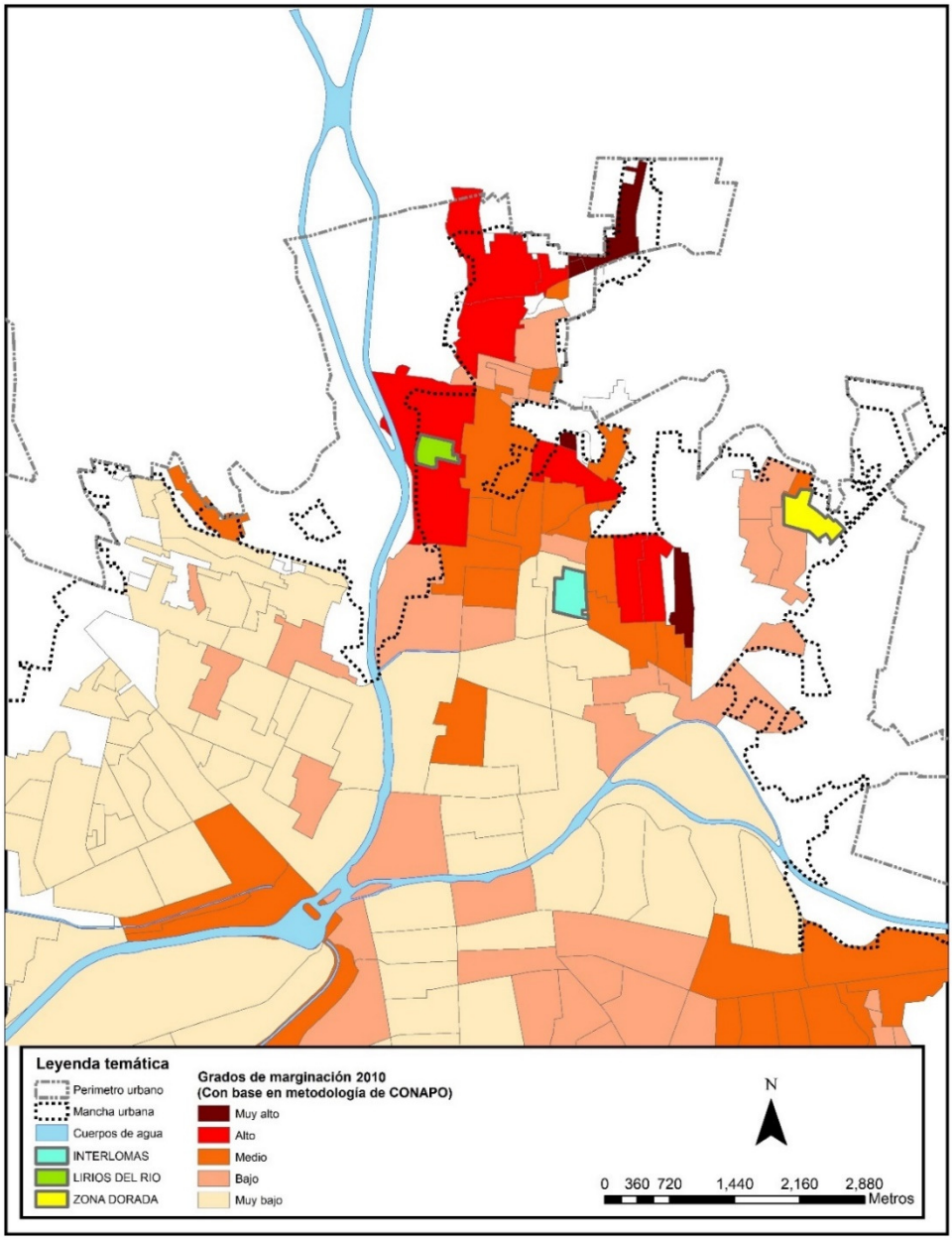


6.1. Caracterización de los asentamientos.

El estudio comparativo de esta parte de la investigación tuvo como objeto tres colonias de la ciudad de Culiacán. A partir de la determinación del Índice de Marginación Urbana (IMU) y la posterior demarcación de su Grado de Marginación Urbana[44] (GMU) con base en el IMU resultante y, además de recorridos de campo y la observación de otros indicadores (Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas) se presupone la pertenencia de estos barrios a una clase socioeconómica, distinta entre los tres asentamientos, de tal manera que cada colonia representaría un estatus o uno de los grandes sectores socioeconómicos (alto, medio y bajo). El análisis previo que sirvió como base para esta parte de la investigación utilizó datos a nivel AGEB, por lo que, tanto el GMU como el IMU corresponden al resultado de las AGEB dentro de las cuales se encuentran las colonias de estudio (Figura 33. Grados de Marginación Urbana por AGEB y ubicación de las Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en los AGEB, 2010). Lo anterior hizo necesario complementar la elección con base en recorridos de campo que corroboraran las diferencias presupuestas entre estos barrios, sobre todo con relación a las características de sus habitantes, al estado y características de la vivienda, el equipamiento, la infraestructura y los espacios públicos y, ha de apuntarse, son precisamente estos recorridos los que jugaron el papel más importante al momento de determinar las colonias en las que se llevaría a cabo este estudio comparativo.

[44] La determinación del GMU y el IMU se llevó a cabo en un trabajo previo que sirvió como base para la realización de esta investigación (Ver (Pérez-Tamayo, 2013).

Figura 33. Grados de Marginación Urbana por AGEB y ubicación de Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en los AGEB, 2010



Fuente: Elaboración propia tomando como base Pérez-Tamayo (2013), con datos del Censo de Población 2010 (INEGI) y metodología de CONAPO.

De tal manera que, las colonias representantes de cada uno de los estratos socioeconómicos quedan de la siguiente forma:

- Interlomas: Alto[45]
- Zona Dorada: Medio
- Lirios del Río: Bajo

Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas

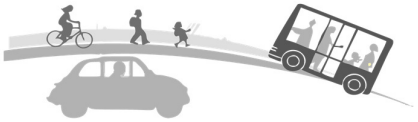
Colonia	Grado de marginación urbana del AGEB de procedencia	Índice de marginación urbana del AGEB de procedencia	Tipo de acceso a la colonia	Características de la vivienda (al momento de la entrega)[46]	Estado del espacio público
Lirios del Río	Alto	0,074	Público	Básica: 1 planta, 2 recámaras, salón-cocina-comedor, 1 baño, acabados básicos	Deficiente-Regular
Zona Dorada	Medio	-0,531	Semirestringido	Básica-media: 1 y 2 plantas, 2-3 recámaras, salón-cocina-comedor, 2-2 1/2 baño, acabados medio	Bueno
Interlomas	Muy Bajo	-1,161	Restringido	Media-alta: 2 plantas, 3 recámaras, salón, cocina, comedor, 2-3 baños, acabados medio-alto	Muy bueno

Fuente: Elaboración propia con base en la encuesta domiciliaria 2016, GMU e IMU tomado de Pérez-Tamayo (2013).

Estas tres colonias analizadas cuentan con ciertas características que exponen una serie de similitudes, así como también fuertes diferencias. Dentro de las similitudes más destacadas está el hecho que todas las colonias se encuentran dentro de la zona norte-noroeste de la ciudad, específicamente se ubican dentro de los márgenes periféricos de ésta, destaca también

[45] Se considera que, por las características de población y la colonia, Interlomas pertenece a un estrato medio-alto, pero debido a que en este estudio solo se representarían los tres grandes estratos (alto, medio, bajo), esta colonia se plantea como representante del estrato socioeconómico alto.

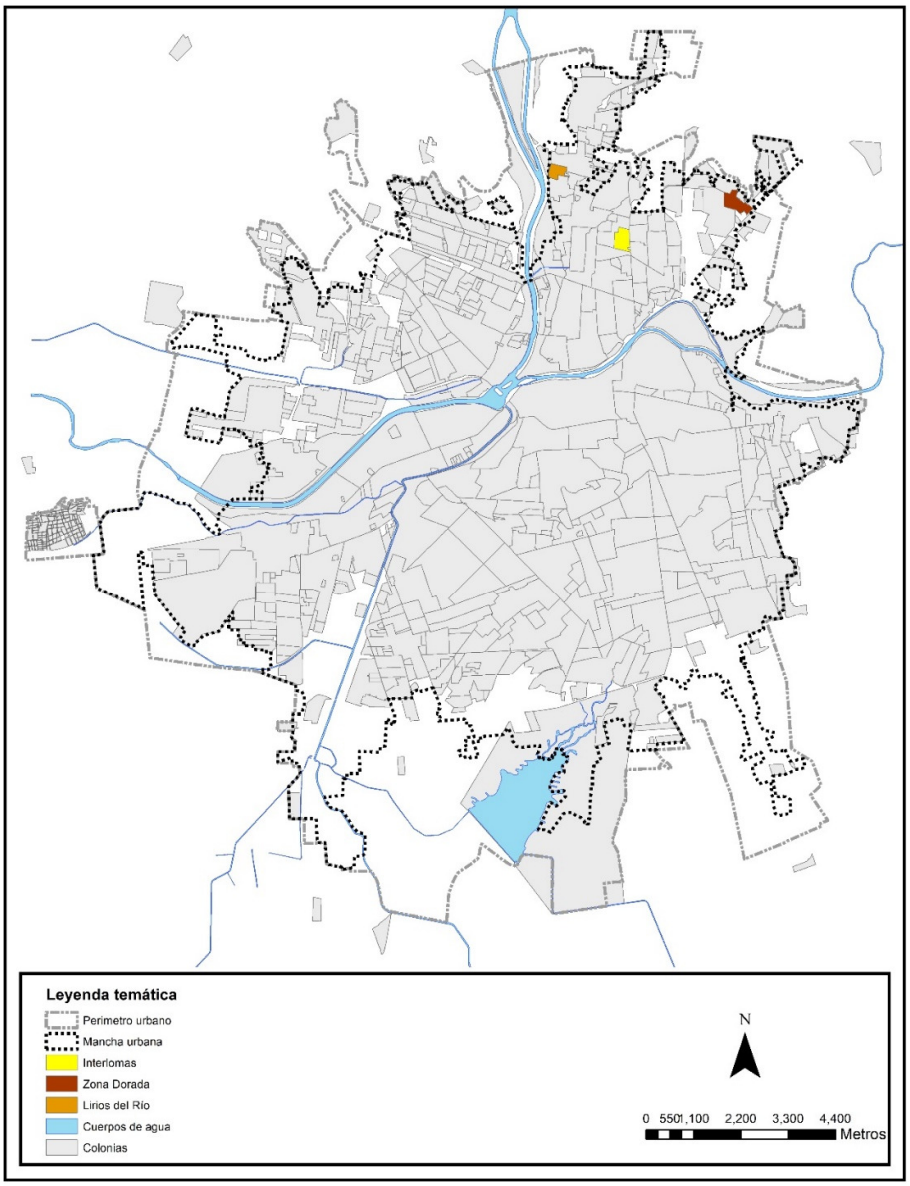
[46] Características con las que contaba la vivienda al momento de la entrega a propietarios/as, posteriormente pudo haber sufrido modificaciones. La encuesta domiciliaria 2016 recoge características de la vivienda al momento de aplicarla.



la relativa reciente creación de dichos barrios, de los cuales, el más antiguo es Lirios del Río (Figura 34. Ubicación de las colonias de estudio en relación con el resto de la ciudad). A inicios de la década del 2000 se inició la urbanización de dicho asentamiento, y según la encuesta aplicada, las primeras viviendas fueron habitadas hacia el año 2002, y fue a lo largo de esa década que fue poblándose, logrando su consolidación a partir del año 2005. Los otros dos asentamientos, Interlomas y Zona Dorada, fueron urbanizados a finales de la década del 2000, y no fue sino a partir del año 2010 que fueron poblados masivamente. Una de las características que comparten es el hecho que, los tres asentamientos fueron construidos por urbanizadoras privadas y las viviendas puestas a la venta ya "terminadas" en el mercado inmobiliario. Lo anterior es de destacar debido a la fuerte presencia de la autoconstrucción en la ciudad que, si bien se ha ido reduciendo con el paso de los años, hasta llegar al momento actual donde prevalecen las urbanizaciones promovidas por inmobiliarias privadas, siguen presentándose un buen número de construcciones promovidas por particulares. Por otro lado, tanto Lirios del Ríos como Interlomas fueron construidas por la misma inmobiliaria Impulsa Inmuebles, mientras que Zona Dorada fue diseñada y ejecutada por Desarrolladora Homex, dos de las más importantes constructoras y con mayor presencia en la ciudad y en el estado de Sinaloa.

Si bien, todas estas colonias se encuentran en áreas periféricas, se trata de contextos muy distintos entre sí. Dicha diferenciación se encuentra, por una parte, en la dotación de servicios en el entorno que rodea a los barrios analizados, así como en el tipo de las unidades de abastecimiento cercano y los productos que ofrece, así como las unidades recreativas y escolares que dan servicio a estas periferias.

Figura 34. Ubicación de las colonias de estudio en relación con el resto de la ciudad



Fuente: Elaboración propia.

Así también, la composición social de cada uno de estos barrios expresa importantes diferencias entre sí, cuestión que acaba de configurar las dinámicas que se presentan hacia el interior de cada colonia y que se exteriorizan hacia el resto de la ciudad. La información que se presentará cada colonia se ha obtenido del Censo de Población y Vivienda 2010 (INEGI), utilizando los datos de las manzanas[47], de manera que esto permite la agrupación por colonias, que es una unidad que no se refleja en los censos. De esta manera, resulta posible

[47] Unidad mínima de observación del Censo de Población y Vivienda

el análisis de la unidad de estudio planteada en esta investigación, así como la comparación con los datos recogidos como parte del trabajo de campo propio. Cabe señalar que, los datos sociodemográficos que se presentarán para cada colonia difieren de los encontrados al momento de la aplicación de la encuesta (2016), puesto que, al ser tomados del censo levantado en 2010, al menos Zona Dorada e Interlomas se encontraban en pleno proceso de poblamiento para esa fecha, mientras que Lirios del Río ya se encontraba consolidada, lo cual es una consideración importante para efectos de esta investigación.

6.1.1. Estructura socioespacial de Lirios del Río.

La urbanización nombrada Lirios del Río se encuentra en la parte norte de la ciudad de Culiacán justo en el límite periférico de la mancha urbana. El AGEB en el cual se enclava presenta un GMU alto y un IMU de 0,074 (Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas), por lo que representa al estrato socioeconómico bajo. Colinda en la parte oeste con el Río Humaya, cuestión que, debido a la mala gestión tanto de la administración pública como de la población del lugar, se ha convertido en un foco de infección y desorden, esta misma situación de colindancia con los cuerpos de agua en diferentes condiciones de gestión se ha convertido en un atractivo recreacional para la ciudadanía de Culiacán, situación que denota el abandono existente, propio de los espacios destinados a las clases sociales más bajas.

Esta urbanización fue construida a inicios de la década del 2000 y los habitantes fueron poblándola a lo largo de esa década. Las viviendas de dicha colonia son en su mayoría de una sola planta, con lotes de 6,50 metros de frente por 17 metros de fondo, en su distribución interna cuentan con un salón que hace las funciones de sala, comedor y cocina. Así también, tiene dos recámaras de tamaño reducido, un pequeño patio trasero al aire libre en el cual también se sitúa el área de lavado y un espacio al frente al aire libre que hace las funciones de estacionamiento particular, en el que pueden llegar a caber hasta dos vehículos automotores. En algunos casos, las y los habitantes han realizado mejoras a sus viviendas incorporando elementos como el techado del estacionamiento, o ampliaciones como un segundo piso o el aumento de tamaño de alguna de las recámaras o espacios de la planta baja utilizando el espacio frontal o posterior al aire libre.

El desarrollo habitacional cuenta con 530 viviendas aproximadamente, mismas que fueron construidas en dos etapas, y una superficie total de 118.336m^2. En éste se encuentran dos espacios recreacionales que pertenecen a este barrio, uno de ellos, situado al norte del desarrollo, cuenta con cancha deportiva de fútbol y juegos infantiles, si bien sus instalaciones y mobiliario es bastante básico, se encuentra en buen estado de conservación, mientras el segundo, que se encuentra al sur y solo tiene juegos infantiles, muestra signos de descuido y abandono. Existe un tercer espacio deportivo situado justo a la entrada de la urbanización, y está habilitado como cancha deportiva de fútbol que, si bien no pertenece propiamente a la colonia, es utilizado por algunos de sus habitantes, destaca su buen estado de conservación. En esta colonia no se ha realizado ninguna privatización del espacio, por lo que tanto los accesos como los espacios recreacionales cuentan con acceso libre.

Para adentrarse a la urbanización solo se cuenta con una vía de acceso que se toma desde la avenida principal de la ciudad, Álvaro Obregón, misma que atraviesa toda la ciudad. Desde ésta, se toma una calle perpendicular con un pavimento en mal estado, carente de banquetas y con múltiples obstáculos a la circulación peatonal, que atraviesa otras colonias que presentan condiciones de precariedad hasta llegar a Lirios del Río. Cabe destacar que, de las colonias inmediatas a la urbanización y que son atravesadas para llegar a Lirios del Río, ésta es la única que fue desarrollada por una urbanizadora privada, mientras que en los otros barrios se presenta el fenómeno de la autoconstrucción. En sus alrededores cuenta con algunos centros de abastecimiento como supermercados del tipo exprés (de tamaño y surtido más pequeño que los regularmente encontrados en el resto de la ciudad puesto que éstos dan servicio vecinal, principalmente), farmacias, puestos de comida informales, algunos restaurantes vecinales y escuelas de todos los niveles educativos obligatorios.

Para llegar a la colonia en transporte público existen dos opciones principales, la ruta llamada Loma de Rodriguera, que se toma sobre la avenida Álvaro Obregón, para lo cual hay que caminar alrededor de 200m desde la entrada principal o punto más cercano, distancia que varía hasta los 800 metros aproximadamente, dependiendo de la localización de la vivienda dentro de la urbanización. La otra ruta, Lombardo Toledano, se adentra hasta la urbanización, atravesando toda la calle principal, por lo que la distancia máxima que se tendría que recorrer para tomarlo es de aproximadamente 200 metros.



En cuanto a la composición demográfica de la colonia, destaca una mayor composición femenina, escasa población mayor de 60 años y una alta diferencia entre la población económicamente activa masculina y femenina, así como la población ocupada, pues, proporcionalmente con la población total de cada grupo, la masculina se encuentra muy por encima (Tabla 14. Composición demográfica de la población de Lirios del Río).

Tabla 14. Composición demográfica de la población de Lirios del Río, 2010

Composición demográfica de la población de Lirios del Río, 2010		
Población total	1158	100,00%
Población masculina	550	47,50%
Población femenina	608	52,50%
Población de 18 años y más	656	56,65%
Población masculina de 18 años y más	306	26,42%
Población femenina de 18 años y más	350	30,22%
Población de 60 años y más	18	1,55%
Población económicamente activa	486	41,97%
Población masculina económicamente activa	292	25,22%
Población femenina económicamente activa	195	16,84%
Población ocupada	473	40,85%
Población masculina ocupada	281	24,27%
Población femenina ocupada	193	16,67%
Total de hogares censales	305	-
Población en hogares censales	1158	100,00%
Total de viviendas	367	-

Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2010 (INEGI).

Imagen 3. Vialidad principal de la urbanización Lirios del Río, calle Del Río



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 4. Vialidades y viviendas de la urbanización Lirios del Río



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 5. Parque situado al sur de la urbanización Lirios del Río



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 6. Unidad deportiva que colinda con Lirios del Río



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 7. Vía de acceso a la urbanización Lirios del Río, calle Ríos



Fuente: autora, 2016.

Imagen 8. Calles y viviendas aledañas a la urbanización Lirios del Río



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 9. Vialidad de acceso a la urbanización Lirios del Río, dirección oeste-este



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 10. Inicio de la urbanización Lirios del Río, elemento de entrada que muestra la urbanizadora responsable (Impulsa) y el comienzo de las viviendas



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 11. Transporte público (ruta Lombardo) atravesando la vialidad principal de Lirios del Río



Fuente: autora, año 2016.

6.1.2. Estructura socioespacial de Zona Dorada.

El fraccionamiento Zona Dorada se ha elegido para representar el estrato socioeconómico medio debido a que cuenta con GMU medio y un IMU de -0,531, indicadores correspondientes al AGEB en el cual se encuentra (Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas). Se trata de una colonia que se ubica en la periferia noreste de la ciudad y que colinda con otras colonias con características de estrato social medio y bajo. Su construcción se realiza hacia finales de la década del 2000, y fue a partir de 2010 que empezó su poblamiento, alcanzando su consolidación hacia el año 2014.

Esta colonia cuenta con diferentes tipos de vivienda, la parte de dicho fraccionamiento analizada en esta investigación se forma de viviendas unifamiliares de dos plantas, encontrándose dos arquetipos; uno con lotes de 4 metros de frente por 16 metros de fondo, mismo que en su distribución interna cuenta con un salón que funciona como sala, comedor y cocina, así como un medio baño, sumando un total de 30m^2 aproximadamente de construcción en planta baja, en planta alta tiene dos recámaras y un baño completo compartido; el segundo arquetipo corresponde a un lote de 6 metros de frente por 16 metros de fondo, con la misma distribución del primer modelo mencionado, variando únicamente en sus dimensiones y apariencia exterior. Ambas cuentan con un pequeño patio trasero al aire libre en el cual se encuentra el lavadero y un espacio abierto al frente en el que se sitúan los autos particulares, en el caso del primer modelo, solo es posible estacionar un automóvil, y en el caso del segundo modelo, es posible llegar a estacionar dos vehículos. Existen algunas viviendas a las cuales se les han realizado mejoras o ampliaciones por parte de sus propietarios, en la mayoría se trata del techado o privatización del espacio de la cochera, así como también ampliaciones en la segunda planta, principalmente para incorporar una habitación más o ampliar las existentes.

El conjunto habitacional cuenta con 941 viviendas distribuidas a manera de semicotos con libre acceso, mismas que fueron construidas paulatinamente por etapas, y suma una superficie total de 172.009m^2. Es interesante que dentro de este conjunto se encuentran una serie de pequeños espacios públicos dentro de los semicotos que varían en dimensión entre los 500m^2 y los 1.000m^2 y que funcionan como pequeños parques vecinales, más parecidos a espacios verdes ya que sus reducidas dimensiones dificultan la instalación de juegos infantiles u otros elementos de recreación. Así también, cuenta con un área más extensa, de

14.000m^2 aproximadamente, en el cual se sitúa un centro comunitario, una cancha deportiva, así como algunos juegos infantiles, elementos que se encuentran en buen estado de conservación.

En algunos cotos se ha limitado el acceso con elementos como reja y puerta de entrada, tanto para los vehículos automotores como para la circulación peatonal. Cabe destacar que esta privatización del espacio se ha realizado como una iniciativa vecinal y no cuenta con una autorización de parte de las autoridades correspondientes, mismas que tampoco lo han impedido. Para llegar a esta urbanización se cuenta con una sola vía de acceso, llamada Carretera a Imala[48], que es una carretera que lleva a una localidad rural cercana a la ciudad de Culiacán y desde la cual no se tiene una buena conectividad con el resto de la ciudad, esta vía se une con el Boulevard Diego Valadés Ríos, también llamado Malecón Nuevo, y que es una de las arterias importantes de la ciudad y desde donde se puede acceder a las otras zonas de la ciudad. Es de destacar el hecho que el sector donde se encuentra Zona Dorada fue durante varios años una parte aislada de la ciudad, ya que, para llegar a éste, a partir del entronque con el Malecón Nuevo se atravesaba un área considerable de lotes baldíos o descampados. Actualmente existen algunas urbanizaciones de viviendas de tipo media-baja hasta media-alta, y algunos comercios, siempre al pie de la Carretera a Imala, pero los terrenos baldíos siguen estando presentes en esta vía. Zona Dorada se rodea de colonias con características de tipo medio-bajo a bajo, siendo ésta la que destaca en cuanto a calidad de la vivienda, espacios públicos y condiciones al interior de las viviendas. Cabe señalar que todas las colonias de ese sector han sido construidas por desarrolladoras inmobiliarias, por lo que no se presenta el fenómeno de la autoconstrucción. En lo que respecta a los servicios y comercios que abastecen la zona, se encuentran dos centros de abastecimiento como supermercados tipo exprés, algunas farmacias, puestos de comida formal e informal, centros de diagnóstico médico, gasolinerías, lavanderías, papelerías vecinales, comercio de tipo vecinal y escuelas de nivel educativo básico y medio básico (kínder, primaria y secundaria).

Resulta importante destacar que, dada su estructura física, esta colonia tiene un funcionamiento similar al de una semiprivada, de manera que se cumple lo ya observado por numerosos autores y autoras que advierten de la cada vez más frecuente privatización del espacio de las clases medias, representando una forma de separación espacial que favorece la

[48] En el momento en el que se realizó la investigación de campo contaba con solamente dos carriles, uno por sentido vehicular, pero se encontraba en proceso de ampliación. Actualmente, cuenta con tres carriles por sentido vehicular y una ciclovía en cada lado de la vía.



fragmentación del tejido social de la ciudad, tal como se describe en el apartado correspondiente.

Son dos las rutas de transporte público que dan servicio a esta zona, la ruta llamada Nuevo Culiacán y Huertas. La primera, entra a la zona por el boulevard principal de la colonia contigua (Los Ángeles), para después aproximarse a Zona Dorada y recorrer el boulevard Del Lago, el principal de la colonia y desde el cual se da servicio a la totalidad de las viviendas. La vivienda más lejana a esta ruta de transporte se encuentra a 260 metros aproximados. La segunda ruta, Huertas, no entra a la zona de viviendas, sino que pasa por la carretera a Imala, por lo que, la vivienda más lejana se sitúa a más de 800 metros de distancia, lo cual lo vuelve una opción inviable para muchos y muchas de sus habitantes. No se identificó ningún sistema de organización vecinal en este conjunto, la población manifiesta que, en el caso del semicoto que fue cerrado el paso al público, fue mediante consenso vecinal realizado exclusivamente para tomar dicha decisión, pero no prevaleció la organización más allá de este hecho aislado.

En cuanto a la composición demográfica, los datos disponibles indican que la distribución de la población por género es bastante homogénea, no se reportaron habitantes mayores de 60 años, y se presupone una gran cantidad de menores de edad, pues significan prácticamente la mitad de la totalidad de habitantes. En cuanto a la población económicamente activa, también se registra una distribución equitativa entre hombres y mujeres, predominando el sexo masculino, por 15 puntos porcentuales. Lo anterior se destaca como una característica de las clases medias, en que hay una participación más equilibrada entre hombres y mujeres en el mercado laboral (Tabla 15. Composición demográfica de la población de Zona Dorada).

Sin embargo, los datos censales a partir de los cuales se realiza el análisis de la composición sociodemográfica fueron recabados en 2010, cuando algunas etapas de Zona Dorada aún se encontraban en construcción y aún no se poblaba en su totalidad.

Tabla 15. Composición demográfica de la población de Zona Dorada

Composición demográfica de la población de Zona Dorada		
Población Total	144	100,00%
Población masculina	69	47,92%
Población Femenina	70	48,61%
Población de 18 años y más	78	54,17%
Población masculina de 18 años y más	36	25,00%
Población femenina de 18 años y más	42	29,17%
Población de 60 años y más	0	0,00%
Población masculina de 60 años y más	0	0,00%
Población femenina de 60 años y más	0	0,00%
Población con limitación en la actividad	3	2,08%
Población con limitación para caminar o moverse, subir o bajar	2	1,39%
Población económicamente activa	71	49,31%
Población masculina económicamente activa	40	27,78%
Población femenina económicamente activa	30	20,83%
Población ocupada	69	47,92%
Población masculina ocupada	39	27,08%
Población femenina ocupada	30	20,83%
Total de hogares censales	37	-
Población en hogares censales	139	96,53%
Total de viviendas	277	-
Ocupantes en viviendas particulares habitadas	139	96,53%

Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2010 (INEGI).

Imagen 12. Viviendas y vialidades en la urbanización Zona Dorada



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 13. Viviendas y vialidades en la urbanización Zona Dorada



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 14. Parque en el interior de la urbanización Zona Dorada





Fuente: autora, año 2016.

6.1.3. Estructura socioespacial Interlomas.

En cuanto al nivel socioeconómico alto, la colonia elegida para ser analizada es Interlomas. El AGEB en el cual se encuentra tiene un GMU bajo y un IMU de -1,161 (Tabla 13. Comparación entre las colonias de análisis, indicadores y características básicas). Esta colonia se sitúa en la zona noreste de la ciudad, muy cerca del margen periférico, colindando al sur, norte y oeste con colonias de nivel medio, medio-alto, y al este con una de nivel bajo. Su

construcción se empieza a finales de la década del 2000, y su poblamiento se fue dando poco a poco, alcanzado su ocupación más alta entre 2010 y 2015.

Según la publicidad de la página web[49], la colonia cuenta con siete modelos de vivienda[50], con variaciones en tamaño de lote y construcción de la vivienda, ofertándose dos tamaños de lote estándar, de 6.5 metros x 20 metros y de 8 metros x 20 metros, sin embargo, en el plano de lotificación solo está proyectado el tamaño de 8 metros x 19 metros, así como unos cuantos lotes con distintas dimensiones, ya sea porque se encuentren en esquina, en una curvatura o en responda al emplazamiento natural del terreno. Los siete modelos ofertados cuentan con dos niveles de construcción, tres recámaras, sala, comedor y cocina y estacionamiento para dos autos como similitudes, las variaciones encontradas entre éstos corresponden a las dimensiones de los espacios, estacionamiento techado, cocina independiente, y baño privado dentro de las recámaras, así como el tamaño del jardín. El área construida varía entre los 113m^2 a los 212m^2, y la calidad constructiva se distingue por ser muy buena, sin llegar a contar con materiales considerados de lujo. La mayoría de las viviendas han sido modificadas por sus propietarios, ampliando los espacios preexistentes, incorporando nuevas habitaciones, techando el espacio de estacionamiento en caso de que se tratara de un modelo que no lo tuviera de inicio e incorporando nuevos espacios a las casas, destacando la calidad de los materiales utilizados, pues predominan materiales de lujo, como cantera, mármol, granito, cuarzo, pisos rectificados de alto coste y calidad, tanto en el interior como en el exterior.

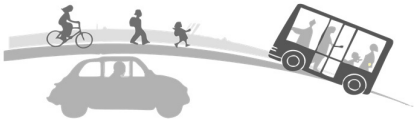
El conjunto cuenta con 487 viviendas distribuidas en forma de circuitos a los que se puede acceder libremente desde el interior del fraccionamiento, sumando un total de 140.401m^2. El acceso desde el exterior se encuentra controlado por un sistema de barrera vehicular tipo pluma, del cual la población residente cuenta con una tarjeta magnética que les permite el acceso exprés, y en caso de ser visitante, se puede dar acceso desde la vivienda a visitar o presentar su identificación, a la cual se le hace una fotografía y mencionar el número de vivienda que se visita para que se permita el paso, sistema que es controlado por una empresa privada externa. En cuanto al paso peatonal, existe una pequeña puerta en la cual también se controla el acceso. Así también, el conjunto habitacional se encuentra completamente vallado en su perímetro exterior por una barda de block, de tal manera que solo se puede acceder o salir de éste desde dos puntos en toda la urbanización. Al respecto, debe señalarse que esta

[49] Se buscó tener una entrevista con ejecutivos/as de la desarrolladora, pero no fue posible su realización.
[50] Resulta difícil la verificación del número de modelos construidos, ya que la mayoría de las viviendas presentan modificaciones realizadas por sus habitantes.

urbanización no se encuentra inscrito como régimen de condominio, que sería el régimen legal que le permitiría restringir la libre circulación, sino que, el sistema de acceso fue colocado arbitrariamente por sus habitantes mediante el comité vecinal como una manera de "protección" hacia el interior del conjunto y para restringir el paso de las personas ajenas a éste que no cuenten con una autorización de parte de algún habitante. Sin embargo, la barda perimetral fue colocada desde el inicio por parte de la urbanizadora, a pesar de que no se inscribiría en el régimen de condominio, de manera que, el funcionamiento de este complejo habitacional ya fue ofertado como de tipo privado, también llamado condominio cerrado.

En esta colonia se encuentran unos espacios públicos de tamaño reducido arreglados como jardines vecinales, los cuáles son atendidos por personal contratado por parte de la población residente de las viviendas inmediatas a éstos, de manera que, cada uno de estos pequeños jardines cuenta con viviendas asignadas para su cuidado, algunos de éstos también cuentan con área para eventos, la cual puede ser usada solo por las personas que se hacen cargo económicamente del mantenimiento del espacio. Asimismo, se encuentra una gran área verde central, que está bajo el cuidado de la urbanización entera. En ésta se sitúan algunos juegos infantiles, mobiliario urbano, jardín y camino peatonal delimitado, cabe destacar que todos los espacios públicos con que cuenta esta urbanización se encuentran en excelente estado de conservación.

Esta colonia se encuentra enclavada en la punta de una colina, de manera que queda por encima de las colonias, con una vista privilegiada de la ciudad de Culiacán, que fue precisamente uno de los mayores atractivos de la urbanización. La llegada a Interlomas se puede realizar por varios caminos, el habitual pasa por una avenida principal con una buena conectividad con el resto de la ciudad, para después tomar una calle local que lleva a la parte alta de la colina, que es donde se encuentra el control de acceso. Tanto la población como las viviendas de las colonias que se encuentran en el contexto inmediato a Interlomas exhiben características que las catalogan en un nivel medio, medio-alto (siendo Interlomas la que destaca como la más exclusiva), mismas que también fueron construidas por urbanizadoras privadas, a excepción de la colonia Solidaridad, que colinda con la barda este, y que por sus características como la calidad y tipo de vivienda, servicios, espacios públicos, nivel educativo y tipo de ocupación de sus habitantes puede ser clasificada como bajo-muy bajo, así también, se destaca su condición de autoconstruida.



Existen en la zona algunos comercios vecinales sobre la avenida principal, puestos de comida informal, unos cuantos restaurantes establecidos, un centro de abastecimiento de tamaño medio, una tienda departamental, tiendas de conveniencia, salones de belleza, así como un módulo de servicios estatales dentro del centro de abastecimiento. En cuanto a la oferta educativa, se encuentran unidades de todos los niveles educativos en un radio menor a 15 minutos en transporte público. Cabe aclarar que dentro del complejo de viviendas no existe ningún servicio ni comercio, pues solo se construyeron viviendas y no se contempló ningún área específica para éstos. En este sentido, los típicos comercios vecinales que es posible encontrar en muchas de las colonias alrededor de la ciudad, no se disponen en este tipo de fraccionamientos, ya que se considera un elemento de la "cultura popular" que no concuerda con el estatus proyectado para urbanizaciones como Interlomas.

Las y los habitantes de este conjunto cuentan con un comité vecinal mediante el cual gestionan el mantenimiento de los espacios comunes, la recogida de basura, el control de la puerta de acceso, y demás elementos y servicios de uso común. Este comité se reúne periódicamente, así también, realizan reuniones generales en las cuales se valoran y someten a votación las opciones de gestión y mantenimiento del fraccionamiento, así como otros asuntos de la vida social, como el horario permitido de fiestas particulares, ruidos y demás aspectos de la convivencia. A través del comité se tienen contratadas personas para el mantenimiento de los espacios, como jardineros y elementos de seguridad.

Al respecto de la composición sociodemográfica del barrio, se presenta bastante equilibrada la proporción entre la población masculina y población femenina, siendo esta última la que se encuentra en mayoría. Se registra muy poca población por encima de los sesenta años, cuestión que es observable al hacer el recorrido de campo, pues predominan las parejas jóvenes con hijas e hijos pequeños. En cuanto a la población económicamente activa, predomina la actividad del sexo masculino, sin embargo, solo existe una diferencia menor a 10 puntos porcentuales entre la población económicamente activa masculina y la femenina (Tabla 16. Composición demográfica de la población de Interlomas). Cabe aclarar que, similar al caso de Zona Dorada, el censo del cual se tomaron los datos fue aplicado cuando la colonia apenas empezaba a poblarse.

Tabla 16. Composición demográfica de la población de Interlomas

Composición demográfica de la población de Interlomas		
Población Total	382	100,00%
Población masculina	182	47,64%
Población Femenina	199	52,09%
Población de 18 años y más	255	66,75%
Población masculina de 18 años y más	111	29,06%
Población femenina de 18 años y más	143	37,43%
Población de 60 años y más	8	2,09%
Población masculina de 60 años y más	4	1,05%
Población femenina de 60 años y más	4	1,05%
Población económicamente activa	173	45,29%
Población masculina económicamente activa	94	24,61%
Población femenina económicamente activa	78	20,42%
Población ocupada	169	44,24%
Población masculina ocupada	91	23,82%
Población femenina ocupada	77	20,16%
Total de hogares censales	101	-
Población en hogares censales	382	100,00%
Total de viviendas	182	-
Ocupantes en viviendas particulares habitadas	382	100,00%

Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2010 (INEGI).

Imagen 15. Acceso principal controlado a la urbanización Interlomas



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 16. Vialidad principal de la urbanización Interlomas, avenida De las Aves



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 17. Vialidades y viviendas de la urbanización Interlomas



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 18. Vialidades y viviendas de la urbanización Interlomas



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 19. Parque principal situado en el interior de la urbanización Interlomas



Fuente: autora, año 2016.

Imagen 20. Áreas verdes en el interior de la urbanización Interlomas



Fuente: autora, año 2016.

6.2. Estructura sociodemográfica de los asentamientos según la encuesta

La encuesta domiciliaria 2016 permitió el análisis de la composición de la estructura familiar de cada una de las colonias donde ésta se realizó. Esto posibilitó conocer los aspectos sociales y demográficos de quienes realizan los desplazamientos desde estos asentamientos, sus coincidencias y diferencias, aspectos fundamentales para poder realizar una lectura de los resultados obtenidos y cómo se relacionan con los objetivos planteados en esta investigación.

El análisis del número de habitantes por vivienda indica que entre 3 y 5 habitantes por vivienda es el rango que más se repite en los tres casos, siendo 4 habitantes el que más frecuencia presenta, tanto en el análisis al interior de cada colonia como en el análisis del total general (Tabla 18. Número de habitantes por vivienda). Sin embargo, a nivel general, los hogares tienen un promedio de 3,47 habitantes (Tabla 17. Promedio de habitantes por vivienda por colonia). Lirios del Río es el asentamiento que presenta un mayor porcentaje con más de 4 personas por vivienda y el promedio indica que son 3,51 habitantes en cada uno de éstas. Sin embargo, Zona Dorada es el que tiene más residencias con 6 habitantes, pero presenta un promedio menor al de Lirios del Río, con 3,34 habitantes por vivienda. Por otro lado, Interlomas registra un mayor número de viviendas con 7 habitantes y el promedio más grande de las tres colonias, situándose en 3,65 habitantes por vivienda, pero al examinar la composición familiar, se detecta que es la única colonia que cuenta con trabajadoras o trabajadores de limpieza y mantenimiento viviendo en el hogar (Tabla 19. Estructura familiar: Parentesco con la persona encuestada).

Tabla 17. Promedio de habitantes por vivienda por colonia

	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Máximo	7	6	6	7
Mínimo	1	1	1	1
Promedio	3,65	3,34	3,51	3,47

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El número de habitantes por vivienda es especialmente importante al momento de analizar posibles condiciones de hacinamiento, estrechamente ligadas a las condiciones socioeconómicas más bajas. En este sentido, debe señalarse la diferencia entre el tamaño estándar de la vivienda de cada asentamiento estudiado, siendo Interlomas el que cuenta con las residencias de mayor tamaño.

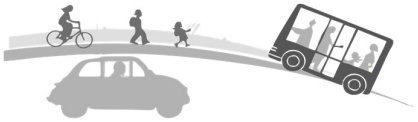


Tabla 18. Número de habitantes por vivienda

Habitantes por vivienda	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
1	0,26%	1,20%	0,72%	0,81%
2	6,91%	14,07%	9,66%	10,93%
3	26,09%	24,70%	25,36%	25,25%
4	39,90%	33,53%	35,75%	35,85%
5	20,46%	20,21%	24,15%	21,38%
6	4,60%	6,29%	4,35%	5,30%
7	1,79%	0,00%	0,00%	0,48%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 19. Estructura familiar: Parentesco con la persona encuestada

Parentesco	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Esposa/o	18,41%	18,76%	20,05%	19,03%
Hija/o	35,81%	29,65%	31,88%	31,92%
Hermana/o	5,12%	7,26%	7,25%	6,68%
Nieta/o	1,53%	1,06%	0,97%	1,16%
Tía/o	0,51%	0,76%	0,24%	0,55%
Sobrina/o	0,77%	1,82%	2,17%	1,64%
Amistad	0,51%	3,33%	0,48%	1,77%
Trabajador	0,51%	0,00%	0,00%	0,14%
Padre/Madre	8,70%	5,45%	7,97%	7,03%
Yerno/Nuera	0,26%	0,30%	0,24%	0,27%
Encuestado	27,37%	30,26%	28,50%	28,99%
Abuelo/a	0,26%	0,15%	0,00%	0,14%
Cuñado/a	0,00%	0,00%	0,24%	0,07%
Primo/a	0,26%	1,21%	0,00%	0,61%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

La composición social general de las tres colonias según edad indica que hay una distribución bastante homogénea de los grupos quinquenales, encontrándose la mayor concentración de población entre los 15 y los 29 años, con un 33,8% del total de la muestra (Tabla 20. Estructura familiar según edad por grupos quinquenales). Entre los 30 y los 49 años se concentra un 34,46% de la población, y a partir de los 50 años, la representación poblacional empieza a disminuir, de tal manera que en el grupo de 60 y más solo cuenta con un 2,38% de población. El grupo más joven, que va entre los 0 y los 14 años cuenta con un porcentaje



bastante representativo del 20,85%. El grupo quinquenal con mayor representación total fue de 20 a 24 años con un 13,58% del total. Este análisis nos permite advertir que las parejas jóvenes con hijos infantes, así como las parejas en edad adulta con hijas e hijos adolescentes constituyen la gran mayoría de la población de estos asentamientos.

En el análisis individual de las urbanizaciones el grupo quinquenal de 20 a 24 años es el de mayor representatividad porcentual en Interlomas y Zona Dorada, sin embargo, en Lirios del Río el grupo quinquenal más grande es el de 15 a 19 años con un 12,08%. Las tres urbanizaciones presentan características bastante similares en cuanto a composición de la estructura familiar por edad, destacando en Zona Dorada el grupo quinquenal de 20 a 24 años, con un 16,47% del total de la urbanización, siendo ésta la concentración más fuerte dentro de las tres colonias analizadas. En esta misma colonia destaca la baja proporción de habitantes mayores de 55 años, registrando un 3,15% del total. De las tres colonias, Interlomas es la que cuenta con mayor proporción de adultos mayores, pues cuenta con un 8,7% de población mayor de 55 años. Al respecto, debe señalarse que al realizar la investigación de campo se detectó que un buen número de personas jubiladas se habían mudado a este fraccionamiento como parte de su dinámica de retiro, es decir, buscando mejores condiciones de vida.

Tabla 20. Estructura familiar según edad por grupos quinquenales

Edad	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
0 - 4 años	4,09%	7,63%	3,62%	5,57%
5 - 9 años	6,39%	7,49%	7,25%	7,13%
10 - 14 años	9,46%	5,84%	10,63%	8,15%
15 - 19 años	10,74%	11,23%	12,08%	11,34%
20 - 24 años	12,28%	16,47%	10,14%	13,58%
25 - 29 años	7,16%	11,53%	6,52%	8,96%
30 - 34 años	6,91%	9,13%	5,56%	7,54%
35 - 39 años	8,95%	9,73%	7,97%	9,03%
40 - 44 años	8,95%	6,74%	10,87%	8,49%
45 - 49 años	9,97%	8,08%	11,11%	9,44%
50 - 54 años	6,39%	2,99%	7,97%	5,30%
55 - 59 años	5,12%	1,50%	3,86%	3,12%
60 y más	3,58%	1,65%	2,42%	2,38%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Con respecto al género que prevalece según la estructura familiar, se identifica una ligera mayor proporción femenina, con el 51,05% del total (Tabla 21. Género según estructura familiar). A nivel particular, la mayoría femenina se presenta en Zona Dorada e Interlomas, siendo ésta última el asentamiento con mayor representatividad femenil con el 54,22%. Por el contrario, Lirios del Río cuenta con una mayoría poblacional masculina, con un 54,35% del total.

Tabla 21. Género según estructura familiar

Género	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Hombre	45,78%	47,46%	54,35%	48,95%
Mujer	54,22%	52,54%	45,65%	51,05%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El grado de estudios es un dato particularmente importante para esta investigación, pues como se ha apuntado anteriormente, este indicador tradicionalmente se ha asociado a los ingresos percibidos y tiene un fuerte vínculo con el escalamiento social. A nivel general, el grado de escolaridad con mayor representatividad es licenciatura, siendo también el de mayor proporción en Interlomas y Zona Dorada, sin embargo, en Lirios del Río el grado con mayor porcentaje es bachillerato. Destaca que, de los tres asentamientos, el de mayor escolaridad es Interlomas, pues la proporción de personas con grado de licenciatura es mayor, así como de los grados de mayor escolaridad como es maestría y doctorado. Zona Dorada es el que ocupa el segundo lugar según grado de escolaridad, basándose en la proporción de población con grado de licenciatura o más avanzado. Es importante señalar el grado de carrera técnica, que encuentra mayor representatividad en Lirios del Río, este tipo de estudios que capacitan para el trabajo y cuyo requisito para acceder es tener la secundaria terminada y 15 años cumplidos, tradicionalmente se ha asociado a las clases más bajas, que buscan capacitación para trabajos de tipo técnico, como lo es la electricidad, plomería, chofer de transporte urbano, confección, mecánica, soldadura, y otras como auxiliar de enfermería o auxiliar contable.

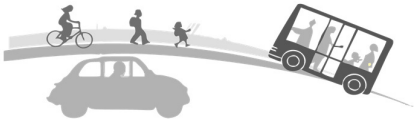


Tabla 22. Grado de estudios según estructura familiar

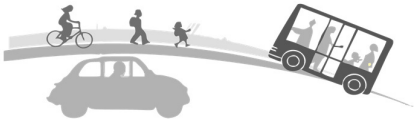
Grado de estudios	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Sin estudios	5,37%	9,13%	4,11%	6,72%
Preescolar	11,00%	8,83%	11,84%	10,25%
Primaria	5,12%	5,39%	11,59%	7,06%
Secundaria	8,44%	9,28%	16,43%	11,07%
Preparatoria/bachillerato	15,60%	26,05%	28,99%	24,10%
Carrera técnica[51]	2,05%	4,64%	8,94%	5,16%
Licenciatura/profesional[52]	42,97%	32,78%	16,91%	31,03%
Maestría[53]	6,65%	3,59%	0,97%	3,67%
Doctorado[54]	2,81%	0,30%	0,24%	0,95%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto a la situación laboral, la colonia con mayor porcentaje de personas ocupadas es Zona Dorada, con un 43,41% de sus habitantes, a la cual le sigue Interlomas con el 41,94% de la población de este asentamiento. Sin embargo, de las tres colonias, el mayor porcentaje de jubilados se detecta en Interlomas, con un 3,84% de la población. Es importante vincular estos resultados con la distribución etaria de los habitantes de estas urbanizaciones, pues, como se observa en la Tabla 20, el grueso poblacional se encuentra en edad productiva, siendo muy similar el porcentaje de población de 60 y más de Interlomas con el porcentaje de personas jubiladas presente en esta urbanización.

El rubro de las labores del hogar es también uno que presenta una fuerte representatividad, sobre todo en Lirios del Río (13,04%), siguiéndole Interlomas (6,91%) y encontrando una proporción muy baja en Zona Dorada (3,74%). Esto último concuerda con una tendencia creciente de las clases medias, así como parte de la transición demográfica, en las que tanto los hombres como las mujeres salen a trabajar fuera del hogar, tendencia que disminuye en las clases altas y bajas. La proporción de estudiantes es también un dato significativo, los

[51] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Carrera técnica* y *Licenciatura/profesional* debido a la que en cuanto a edad y nivel formativo podrían agruparse a fin de facilitar el análisis, por lo que de aquí en adelante se reflejará dicha agrupación.
[52] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Carrera técnica* y *Licenciatura/profesional* debido a la que en cuanto a edad y nivel formativo podrían agruparse a fin de facilitar el análisis, por lo que de aquí en adelante se reflejará dicha agrupación.
[53] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Maestría* y *Doctorado* debido a la que en cuanto a edad, nivel formativo y representatividad en la muestra podrían agruparse a fin de facilitar el análisis, por lo que de aquí en adelante se reflejará dicha agrupación.
[54] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Maestría* y *Doctorado* debido a la que en cuanto a edad, nivel formativo y representatividad en la muestra podrían agruparse a fin de facilitar el análisis, por lo que de aquí en adelante se reflejará dicha agrupación.



datos revelan que en las tres colonias se encuentra un porcentaje muy similar, destacando Zona Dorada con un mayor porcentaje de personas que a la vez que estudian también trabajan, situación que también puede asociarse a las clases medias, que buscan un escalamiento social a través de mejorar su situación educativa.

Tabla 23. Situación laboral según estructura familiar

Situación laboral	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Estudiante	37,34%	36,08%	35,99%	36,39%
Estudia y trabaja	0,26%	2,40%	0,24%	1,22%
Labores del hogar	6,91%	3,74%	13,04%	7,20%
Jubilada/pensionada	3,84%	1,50%	1,21%	2,04%
Incapacidad permanente	0,26%	0,00%	0,24%	0,14%
Incapacidad temporal	0,51%	0,00%	0,24%	0,20%
Ocupado	41,94%	43,41%	38,16%	41,55%
No ocupado	5,88%	11,38%	7,25%	8,76%
Ha trabajado antes[55]	2,30%	1,35%	1,69%	1,70%
Buscando primer empleo[56]	0,77%	0,15%	1,69%	0,75%
Otro	0,00%	0,00%	0,24%	0,07%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

6.2.1. Encuestadas y encuestados (composición de la muestra).

Por otra parte, también se exponen las características de quienes contestaron la encuesta domiciliaria 2016, aspecto particularmente importante en la descripción de los viajes origen-destino, pues estos desplazamientos solo se capturaron a detalle en la persona encuestada.

La mayor proporción de personas encuestadas a nivel general se encuentra dentro del grupo quinquenal que va de los 35 a los 39 años (Tabla 24. Edad de las personas encuestadas). A nivel particular, en Interlomas el grupo con mayor porcentaje fue este mismo, sin embargo,

[55] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría la condición *Ha trabajado antes* y *Buscando el primer empleo* dentro de la categoría *Busca trabajo*, debido a la representatividad de estos grupos en la muestra y a fin de facilitar el análisis.

[56] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría la condición *Ha trabajado antes* y *Buscando el primer empleo* dentro de la categoría *Busca trabajo* debido a la representatividad de estos grupos en la muestra y a fin de facilitar el análisis.



en Zona Dorada tuvieron la misma representatividad los grupos 20 a 24 años, 25 a 29 y 30 a 34 con 17% de la muestra de dicho asentamiento. En cuanto a Lirios del Río, el grupo más grande fue el de 45 a 49 años.

Tabla 24. Edad de las personas encuestadas

Edad	Interlomas	Zona Dorada	Lirios	Total
18 - 19 años[57]	0,00%	4,50%	5,08%	3,53%
20 - 24 años[58]	14,95%	17,00%	11,02%	14,82%
25 - 29 años	5,61%	17,00%	6,78%	11,29%
30 - 34 años	13,08%	17,00%	12,71%	14,82%
35 - 39 años	19,63%	16,50%	13,56%	16,47%
40 - 44 años	9,35%	10,00%	16,95%	11,76%
45 - 49 años	17,76%	11,50%	17,80%	14,82%
50 - 54 años[59]	5,61%	4,50%	8,47%	5,88%
55 - 59 años[60]	9,35%	0,50%	5,08%	4,00%
60 y más	4,67%	1,50%	2,54%	2,59%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto al género, las personas encuestadas en su mayoría fueron mujeres, repitiéndose esta condición en las tres colonias. El asentamiento con la mayor diferencia fue Zona Dorada, con una proporción del 62% de las personas encuestadas del sexo femenino y un 38% del sexo masculino (Tabla 25. Género de la persona encuestada). De la totalidad de la muestra, un 40,42% fueron hombres y un 59,76% mujeres. Cabe destacar que, aunque se buscó la mayor equidad en la composición de la muestra, esto no fue posible dado que las mujeres se mostraron más dispuestas a responder las preguntas y colaborar así con esta investigación. Es importante aclarar lo anterior debido a que, la composición en mayoría femenina de la

[57] Debido a la baja proporción de personas en los grupos de 18-19 años y de 20-24 años y a que comparten características similares en cuanto a ocupación y dinámicas diarias, se optó por unirlos en un solo grupo de edad, por lo que así aparecerán en el análisis.
[58] Debido a la baja proporción de personas en los grupos de 18-19 años y de 20-24 años y a que comparten características similares en cuanto a ocupación y dinámicas diarias, se optó por unirlos en un solo grupo de edad, por lo que así aparecerán en el análisis.
[59] Debido a la baja proporción de personas en los grupos de 50-54 años y de 55-59 años y a que comparten características similares en cuanto a ocupación y dinámicas diarias, se optó por unirlos en un solo grupo de edad, por lo que así aparecerán en el análisis.
[60] Debido a la baja proporción de personas en los grupos de 50-54 años y de 55-59 años y a que comparten características similares en cuanto a ocupación y dinámicas diarias, se optó por unirlos en un solo grupo de edad, por lo que así aparecerán en el análisis.

muestra puede afectar los resultados obtenidos, por lo cual en ciertos análisis se opta por analizar los datos por separado, para así obtener resultados más representativos.

Tabla 25. Género de la persona encuestada

Género	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Hombre	41,12%	38,00%	43,22%	40,24%
Mujer	58,88%	62,00%	56,78%	59,76%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto del estado civil, destaca un alto porcentaje de personas casadas, siendo la condición que más se repite en las tres urbanizaciones, con el 59,76% del total general, seguido por un 25,65% de personas solteras dentro de las encuestadas (Tabla 26. Estado civil de encuestada/o).

Tabla 26. Estado civil de encuestada/o

Estado civil	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Soltera/o	20,56%	30,00%	22,88%	25,65%
Casada/o	67,29%	50,00%	69,49%	59,76%
Unión libre	1,87%	12,50%	0,85%	6,59%
Divorciada/o	5,61%	5,50%	5,08%	5,41%
Viuda/o	4,67%	2,00%	1,69%	2,59%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Una condición particularmente importante es el grado de estudios, pues permite elaborar un panorama general de la condición escolar de la jefatura de familia. El promedio de los tres asentamientos indica que el 46,59% de las personas encuestadas contaban con nivel licenciatura, seguido por el 27,53% con nivel de bachillerato (Tabla 27. Grado de estudios de encuestada/o). En el análisis particular, el porcentaje de personas encuestadas con grado de licenciatura fue más alto en Interlomas, con un 66,36%, mientras que en Zona Dorada representaron el 49% de los y las encuestadas, cayendo hasta el 24,58% en Lirios del Río. En esta última urbanización, el mayor porcentaje de personas encuestadas contaba con estudios de bachillerato, siendo el 38,98% de la muestra. Por otra parte, destaca una importante proporción de personas con estudios de posgrado en Interlomas, esto es, un 11,21% con



grado de maestría y un 3,74% con grado de doctorado de quienes contestaron la encuesta. En Zona Dorada, este grupo tuvo una representación del 6,50% con grado de maestría y un 0,50% con estudios de doctorado, mientras que, en Lirios del Río, este grupo cayó hasta el 0,85% en el caso de grado de maestría y sin representación en el caso de estudios de doctorado. Los grados de escolaridad más bajos, se encuentran más presentes en Lirios del Río, pues un 26,27% de la población encuestada tiene un grado de escolaridad igual o menor a estudios de secundaria. Se advierte como dato de interés que Interlomas es la colonia con mayor proporción de personas sin estudios, aunque solamente representan el 0,93% de la población encuestada, es un dato que puede explicarse bajo la presencia de familias cuyo medio de vida es el narcotráfico dentro de urbanizaciones de alto *standing* como lo es Interlomas, así como la población que se dedica a las labores de servicio y que vive con las familias de este asentamiento.

Tabla 27. Grado de estudios de encuestada/o

Grado de estudios	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Sin estudios	0,93%	0,50%	0,85%	0,71%
Preescolar	0,00%	0,50%	1,69%	0,71%
Primaria	0,00%	1,00%	3,39%	1,41%
Secundaria	2,80%	7,00%	20,34%	9,65%
Preparatoria/bachillerato	13,08%	28,50%	38,98%	27,53%
Carrera técnica[61]	1,87%	6,50%	9,32%	6,12%
Licenciatura/profesional[62]	66,36%	49,00%	24,58%	46,59%
Maestría[63]	11,21%	6,50%	0,85%	6,12%
Doctorado[64]	3,74%	0,50%	0,00%	1,18%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

[61] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Carrera técnica* y *Licenciatura/profesional* debido a la que en cuanto a edad y nivel formativo podrían agruparse a fin de facilitar el análisis.

[62] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Carrera técnica* y *Licenciatura/profesional* debido a la que en cuanto a edad y nivel formativo podrían agruparse a fin de facilitar el análisis.

[63] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Maestría* y *Doctorado* debido a la que en cuanto a edad, nivel formativo y representatividad en la muestra podrían agruparse a fin de facilitar el análisis.

[64] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría las escolaridades *Maestría* y *Doctorado* debido a la que en cuanto a edad, nivel formativo y representatividad en la muestra podrían agruparse a fin de facilitar el análisis.

La situación laboral es otro de los aspectos particularmente importantes para la configuración de las diferencias y similitudes entre estos tres asentamientos. Los datos indican que, de las tres colonias, la que presentó un mayor porcentaje de personas ocupadas fue Interlomas, con el 64,49% de la muestra, seguido de Zona Dorada, con el 62,50%, mientras que, en Lirios del Río, el 50,85% de las personas encuestadas se encontraba ocupada. Asimismo, destaca la alta proporción de personas dedicadas a las labores del hogar que contestaron la encuesta en Lirios del Río, siendo el 26,27% de la muestra, seguido por el 9,35% en Interlomas, y un 8% en Zona Dorada, concordando también con los datos encontrados a nivel de estructura familiar. Otro grupo de interés son los jubilados/pensionados, que se presentan como un colectivo más numeroso en Interlomas, constituyendo el 5,61% de la muestra, mientras que en las otras dos urbanizaciones estudiadas se encuentra por debajo del 1,00%. Como se ha comentado, es un grupo que, una vez con el nido vacío se encuentra con mejores condiciones económicas y ya sea que busquen mejorar su situación de vivienda o la ubicación de ésta con respecto a sus sitios de interés.

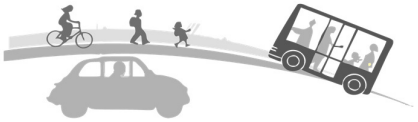
Tabla 28. Situación laboral de la persona encuestada

Situación laboral	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Estudiante	11,21%	14,50%	9,32%	12,24%
Estudia y trabaja	0,00%	3,50%	0,85%	1,88%
Labores del hogar	9,35%	8,00%	26,27%	13,41%
Jubilado/pensionado	5,61%	1,00%	0,85%	2,12%
Incapacidad temporal	0,93%	0,00%	0,85%	0,47%
Ocupado	64,49%	62,50%	50,85%	59,76%
No ocupado	3,74%	6,50%	6,78%	5,88%
Ha trabajado antes[65]	4,67%	3,50%	2,54%	3,53%
Buscando primer empleo[66]	0,00%	0,50%	1,69%	0,71%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Estos datos presentados permiten la elaboración de un panorama general, tanto de la estructura familiar, pero sobre todo de la jefatura de familia de los asentamientos estudiados, de tal manera que permite la identificación de las colonias con ciertos niveles

[65] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría la condición *Ha trabajado antes* y *Buscando el primer empleo* debido a la representatividad de estos grupos en la muestra y a fin de facilitar el análisis.
[66] Para el caso del análisis, se optó por agrupar en la misma categoría la condición *Ha trabajado antes* y *Buscando el primer empleo* debido a la representatividad de estos grupos en la muestra y a fin de facilitar el análisis.



socioeconómicos según lo encontrado a nivel general en éstas. Así pues, es posible señalar que las mejores condiciones, tanto laborales como de estudio, basándose en el nivel educativo y el porcentaje de ocupación, se encuentran dentro de Interlomas, seguido de Zona Dorada, y las condiciones más bajas son las encontradas en Lirios del Río. También es de señalar la presencia de tendencias generales que configuran dichas clases sociales, como la mayor presencia de jefaturas de familia dedicadas a las labores del hogar (sobre todo en el caso femenino) en las clases más bajas, así como las clases más acomodadas, mientras que la clase media se distingue por la manifestación de tendencias más "progresistas", como puede considerarse el que, en el caso de familias con padre y madre, ambos salgan a realizar labores remuneradas fuera del hogar, o con niveles educativos más altos.

6.3. Características sociodemográficas de la movilidad

Como se ha descrito en el marco teórico, son muchos los elementos que interfieren en la movilidad de las personas. Factores tan relevantes como diversos infieren un carácter particular a los desplazamientos individuales y colectivos. En este sentido, se reconoce que el ingreso es sin duda uno de los elementos principales en la configuración de la movilidad, junto a éste, se encuentran otros factores como el nivel educativo, la ocupación, edad, o el género. Es decir, la conjunción de características económicas y sociales son las que determinan las particularidades y configuración de los desplazamientos. Debido a que el ingreso es una de las características más importantes en este análisis, las particularidades que imprime a la movilidad se estudiarán a detalle en un apartado destinado para tal análisis.

Así pues, en primer lugar, se examinaron de manera global cada uno de los aspectos sociales de quienes realizan los desplazamientos, a partir de la información que arrojó la encuesta domiciliaria 2016, es decir, sin profundizar en las diferencias entre los tres asentamientos investigados. El estudio a profundidad será realizado más adelante.

Movilidad y edad

La edad representa una característica muy importante en términos de movilidad, pues diversas actividades se asocian a ciertas franjas etarias, como pueden ser los estudios, considerado como uno de los principales motivos de desplazamiento, o el trabajo, relacionado con personas en fase productiva. Por otra parte, también existen edades que se



relacionan con una menor movilidad, como el caso de personas fuera de la edad productiva o escolar.

Una manera de analizar los viajes de acuerdo con las características etarias es según la distribución de la frecuencia de los viajes por los grupos de edades, lo cual ya fue citado en la descripción de las características generales de la movilidad en Culiacán y sus patrones de desplazamiento, puntualizando que el grupo entre 35 y 39 años es el que más representación tiene dentro de todas las frecuencias de viajes que se realizan, con un 16,33% de éstos (Tabla 11. Frecuencia de viajes por edad del total de encuestas según tabla Origen-Destino).

Otra forma de analizar dichos viajes es de acuerdo con el número de viajes promedio según grupos de edad. La encuesta domiciliaria 2016 cuenta con dos apartados que permiten analizar el número de viajes de la persona que contestaba la encuesta, de forma más detallada en la tabla origen-destino donde se describían los viajes realizados el día anterior, y solo en uno de estos apartados se podía obtener información general de los viajes del resto de la familia.

De acuerdo con la percepción que las personas encuestadas tienen del número de viajes que realizan diariamente (según los resultados del apartado de Estructura Familiar de la encuesta), ya sea de ellas mismas o del resto de su familia, las franjas de edad que más movilidad pareciera tener es la que comprende los grupos quinquenales de 40 a 44 años y de 45 a 49 años, con 2,36 viajes al día en promedio (Tabla 29. Promedio de viajes por grupo quinquenal según percepción, en Estructura Familiar). Por el contrario, la movilidad de los grupos de edad, tanto de los más jóvenes como de los mayores es más reducido, pues en el grupo de los 0 a los 4 años, realizan 1,24 viajes al día (como acompañante de algún adulto) y las personas mayores de 60 años 1,35 viajes por día. Basándose en esta información, el número de viajes por día de los diferentes grupos quinquenales no pareciera tener una gran variación, sin embargo, se realizó otro análisis comparativo, únicamente con los datos de los viajes de la persona encuestada, mismo que contrasta las respuestas emitidas en la parte de la descripción de la estructura familiar con los resultados de la tabla origen-destino que capturó la movilidad a detalle de la persona encuestada un día anterior a la aplicación de la encuesta. El primer hallazgo de esta comparación indica una movilidad real mayor en número de viajes promedio a la que se percibe tener, pues, en todas las franjas etarias los desplazamientos fueron considerablemente mayores al promedio reportado en la información vertida en el



apartado de estructura familiar que, como se menciona, refleja solamente la percepción de los viajes que se realizan diariamente basándose en la pregunta de cuántos viajes al día hacían cada uno de los miembros de la familia, incluyendo la misma persona encuestada. En cuanto al análisis de la movilidad de las personas encuestadas exclusivamente, y acorde con dicha percepción, el grupo quinquenal que aparentemente realiza más viajes al día es el de 25 a 29 años con 2,56 desplazamientos en promedio (Tabla 30. Comparación del promedio de viajes/día de persona encuestada por grupos de edad del total de encuestas). Sin embargo, el desglose de los desplazamientos capturado en la tabla origen-destino permite identificar el grupo de 35 a 39 años, con 4,39 viajes/día como el que más desplazamientos realiza, seguido del grupo de los 30 a los 34 años con 4,13 viajes al día. de hecho, la franja que va entre los 18 a 19 años es una de las que se identifican con menor movilidad, con 3,57 viajes/día, sin embargo, dicha cifra es mayor a la reportada por percepción. En cuanto a la franja etaria de menor movilidad, se registra que es el grupo de mayores de 60 años, pero con una cantidad de viajes mayor a la que perciben realizar.

Tabla 29. Promedio de viajes por grupo quinquenal según percepción, en Estructura Familiar del total de encuestas

Grupo quinquenal	Promedio de viajes por día
0 - 4 años	1,24
5 - 9 años	1,96
10 - 14 años	1,95
15 - 19 años	2,09
20 - 24 años	2,14
25 - 29 años	2,23
30 - 34 años	2,22
35 - 39 años	2,33
40 - 44 años	2,36
45 - 49 años	2,36
50 - 54 años	2,24
55 - 59 años	1,84
60 y más	1,35

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

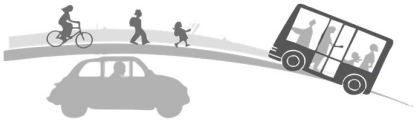


Tabla 30. Comparación del promedio de viajes/día de persona encuestada por grupos de edad del total de encuestas

Grupo de edad	Promedio de viajes/día según Estructura Familiar	Promedio de viajes/día según tabla Origen-Destino
18 - 24 años	2,33	3,71
25 - 29 años	2,56	4,04
30 - 34 años	2,40	4,13
35 - 39 años	2,51	4,39
40 - 44 años	2,42	3,98
45 - 49 años	2,45	3,90
50 - 59 años	2,15	3,43
60 y más	1,10	3,33

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto a la distribución de los medios de transporte, los resultados indican que existe una predominancia del automóvil particular mucho más alta de lo que indican los patrones de desplazamiento considerados para Culiacán según estudios previos, con un 70,07% de utilización, porcentaje que se encuentra muy por encima de cualquier otro medio. A éste le siguen los viajes en transporte público con el 15,58%, y en tercer lugar se encuentran los viajes a pie con el 13,50% de los desplazamientos (Tabla 31. Modos de desplazamiento de encuestados por grupos de edad). La bicicleta cuenta con una proporción muy baja de viajes con un registro de 0,18% de viajes. Un punto interesante es la nula utilización de la motocicleta, pues no se reportó ningún viaje en ésta. Cabe aclarar que al analizar estos mismos datos añadiendo la variable edad, los resultados se encuentran influenciados por la composición de la muestra, aun así, dichos resultados se consideran significativos y relevantes. Al respecto, se encuentra que el rango de edad que más viajes en automóvil tiene es el grupo de los 35 a 39 años con una proporción del 13,32%, siendo el mismo grupo que más viajes realiza, seguido por el grupo de los 45 a 49 años con un 12,40% de los viajes en este medio de transporte. El grupo que menos viajes realiza en automóvil es el de los 60 y más, sin embargo, debe decirse que también es el grupo con menor representación en la muestra. El grupo de edad que más viajes a pie realiza es el de los 35 a 39 años con un 3,05% de los viajes totales, y el que menos se mueve a pie, es el de los mayores de 60 años, con un 0,37% de los viajes. En el caso de los viajes a pie, la edad de los viajantes es muy importante al momento de decidir su realización, pues como se ha advertido, Culiacán cuenta con un clima bastante cálido, aceras en mal estado, así como un déficit de arborización que dificulta las caminatas, de tal manera que se ve reflejado en que los grupos de edad más avanzada tienden a caminar menos, como lo advierten los resultados. Un hallazgo muy interesante es



que, la totalidad de los mínimos viajes en bicicleta se concentran en el grupo de los 40 a los 44 años, mientras que el grupo que más viaja en transporte público es el de los 18 a 24 años. Este tipo de análisis permite visualizar un panorama de uso de los distintos medios de desplazamiento, así como la tendencia de uso de éstos según la edad. En el caso del automóvil privado, la edad juega un papel determinante en su utilización, pues las edades más jóvenes encuentran una mayor dificultad de acceso a éste debido a su coste, sin embargo, se puede advertir que en todos los grupos es el medio más utilizado.

Tabla 31. Modos de desplazamiento de encuestados por grupos de edad

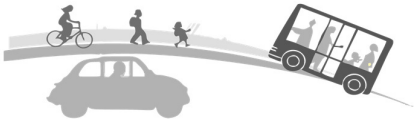
Modo de desplazamiento	18 a 24 años	25 a 29 años	30 a 34 años	35 a 39 años	40 a 44 años	45 a 49 años	50 a 59 años	60 > años	Total
A pie	2,69%	2,08%	1,95%	3,05%	1,47%	1,16%	0,73%	0,37%	13,50%
Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%
Automóvil particular	7,64%	8,43%	11,00%	13,32%	8,98%	12,40%	6,58%	1,10%	70,07%
Taxi	0,18%	0,18%	0,06%	0,18%	0,00%	0,00%	0,06%	0,00%	0,67%
Transporte público	6,72%	1,10%	2,38%	1,95%	1,04%	1,22%	0,79%	0,37%	15,58%
Total	17,22%	11,79%	15,39%	18,51%	11,67%	14,78%	8,80%	1,83%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De acuerdo con los datos de las tablas anteriores, la movilidad en Culiacán parece estar modelada por los grupos que trabajan, pues la carga más fuerte de viajes se encuentra dentro de los grupos en edad laboral, entre los 25 y los 49 años. Sin embargo, este análisis por sí solo no puede dar por concluyente que la mayor carga de movilidad sea la ejercida por las personas que trabajan, o que sea por motivos estrictamente laborales, aun cuando así se supone.

Movilidad y ocupación

A fin de esclarecer la condición anterior, se realizó un cruce de las variables edad y ocupación para determinar el porcentaje de viajes que realizaba cada grupo de edad según su ocupación (Tabla 32. Porcentaje de viajes según edad y ocupación). Este análisis permitió conocer que, de la totalidad de los viajes realizados, el 62,82% fue efectuado por personas ocupadas, y de éstas, el grupo de edad con mayor representación fue el de 35 a 39 años, con el 17,53% de



los viajes totales, siendo el mismo grupo que más viaja. Sin embargo, destaca que, dentro de este mismo grupo de edad, el 3,04% se dedica a las labores del hogar, siguiendo a las personas ocupadas que representan el 13,07% del grupo entre los 35 y 39 años. El segundo grupo que más viaja, compuesto por personas entre los 30 y 34 años cuenta con un 15,10% de los viajes totales, y dentro de éste, el 9,63% se encuentra ocupado, también destaca una importante proporción de personas que se dedican a las labores del hogar, con el 3,75% de ese total. De hecho, según el tipo de ocupación, el segundo grupo con mayor movilidad es el que se dedica a las labores del hogar, con un 12,46% del total de los viajes, y no el de las personas que estudian, como tradicionalmente se ha sugerido, siendo este último grupo el tercero en orden de intensidad de viajes, con el 11,85% del total. Los grupos según ocupación que son menos móviles es el de las personas jubiladas y pensionadas, que concentran el 1,52% de los viajes totales, seguida de quienes estudian y trabajan, aunque este último grupo cuenta con muy poca representatividad. Este mismo análisis permitió clarificar que los estudios es la ocupación predominante entre el grupo que va de los 18 a los 24 años, mismo que cuenta con el 17,73% de los viajes, seguido por el trabajo, con el 4,16% de las personas este grupo de edad en dicha condición laboral. El grupo que menos viaja es el de los 60 y más, con un 1,11% de los viajes y, se encuentran en este grupo de edad el 0,71% de la totalidad de las personas con condición de jubiladas.

> "Nuestras ocupaciones y los compromisos ya implican contar con un vehículo, sea carro, sea moto, lo que sea, pero la elección es un carro, pero debes tener en que moverte para cumplir ya con tus tiempos y responsabilidades" (Interlomas-persona ocupada) Ricardo, E-It-III

El grupo de las personas que trabajan y estudian tan solo cuenta con el 1,82% de los viajes totales, y dichas características de ocupación se concentran entre los 20 y 34 años. Este resultado en específico sugiere una prevalencia de la condición laboral en detrimento de los estudios, ya que, sobre todo para las clases más desfavorecidas, una vez alcanzada cierta edad se privilegia el potencial de maximizar los ingresos en beneficio de las familias.



Tabla 32. Porcentaje de viajes según edad y ocupación

Ocupación/Rango de edad	18-24 años	25-29 años	30-34 años	35-39 años	40-44 años	45-49 años	50-59 años	60 > años	Total
Estudiante	11,34%	0,41%	0,10%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	11,85%
Labores del hogar	0,00%	1,42%	3,75%	3,04%	1,52%	1,42%	1,21%	0,10%	12,46%
Jubilada(o)/pensionada(o)	0,00%	0,20%	0,0%	0,00%	0,00%	0,00%	0,61%	0,71%	1,52%
Ocupada(o)	4,16%	8,10%	9,63%	13,07%	9,73%	11,55%	6,28%	0,30%	62,82%
No ocupada(o)	0,41%	1,21%	0,81%	0,91%	0,20%	1,32%	0,51%	0,00%	5,37%
Busca trabajo	0,82%	0,71%	0,41%	0,51%	0,30%	1,11%	0,30%	0,00%	4,16%
Estudia y trabaja	1,00%	0,41%	0,41%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,82%
Total	17,73%	12,46%	15,10%	17,53%	11,75%	15,40%	8,92%	1,11%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Un análisis de los viajes por motivo y ocupación de la persona encuestada permitió ahondar en los tipos de viaje que se realizan, y determinar si en realidad la movilidad por trabajo es la predominante dentro de este grupo y en qué medida. Así pues, dicho estudio encuentra que, si bien los desplazamientos por motivo de ir al trabajo son los predominantes dentro del grupo de las personas ocupadas, el motivo de dejar a personas en la escuela es también un motivo muy significativo que impulsa la movilidad, con el 7,21% de los viajes que realiza este grupo (Tabla 33. Porcentaje de viajes por motivo de viaje y ocupación de encuestada/o). Destaca la gran diversidad de viajes entre las personas que tienen como ocupación principal estudiar, así como las que se dedican a las labores del hogar, mismas que han sido atribuidas tradicionalmente al sexo femenino. Por otra parte, también es visible la fuerte inmovilidad de las personas que no se encuentran ocupadas o estudiando, como las que buscan empleo.



Tabla 33. Porcentaje de viajes por motivo de viaje y ocupación de encuestada/o

Motivo de viaje/Ocupación	Estudiante	Labores del hogar	Jubilada(o)/ pensionada(o)	Busca trabajo	Ocupada(o)	No ocupada(o)	Estudiante/ Ocupada(o)	Total
Ir al trabajo	0,31%	0,06%	0,00%	0,12%	17,59%	0,43%	0,49%	19,00%
Ir a la escuela (incluye dejar personas en la escuela)	3,24%	2,14%	0,12%	0,31%	7,21%	1,10%	0,37%	14,49%
Compras de abastecimiento	0,49%	1,16%	0,12%	0,24%	2,02%	0,43%	0,06%	4,52%
Compras y gestiones personales	0,85%	1,04%	0,37%	0,67%	4,95%	0,31%	0,06%	8,25%
Visitas familiares/amistades	0,43%	0,92%	0,18%	0,49%	2,57%	0,43%	0,00%	5,02%
Acompañar a otras personas	0,61%	0,31%	0,06%	0,37%	0,98%	0,18%	0,00%	2,51%
Actividades deportivas	0,73%	0,43%	0,12%	0,24%	1,53%	0,12%	0,00%	3,17%
Actividades culturales	0,12%	0,18%	0,00%	0,00%	0,12%	0,00%	0,00%	0,42%
Otras actividades de ocio, recreación y paseos	0,73%	0,30%	0,18%	0,00%	1,59%	0,24%	0,00%	3,04%
Ir al/la médico/a	0,00%	0,06%	0,00%	0,06%	0,24%	0,00%	0,00%	0,36%
Vuelta a casa	5,07%	5,01%	0,86%	1,83%	23,52%	2,26%	0,67%	39,22%
Total	12,58%	11,61%	2,01%	4,33%	62,32%	5,50%	1,65%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Movilidad y género

Una de las diferencias que sigue siendo fuertemente analizada en los estudios de movilidad es la atribuible al género. Si bien, se reconoce la importancia de entender y detallar la movilidad femenina a fin de comprender cabalmente los patrones de movilidad de cualquier ciudad, la literatura tradicionalmente ha asignado una menor movilidad a este género. Dichos resultados son explicados con base a la tradicional división del trabajo, y las actividades que se realizan fuera del hogar, mismas que en su mayoría son atribuidas a los hombres, resultando en una menor movilidad de las mujeres.

Un primer abordaje de la distribución del porcentaje de los viajes según género de la persona encuestada sugiere una mayor movilidad de las mujeres, sin embargo, esta preeminencia es atribuible a la composición de la muestra (Ver Tabla 25. Género de la persona encuestada). Al realizar una comparación de la distribución de la muestra por sexo con los porcentajes de viaje según esta misma condicionante, se encuentra una distribución prácticamente idéntica, de tal manera que, en primera instancia, se puede sugerir una movilidad bastante homogénea entre hombres y mujeres (Tabla 34. Porcentaje de viajes por sexo).



Tabla 34. Porcentaje de viajes por sexo

Sexo	Viajes
Hombre	40,54%
Mujer	59,46%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

A fin de profundizar en esta afirmación se presenta el promedio de viajes por sexo, resultando que éste es bastante similar entre hombres y mujeres, pues los primeros realizan 3,97 viajes/día, mientras que las mujeres contabilizan 3,86 viajes/día. Un hallazgo interesante es que las mujeres registran un porcentaje más elevado del mayor número de viajes, lo que hace suponer que, los desplazamientos no atribuibles al trabajo son realizados por las mujeres, lo que contrapone las tendencias señaladas por la literatura. Es decir, estaríamos ante un cambio de los patrones tradicionales, las actividades fuera del hogar ya no son exclusivas de los hombres, y las mujeres participan cada vez más de la movilidad en la ciudad. Sin embargo, podría tratarse de una extensión de las actividades del hogar, como llevar las hijas e hijos a la escuela o actividades extraescolares, así como los desplazamientos por abastecimiento. La tabla 35 permite visualizar las diferencias entre los motivos de desplazamiento de hombres y mujeres. Si bien, el motivo ir al trabajo cuenta con un alto porcentaje de desplazamientos, no es el motivo principal de viaje en las mujeres, para las cuales la principal motivación es ir a la escuela, cabe aclarar que dicho motivo incluye ir a dejar personas en estas instituciones, además, es importante señalar que el porcentaje de viajes que realizan las mujeres con este fin es más del doble que el reportado por los hombres. Destaca que, en prácticamente todos los motivos se registran una mayor movilidad por parte de las mujeres, con excepción del motivo trabajo. Este resultado se vincula con lo encontrado en la tabla 36, en la cual se evidencia que las mujeres cuentan con una mayor frecuencia de viajes, pues a partir de 4 desplazamientos al día su porcentaje es considerablemente mayor al reportado por los hombres. De hecho, a partir de 9 desplazamientos al día los hombres no cuentan con representatividad, siendo las mujeres las únicas que presentan este número elevado de movimientos al día. Más adelante se analizará si está tendencia es replicable en todos los sectores socioeconómicos o cuales son las diferencias marcadas por esta condición.



Tabla 35. Porcentaje de viajes por motivo y sexo de la persona encuestada

Motivo	Hombre	Mujer	Total
Ir al trabajo	10,45%	8,55%	19,00%
Ir a la escuela (incluye dejar personas en la escuela)	4,52%	9,96%	14,48%
Compras de abastecimiento	1,53%	2,99%	4,52%
Compras y gestiones personales	3,54%	4,70%	8,25%
Visitas familiares/amistades	1,59%	3,42%	5,01%
Acompañar a otras personas	0,79%	1,71%	2,50%
Actividades deportivas	1,22%	1,95%	3,18%
Actividades culturales	0,18%	0,24%	0,43%
Otras actividades de ocio y recreación	1,22%	1,83%	3,06%
Ir al/la médico/a	0,06%	0,31%	0,37%
Vuelta a casa	15,46%	23,76%	39,22%
Total	40,56%	59,44%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 36. Frecuencia de viajes por sexo de la persona encuestada

Número de viajes por día	Hombre	Mujer	Total
1	0,24%	1,89%	2,12%
2	9,91%	11,32%	21,23%
3	8,25%	9,91%	18,16%
4	12,03%	16,98%	29,01%
5	3,54%	10,14%	13,68%
6	4,01%	4,48%	8,49%
7	1,65%	2,59%	4,25%
8	0,71%	1,42%	2,12%
9	0,00%	0,24%	0,24%
>10	0,00%	0,72%	0,72%
Total	40,33%	59,67%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Otra diferencia importante es la que respecta a los medios de transporte utilizados. El resultado que quizás sea más interesante es la gran diferencia en los viajes a pie entre mujeres y hombres, siendo el sexo femenino el que más viajes de este tipo realiza, con una diferencia de 5,68 puntos porcentuales, doblando la proporción de viajes a pie que realizan los hombres (Tabla 37. Modo de desplazamiento según sexo). Los viajes en transporte público también son doblados por las mujeres, mientras que los desplazamientos en bicicleta son realizados en la totalidad por el sexo masculino de la muestra. Este último hallazgo es un punto de consideración, pues uno de los inconvenientes que las mujeres encuentran en este medio de



transporte es la exposición física, pues se sienten inseguras al hacer viajes en este medio pues no se cuentan con las condiciones que garanticen su seguridad, incluso, algunas mujeres que se desplazan en este medio indican solo hacer viajes cortos, y para viajes más largos se sienten más seguras con compañía, sobre todo masculina, situación que fue relatada en las entrevistas en profundidad.

> "Algunas veces salimos juntos en bicicleta, me siento más segura yendo en grupo o los dos juntos (con su esposo). Cuando no, pues cuando es muy temprano o cuando son horas pico que se me puede oscurecer al regreso, entonces si agarro camión" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

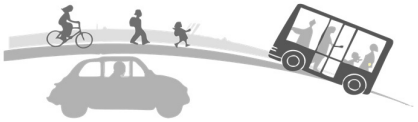
> "La razón por la que no uso la bicicleta como medio de transporte es porque no soy una experta en andar en bicicleta, entonces me daría mucho miedo con los carros, el tráfico. Eso es por lo que no uso la bicicleta como medio de transporte, porque me da miedo y porque he visto cómo se les echan encima y la verdad a mí sí me daría mucho miedo" (Interlomas) Berenice, E-It-I

Tabla 37. Modo de desplazamiento según sexo

Modo de desplazamiento	Hombre	Mujer	Total
A pie	3,91%	9,59%	13,50%
Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%
Bicicleta	0,18%	0,00%	0,18%
Automóvil particular	31,22%	38,85%	70,07%
Taxi	0,18%	0,49%	0,67%
Transporte público	5,07%	10,51%	15,58%
Total	40,56%	59,44%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Si bien se ha establecido tradicionalmente que las mujeres suelen usar menos los medios motorizados, los resultados obtenidos en el caso Culiacán de nuevo indican un cambio de tendencia, en el que las mujeres forman parte activa prácticamente a la par de los hombres de los medios motorizados. En este sentido, debe reconocerse que la sensación de inseguridad juega un papel importante, puesto que la mayoría relata sentirse más segura viajando en automóvil particular (Ver tablas 92. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en bicicleta, 93. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en transporte público y 94. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en ir a pie), sin embargo, sí que siguen siendo las que más viajes a pie presentan, así como un



mayor uso del transporte público, pues también existen importantes limitantes económicas para acceder a este tipo de medios, y cuando la familia solo cuenta con un automóvil, se sigue privilegiando el uso de éste por parte del sexo masculino.

> "Regularmente cuando pasa eso, yo le hablo a mi esposo, sabes qué, se me hizo tarde, estoy en el centro, pasa por mí". No, trato de no andar en transporte público" (Lirios del Río) Nidia, E-Lr-VIII

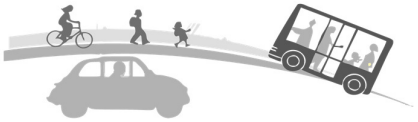
> "Yo si veo el carro como primera necesidad, porque el carro significa para mí la seguridad de mis hijos" (Lirios del Río) Elena, E-Lr-VI

Otro aspecto que considerar es la diferencia entre hombres y mujeres en cuanto a la duración de los desplazamientos. En este sentido, los resultados indican que las mujeres suelen tener un mayor número de desplazamientos de menor duración, como el rango de los 0 a los 10 minutos en el que la proporción de viajes de este género es del 36,96% del total de los traslados hechos por las mujeres, en contra del 28,92% de desplazamientos de hombres dentro de este rango (Tabla 38. Porcentaje de viajes realizados por rangos de tiempo, según total de viajes por sexo). Este es el rango en el que se detecta la diferencia más significativa, puesto que en los demás, las proporciones son bastante equitativas. Los viajes de menor duración en gran medida representan salidas con motivo de abastecimiento vecinal o lugares circundantes, lo que denota que este tipo de actividades siguen siendo realizadas en mayor medida por el sexo femenino.

Tabla 38. Porcentaje de viajes realizados por rangos de tiempo, según total de viajes por sexo

Tiempo	Mujeres	Hombres
0 - 10 min	36,96%	28,92%
11 - 20 min	33,37%	35,54%
21 - 30 min	22,18%	25,30%
31 - 40 min	4,11%	4,97%
41 - 50 min	2,05%	3,46%
51 - 60 min	1,33%	1,66%
> 61 min	0,00%	0,15%
Total	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



6.4. Movilidad y vida cotidiana en Lirios del Río, Zona Dorada e Interlomas

Cada uno de los asentamientos estudiados cuenta con ciertas particularidades que hacen de su movilidad un fenómeno diferente entre sí. En este apartado se profundizará sobre esas diferencias y coincidencias, de tal manera que uno de los objetivos principales de esta investigación, que es la diferenciación de la movilidad por sectores socioeconómicos en el caso específico de la ciudad de Culiacán será desarrollada.

Movilidad y distancias

La primera característica de importancia es la distancia a la que cada una de las colonias se encuentra del centro de la ciudad, partiendo de que, esta particularidad es utilizada como punto de referencia para medir la centralidad, mientras más alejado se encuentre, menos central y más periférico es el asentamiento. La centralidad es particularmente importante, ya que tradicionalmente el centro de la ciudad se relaciona con la provisión de servicios, accesibilidad a los bienes de consumo, un mayor precio de la renta o valor del suelo en relación con la cercanía al centro, asimismo, la baja centralidad aumenta la necesidad de desplazamiento y transporte para acceder a estos servicios o bienes ubicados en las áreas más centrales, aunque también influye qué tan bien servido se encuentre cada asentamiento o su contexto cercano, así como el grado de concentración de bienes y servicios en el área central específica de la que se trate. En el caso de la ciudad de Culiacán, como ya se ha visto en el apartado correspondiente, el centro de la ciudad sigue teniendo un papel muy importante en dentro de la estructura urbana, pues, sigue prevaleciendo una estructura monocéntrica.

A este respecto, la urbanización que más cercana está al centro de la ciudad es Interlomas a una distancia de 3,91 km, siguiéndole Lirios del Río a 5,34 km y por último se encuentra Zona Dorada a 5,98 km de esta área. En lo que respecta a esta cuestión, deben anotarse ciertas particularidades en la formación de estas urbanizaciones que influyen en su ubicación con respecto a la zona central. En primer lugar, está la antigüedad del asentamiento, cuestión que juega a favor o en contra de la centralidad, pues, en general, cuánto más nuevos sean los asentamientos más periféricos tienden a ser, sobre todo para el caso de las urbanizaciones para las clases media y baja. Ante tal afirmación existen ciertas excepciones, sobre todo en el caso Culiacán, una ciudad llena de vacíos urbanos en las áreas centrales consolidadas, sin embargo, generalmente dichas distinciones están reservadas para urbanizaciones de alto nivel



adquisitivo debido al alto coste de esta tierra vacante. Dentro de esta característica se encuentra Interlomas, puesto que de los tres asentamientos estudiados es el más reciente, por el contrario, es el más central. Al analizar este aspecto en las otras dos colonias se encuentra que, la condición de antigüedad y centralidad se cumple, puesto que de las dos la más antigua es Lirios del Río, y por último en orden de conformación se encuentra Zona Dorada, la más alejada del área central de las tres colonias estudiadas.

La distancia a la que se encuentran del área central es el punto de partida para la manifestación de otras características directamente vinculadas a ésta, como las distancias que suelen recorrer por viaje, toda vez que existe una fuerte concentración de las unidades económicas en esta zona y sus alrededores, como lo muestran las figuras 11 y 12. A este respecto, el análisis permitió comparar las distancias a las que se desplazan desde cada uno de los asentamientos y el medio de transporte principal en el que se realizan. A nivel general, el rango de distancia con mayor frecuencia de viajes es el que va de los 3 a los 5 km con el 30,48% de los viajes totales, seguida por el rango de 0 a 1 km y en tercer lugar se encuentra el rango de los 5 a los 7 km (Tabla 39. Porcentaje de viajes por rango de distancia y colonia). Los resultados indican que la gente se desplaza por la ciudad en un radio que va de los 0 a los 7 km mayormente, distancia a partir de la cual la proporción de viajes desciende considerablemente, por lo que, los establecimientos o lugares dentro de este rango, serían los que se encuentran "accesibles" y, por lo tanto, los que la población visitaría sin implicar "grandes desplazamientos".

A nivel particular, el primer resultado de interés indica que, la clase media es la que viaja las distancias más largas, pues es donde se concentran el mayor porcentaje de viajes de más de 5 kilómetros. Este es un hallazgo interesante, puesto que la literatura tradicionalmente atribuye a las clases bajas los desplazamientos más largos, sin embargo, debe tomarse en cuenta que Zona Dorada es la urbanización más periférica, aunado a que, regularmente, las clases medias son las que tienden a encontrarse inscritas en el mercado de trabajo formal de forma asalariada, condición que sí podría estar generando este aumento en las distancias como lo indica el estudio de Rodríguez Vignoli (2008), según la ubicación y concentración de las unidades económicas dentro de la ciudad. Por otra parte, distancias que podrían considerarse de tipo medio, como las que van de 1 a 5 km, son las que mayormente realiza la población de Interlomas y, por el contrario, son quienes reportan el menor porcentaje de viajes mayores a 10 km. Destaca que los recorridos menores a 1 km son más frecuentes en Zona Dorada y Lirios del Río, una cuestión que podría estar influyendo en esta particularidad,

es que estas dos colonias cuentan con lugares de abastecimiento vecinal dentro de la misma urbanización, lo que no es posible encontrar en Interlomas.

Tabla 39. Porcentaje de viajes por rango de distancia y colonia

Distancia	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
0 a 1 km	4,27%	12,70%	6,04%	23,02%
1 a 3 km	7,75%	3,97%	4,03%	15,75%
3 a 5 km	11,48%	12,88%	6,11%	30,46%
5 a 7 km	4,21%	12,64%	6,78%	22,83%
7 a 10 km	0,24%	3,17%	1,04%	5,25%
>10 km	0,49%	1,59%	0,61%	2,69%
Total	28,45%	46,95%	24,60%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016

Un dato de suma importancia lo constituye la cantidad de kilómetros que se recorren diariamente por parte de la población residente de cada asentamiento estudiado. El análisis muestra que, entre los tres asentamientos se recorre un promedio de 3,65 km diarios y un total de 5.981,64 km (Tabla 40. Distancias recorridas al día por colonia). Cabe aclarar que, las distancias están sacadas desde el centroide de la colonia de origen al centroide de la colonia destino, por lo que, los datos reales dependen de la ruta que se escoja para hacer cada desplazamiento, sin embargo, este dato es bastante ilustrativo. El asentamiento que más kilómetros recorridos registra es Zona Dorada, pero esto es debido a que cuenta con una representación más grande de la muestra, sin embargo, al obtener la distancia promedio que se recorre al día por persona se encuentra que dicha colonia lidera esta característica, pues se recorre un total de 14,97 km diarios. En segundo lugar, se encuentra Interlomas, tanto por kilómetros totales al día, así como por el promedio por persona, con 1.571,92 km y 14,69 km, respectivamente. En último lugar se presenta Lirios del Río, con 1.416.32 kilómetros recorridos al día y 12,00 km por persona. La distancia promedio es otra característica que también es liderada por Zona Dorada, sin embargo, en segundo lugar, se encuentra Lirios del Río, esto es debido a que, es en este último asentamiento donde también se detectan las distancias más largas por viaje. Es decir, el emplazamiento de Zona Dorada como el lugar más alejado de la ciudad central se ve reflejado en la distancia promedio que cada persona viaja por cada desplazamiento y en el total de viajes al día, mientras que en Lirios del Río se están presentando desplazamientos en promedio más cortos, pero a la vez, es donde se detectan una mayor cantidad de desplazamientos con distancias más largas que la media. Esto es particularmente importante, ya que podría estar revelando la desigualdad en el acceso al



mercado de trabajo o servicios de parte de las personas con las condiciones socioeconómicas más desfavorables.

Tabla 40. Distancias recorridas al día por colonia

	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Km totales	1.571,92	2.993,40	1.416,32	5.981,64
Promedio de km por persona	14,69	14,97	12,00	14,07
Distancia promedio por desplazamiento	3,37	3,89	3,51	3,65
Distancia máxima por desplazamiento	14,88	17,61	24,48	24,48

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Acerca de los medios de transporte en los cuales se hacen estos desplazamientos, los resultados revelan que, de manera general, de 3 a 5 km es el intervalo de distancia en el que más desplazamientos se realizan en automóvil privado, seguido por el rango de los 5 a 7 km. El transporte público es usado en su mayoría para desplazamientos que van de los 5 a 7 km, mientras que los desplazamientos a pie son a distancias menores a 1 km casi en su totalidad.

Tabla 41. Porcentaje de viajes según distancia y modo de transporte

Distancia	A pie	Motocicleta	Bicicleta	Automóvil privado	Taxi	Transporte público	Total
0 a 1 km	12,89%	0,00%	0,00%	8,61%	0,12%	1,34%	22,97%
1 a 3 km	0,31%	0,00%	0,00%	12,83%	0,06%	2,57%	15,76%
3 a 5 km	0,12%	0,00%	0,00%	24,62%	0,24%	5,50%	30,48%
5 a 7 km	0,18%	0,00%	0,06%	16,74%	0,24%	5,62%	22,85%
7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,12%	4,70%	0,00%	0,43%	5,25%
>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	2,57%	0,00%	0,12%	2,69%
Total	13,50%	0,00%	0,18%	70,07%	0,67%	15,58%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto del análisis comparativo entre colonias, los resultados indican que, tanto en Interlomas como en Lirios del Río, el automóvil se utilizó mayormente en el rango de viaje de los 3 a 5 km, mientras que en Zona Dorada los desplazamientos más frecuentes en este medio se ubicaron en el rango de los 5 a 7 km (Tabla 41. Porcentajes de viajes según rango de distancia y modo de transporte). Estos resultados coinciden con la distancia a la que se encuentra cada uno de estos asentamientos de la zona central, manifestando la influencia que continúa ejerciendo esta zona en la configuración y desplazamientos realizados en Culiacán. Por otro lado, de los tres asentamientos, Lirios del Río es el que presenta los viajes de mayor



distancia realizados en transporte público, con un 14,93% de viajes mayores a 5 km, precisando que dichos viajes son medidos conforme a la distancia que se encuentren los destinos y no conforme al recorrido que realiza el transporte público, es decir que, según la ruta, el desplazamiento puede ser mucho mayor a este dato registrado, sobre todo debido a la centralización de las rutas y la inexistencia de un sistema integrado que permita trasbordos eficientes. Por el contrario, el transporte público es usado en Zona Dorada para realizar desplazamientos menores a 5 km en su mayoría, mientras que en Interlomas este medio es escasamente usado.

La comparación de los viajes realizados a pie entre estas colonias revela que, el asentamiento que más trayectos de este tipo realiza es Lirios del Río con el 20,90% del total de los viajes, seguido por Zona Dorada con un 14,82%, y en último lugar, Interlomas con un 4,94%. En el caso de Interlomas, el total de los desplazamientos a pie son menores a 1 km, mientras que en Lirios del Río se registra un 1,24% de los desplazamientos a pie en el rango entre 1 a 3 km, y Zona Dorada es el único que presenta trayectos entre 3 y 7 km de distancia en este medio de desplazamiento, cuestión en la que muy probablemente esté influyendo el aislamiento físico en el que se encuentra este asentamiento con respecto del resto de la zona urbanizado y, por lo tanto, de lugares de interés. Un dato de importancia es el hecho que, del 15,02% de viajes totales menores a 1 km reportados en Interlomas, un 10,09% se realizan en automóvil privado, y tan solo un 4,94% de estos son realizados a pie, cuando desplazamientos a estas distancias podrían prescindir del automóvil. En las otras dos colonias la mayoría de los trayectos en este rango se hacen a pie, siendo Lirios del Río la que mayor porcentaje de uso de este medio registra, por su parte, en Zona Dorada también se presenta una alta proporción de uso del automóvil privado en este rango de distancia. Por otra parte, se encuentra que únicamente en Lirios del Río se utiliza la bicicleta como medio de desplazamiento, con el 0,75% de los viajes que hace la población de esta colonia, y éstos son del rango de 5 a 10 km. Estos rangos de distancia sugieren que pudiera tratarse de desplazamientos para asistir al trabajo o a un centro de estudios. Lo que estos resultados revelan es que, una vez más, tanto la configuración espacial de los asentamientos, su localización en el territorio con respecto a la distancia que se encuentran del área central de la ciudad, así como la dotación de servicios y abastecimientos contribuye a la manifestación de estos comportamientos en cuanto a la movilidad.



Tabla 42. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte

	Distancia	A pie	Motocicleta	Bicicleta	Automóvil privado	Taxi	Transporte público	Total
Interlomas	0 a 1 Km	4,94%	0,00%	0,00%	10,09%	0,00%	0,00%	15,02%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,00%	26,61%	0,00%	0,64%	27,25%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	0,00%	39,70%	0,00%	0,64%	40,34%
	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,00%	11,80%	0,00%	0,21%	12,02%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	3,65%	0,00%	0,00%	3,65%
	> 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	0,00%	0,00%	1,72%
	Total	4,94%	0,00%	0,00%	93,56%	0,00%	1,50%	100,00%
Zona Dorada	0 a 1 Km	14,17%	0,00%	0,00%	10,92%	0,26%	1,69%	27,05%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,00%	6,37%	0,13%	1,95%	8,45%
	3 a 5 km	0,26%	0,00%	0,00%	19,77%	0,52%	6,89%	27,44%
	5 a 7 km	0,39%	0,00%	0,00%	21,72%	0,13%	4,68%	26,92%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	6,24%	0,00%	0,52%	6,76%
	> 10km	0,00%	0,00%	0,00%	3,38%	0,00%	0,00%	3,38%
	Total	14,82%	0,00%	0,00%	68,40%	1,04%	15,73%	100,00%
Lirios del Río	0 a 1 Km	19,65%	0,00%	0,00%	2,49%	0,00%	2,24%	24,38%
	1 a 3 km	1,24%	0,00%	0,00%	9,20%	0,00%	5,97%	16,42%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	0,00%	16,42%	0,00%	8,46%	24,88%
	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,25%	12,94%	0,75%	13,68%	27,61%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,50%	2,99%	0,00%	0,75%	4,23%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	1,99%	0,00%	0,50%	2,49%
	Total	20,90%	0,00%	0,75%	46,02%	0,75%	31,59%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Un análisis interesante es el que resulta de cruzar las variables de rango de distancia de los viajes con la escolaridad de quién los realiza. Los resultados a nivel general sugieren que, a menor escolaridad, los viajes tienden a ser más cortos, y si bien esta tendencia se muestra incipiente para ser expuesta como concluyente, es un hallazgo interesante para ser tomado en cuenta en la modelación de la movilidad. En el caso de las personas que cuentan con estudios profesionales a nivel licenciatura (también se encuentra dentro de este grupo carrera técnica), el grupo con mayor presencia en la encuesta, los viajes se concentran en el rango que va de los 0 a los 7 km, rango a partir del cual caen abruptamente, pero aún cuenta con representación, siendo de los 3 a 5 km el grupo con mayor porcentaje de viajes (Tabla 43. Porcentaje de viajes por rango de distancia y estudios).



Tabla 43. Porcentaje de viajes por rango de distancia y estudios

Distancia	Sin estudios	Preescolar	Primaria	Secundaria	Preparatoria/ Bachillerato	Carrera técnica y licenciatura profesional	Maestría y doctorado	Total
0 a 1 km	0,31%	0,31%	0,31%	3,36%	7,08%	10,81%	0,85%	23,02%
1 a 3 km	0,24%	0,00%	0,24%	0,55%	3,97%	9,46%	1,28%	15,75%
3 a 5 km	0,12%	0,00%	0,37%	1,83%	8,00%	17,77%	8,38%	30,46%
5 a 7 km	0,12%	0,00%	0,31%	1,16%	5,92%	13,86%	1,47%	22,83%
7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,49%	1,10%	2,93%	0,73%	5,25%
> 10 km	0,00%	0,00%	0,12%	0,12%	0,24%	2,01%	0,18%	2,69%
Total	0,79%	0,31%	1,34%	7,51%	26,31%	56,84%	6,90%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En los resultados a nivel colonia se repite la misma tendencia encontrada en el análisis general; a menor grado de estudio los viajes son más cortos. Los cuatro niveles más bajos de escolaridad, que son sin estudios, con estudios de preescolar, estudios a nivel primaria, así como estudios de secundaria se mueven en unas distancias entre 0 y 5 km en el caso de Interlomas (Tabla 44. Porcentaje de viajes por rango de distancia y nivel de estudios, análisis por colonia). Una situación similar se observa en Lirios del Río, con excepción de que, si bien en Interlomas a partir de los 5 km la cantidad de viajes de personas dentro de estos niveles educativos era prácticamente nula, Lirios del Río sí cuenta con una baja proporción de viajes a partir de esta distancia. Lo anterior sugiere que los comportamientos entre los dos polos, clase alta y clase baja, al menos en cuanto a distancias y nivel escolar se refiere no son tan distintos, no obstante, además del tiempo, las motivaciones y condiciones en las cuáles se efectúan, características más bien cualitativas de la movilidad, serían las que podrían imprimir diferenciaciones en cada grupo. En el caso de Zona Dorada, si bien en los primeros tres grupos de escolaridad más baja la tendencia es similar a la encontrada en las otras dos colonias, a partir del nivel secundaria la mayoría de los rangos de distancia de viajes cuenta con representación.



Tabla 44. Porcentaje de viajes por rango de distancia y nivel de estudios, análisis por colonia

Colonia	Distancia	Sin estudios	Preescolar	Primaria	Secundaria	Preparatoria/ Bachillerato	Carrera técnica y licenciatura profesional	Maestría y doctorado	Total
Interlomas	0 a 1 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,21%	2,15%	10,52%	2,15%	15,02%
	1 a 3 km	0,86%	0,00%	0,00%	0,64%	4,72%	16,95%	4,08%	27,25%
	3 a 5 km	0,43%	0,00%	0,00%	1,93%	4,72%	27,47%	5,79%	40,34%
	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,64%	11,16%	3,00%	14,81%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,86%	0,00%	0,86%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	0,00%	1,72%
	Total	1,29%	0,00%	0,00%	2,79%	12,23%	68,67%	15,02%	100,00%
Zona Dorada	0 a 1 km	0,52%	0,39%	0,26%	2,60%	9,36%	13,65%	0,26%	27,05%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,34%	5,85%	0,26%	8,45%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,78%	8,58%	16,78%	1,30%	27,44%
	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,26%	0,78%	6,24%	17,95%	1,69%	26,92%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,39%	1,43%	3,77%	1,17%	6,76%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,26%	0,00%	2,73%	0,39%	3,38%
	Total	0,52%	0,39%	0,52%	4,81%	27,96%	60,73%	5,07%	100,00%
Lirios del Río	0 a 1 km	0,25%	0,50%	0,74%	8,44%	8,44%	5,71%	0,50%	24,57%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,99%	1,49%	6,20%	7,69%	0,00%	16,38%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	1,49%	3,72%	10,67%	8,44%	0,50%	24,81%
	5 a 7 km	0,50%	0,00%	0,74%	3,23%	11,66%	11,41%	0,00%	27,54%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	1,49%	1,49%	0,00%	4,22%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,50%	0,00%	0,99%	0,99%	0,00%	2,48%
	Total	0,74%	0,50%	4,47%	18,11%	39,45%	35,73%	0,99%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Movilidad y tiempos

Con respecto al tiempo que se invierte en los desplazamientos, el análisis, realizado a partir de la tabla origen-destino, indica que, tomando en cuenta todos los desplazamientos, el promedio de tiempo que duran los traslados, independientemente del medio que se use, es de 19 minutos (Tabla 45. Promedio de tiempo de desplazamiento según medio de transporte). Asimismo, el medio de transporte en el cual se realizan los desplazamientos más largos en cuanto a tiempo es el transporte público, con un promedio de 29,27 minutos por viaje, mientras que, los traslados a pie son los de la duración más corta, promediando 9,56 minutos por cada uno. En cuanto al análisis de las encuestas aplicadas por colonia, se encuentra que, la población que reside en Interlomas es quien gasta menos tiempo en desplazarse, con un promedio de 16,14 minutos por traslado, por el contrario, Lirios del Río promedia el tiempo más alto, con 22,94 minutos por cada desplazamiento, mientras que los viajes de Zona Dorada promedian 18,77 minutos. La colonia que registra el mayor tiempo de desplazamiento promedio según medio de transporte son los viajes en taxi quienes residen



en Lirios del Río, mientras que los viajes a pie de Interlomas son los más cortos, con una duración de 6,52 minutos. Asimismo, Lirios del Río es el lugar que promedia los tiempos más largos en todos los medios de transporte, a pesar de que, espacialmente, Zona Dorada se encuentra más alejada de la zona central, como ya se ha mencionado. Este hallazgo podría estar vinculado a las conexiones e infraestructura vial que conecta cada uno de estos asentamientos con el resto de la ciudad que, a pesar de las distancias que se recorran, pueden estar permitiendo desplazamientos más veloces. Así también, la configuración de las rutas de transporte define en gran medida el tiempo que se demora en llegar a un destino en concreto, en este sentido, se apunta la existente desorganización de las rutas de transporte, que al no encontrarse integradas y operando bajo el sistema hombre-camión anteriormente descrito, cuenta con trayectos ineficientes, pues predomina la duplicación de éstos, la mayoría de las rutas pasan por la zona central, y difícilmente se llega de un punto de la ciudad a otro sin conmutar, generalmente en la zona centro, aun cuando el destino no se encuentre tan alejado del punto de origen.

Tabla 45. Promedio de tiempo de desplazamiento según medio de transporte

Medio de transporte	Interlomas (min)	Zona Dorada (min)	Lirios del Río (min)	Total (min)
A pie	6,52	10,06	9,71	9,56
Motocicleta	-	-	-	-
Bicicleta	-	-	23,33	23,33
Automóvil	16,50	18,92	22,15	18,52
Taxi	-	20,00	41,67	25,91
Transporte Público	25,71	26,22	32,38	29,27
Total	16,14	18,77	22,94	19,04

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El estudio de estos tiempos de desplazamiento al añadir la variable sexo, permitió conocer ciertas características significativas. En primer lugar, se encuentra el hecho que, la distribución porcentual en Interlomas es bastante equitativa entre hombres y mujeres en prácticamente todos los rangos de tiempo, mientras que las diferencias más grandes se detectan en Lirios del Río (Tabla 46. Porcentaje de viajes por tiempo, según total de viajes por sexo y zona). En este asentamiento, las mujeres tienen mayor representación en los viajes más cortos, hasta los 30 minutos de duración, en cuyo caso la diferencia porcentual entre hombres y mujeres supera los diez puntos. A partir de dicho rango de tiempo, los hombres tienen una mayor representación porcentual. En el caso de Zona Dorada se encuentra que las mujeres realizan más viajes de 1 a 10 minutos que los hombres, mientras que en los desplazamientos de 11 a 20 minutos sucede a la inversa. A partir de los 21 minutos de viaje,



la distribución porcentual es más equitativa entre hombres y mujeres en el caso de este asentamiento. Estos resultados sugieren en un primer acercamiento que, las diferencias socioeconómicas, sobre todo en el caso de las condiciones más precarias, podrían estar exacerbando las diferencias en la movilidad de hombres y mujeres, al menos en cuanto a la duración de los desplazamientos. Cabe destacar que este análisis se realizó tomando en cuenta el total de viajes que cada sexo hacía, para que el resultado fuera más significativo y no estuviera influenciado por la composición de la muestra.

Tabla 46. Porcentaje de viajes por tiempo, según total de viajes por sexo y zona

	Interlomas		Zona Dorada		Lirios del Río	
Tiempo	**Femenino**	**Masculino**	**Femenino**	**Masculino**	**Femenino**	**Masculino**
1 - 10 min	36,52%	37,50%	39,23%	31,00%	32,74%	16,67%
11 - 20 min	42,91%	41,85%	25,80%	37,00%	37,22%	26,67%
21 - 30 min	17,38%	19,02%	25,37%	25,33%	21,52%	31,67%
31 - 40 min	2,84%	1,63%	4,90%	3,33%	4,04%	11,11%
41 - 50 min	0,00%	0,00%	2,99%	2,67%	2,69%	8,33%
51 - 60 min	0,35%	0,00%	1,71%	0,67%	1,79%	5,00%
> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,56%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto de la duración de los viajes según la edad de quién los realiza, los datos no revelan hallazgos significativos. Se detecta que, del grupo de 35 a 39 años, que constituye el grupo más grande de la muestra, la mayoría de los desplazamientos se concentran entre 1 y 20 minutos, rango a partir del cual la representatividad cada vez es menor (Tabla 47. Porcentaje de viajes por tiempo y edad, general). Las edades que cuentan con un mayor porcentaje de viajes más largos en cuanto a duración son los rangos de 18 a 24 años, de 25 a 29 años, así como de 35 a 39 años, aunque en muy baja proporción.

Tabla 47. Porcentaje de viajes por tiempo y edad, general

Tiempo	**18 - 24 años**	**25 - 29 años**	**30 - 34 años**	**35 - 39 años**	**40 - 44 años**	**45 - 49 años**	**50 - 59 años**	**60 > años**	**Total**
1 - 10 min	5,43%	3,72%	6,29%	6,59%	3,54%	5,01%	2,38%	0,73%	33,70%
11 - 20 min	5,07%	4,82%	4,64%	6,90%	3,91%	4,76%	3,48%	0,67%	34,25%
21 - 30 min	4,88%	2,20%	3,54%	3,66%	2,87%	4,15%	1,83%	0,31%	23,44%
31 - 40 min	0,98%	0,37%	0,61%	0,55%	0,85%	0,49%	0,61%	0,00%	4,46%
41 - 50 min	0,37%	0,49%	0,24%	0,49%	0,37%	0,24%	0,31%	0,12%	2,63%
51 - 60 min	0,43%	0,24%	0,06%	0,31%	0,12%	0,12%	0,18%	0,00%	1,47%
> 61 min	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%
Total	17,22%	11,84%	15,38%	18,50%	11,66%	14,77%	8,79%	1,83%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Este mismo análisis diferenciado por colonias permite conocer que el comportamiento de los viajes en cuanto a duración es bastante similar al promedio general. En el caso de Interlomas, la concentración porcentual más alta se encuentra en el rango de los 11 a los 20 minutos de viaje y es realizado por personas entre 35 y 39 años (Tabla 48. Porcentaje de viajes por tiempo, edad y colonia). Para Zona Dorada se repite este mismo grupo de edad, sin embargo, los viajes son más frecuentes en el rango entre 1 a 10 minutos. En el caso de Lirios del Río el rango con mayor porcentaje de viajes es de 11 a 20 minutos, realizados por personas entre 40 y 44 años.

Tabla 48. Porcentaje de viajes por tiempo, edad y colonia

	Tiempo	18 - 24 años	25 - 29 años	30 - 34 años	35 - 39 años	40 - 44 años	45 - 49 años	50 - 54 años	60 > años	Total
Interlomas	1 - 10 min	5,58%	1,93%	6,87%	6,22%	3,43%	6,44%	7,72%	1,72%	36,91%
	11 - 20 min	5,15%	4,08%	5,15%	10,09%	3,86%	6,65%	6,22%	1,29%	42,49%
	21 - 30 min	3,43%	0,43%	1,93%	4,72%	1,72%	3,43%	1,93%	0,43%	18,03%
	31 - 40 min	0,21%	0,21%	0,21%	0,43%	0,64%	0,21%	0,43%	0,00%	2,36%
	41 - 50 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	51 - 60 min	0,00%	0,00%	0,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,21%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	14,38%	6,65%	14,38%	21,46%	9,66%	16,74%	13,30%	3,43%	100,00%
Zona Dorada	1 - 10 min	6,63%	5,07%	7,15%	8,19%	3,12%	4,03%	1,30%	0,52%	36,02%
	11 - 20 min	4,68%	6,37%	4,68%	6,37%	2,86%	4,16%	0,65%	0,39%	30,17%
	21 - 30 min	5,46%	3,51%	4,55%	3,51%	2,47%	4,42%	1,04%	0,39%	25,36%
	31 - 40 min	1,30%	0,52%	0,78%	0,39%	0,52%	0,65%	0,13%	0,00%	4,29%
	41 - 50 min	0,39%	0,65%	0,52%	0,52%	0,26%	0,13%	0,39%	0,00%	2,86%
	51 - 60 min	0,39%	0,52%	0,00%	0,13%	0,00%	0,00%	0,26%	0,00%	1,30%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	18,86%	16,64%	17,69%	19,12%	9,23%	13,39%	3,77%	1,30%	100,00%
Lirios del Río	1 - 10 min	2,98%	3,23%	3,97%	3,97%	4,47%	5,21%	1,74%	0,00%	25,56%
	11 - 20 min	5,71%	2,73%	3,97%	4,22%	5,96%	3,72%	5,71%	0,50%	32,51%
	21 - 30 min	5,46%	1,74%	3,47%	2,73%	4,96%	4,47%	3,23%	0,00%	26,05%
	31 - 40 min	1,24%	0,25%	0,74%	0,99%	1,74%	0,50%	1,74%	0,00%	7,20%
	41 - 50 min	0,74%	0,74%	0,00%	0,99%	0,99%	0,74%	0,50%	0,50%	5,21%
	51 - 60 min	0,99%	0,00%	0,00%	0,99%	0,50%	0,50%	0,25%	0,00%	3,23%
	> 61 min	0,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%
	Total	17,37%	8,68%	12,16%	13,90%	18,61%	15,14%	13,15%	0,99%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

La ocupación de quien realiza los viajes es otro componente interesante que fue abordado en el análisis de los tiempos de desplazamiento. A este respecto se encuentra que, los viajes entre las personas ocupadas se concentran en el rango de 1 a 30 minutos, siendo el rango de 11 a 20 minutos el que mayor porcentaje registra, con un 22,41% (Tabla 50. Porcentaje de



viajes según duración y ocupación). En el caso de las personas que estudian, los viajes de 1 a 10 minutos son los más frecuentes con un 4,03%, asimismo del grupo de las personas que se dedican a las labores del hogar, con el 5,62%. Una cuestión interesante es que los trayectos de las personas que están en búsqueda de empleo y las jubiladas no pasan los 30 minutos de duración, y de éstas últimas se concentran en el rango de 1 a 10 minutos.

Al realizar este mismo análisis con los datos de cada colonia se tiene que, en las tres colonias, los desplazamientos de las personas ocupadas varían entre 11 y 20 minutos en su mayoría (Tabla 51. Porcentaje de viajes según duración y ocupación por colonia). La colonia con mayor porcentaje en los rangos de tiempo mayores a 21 minutos para este mismo grupo de ocupación fue Lirios del Río, seguido por Zona Dorada y, en último lugar se presenta Interlomas. Un grupo interesante en cuanto a los comportamientos de los viajes por tiempo es la población estudiantil que, en Zona Dorada y Lirios del Río, si bien sus trayectos se concentran en los rangos de 1 a 10 minutos y de 21 a 30 minutos respectivamente, registra desplazamientos en todas las franjas de tiempo (con excepción de Zona Dorada en la franja mayores a 61 minutos). La ordenación espacial de la ciudad en cuanto a las vías de acceso, así como la dotación de servicios educativos juega un papel muy importante en la configuración de la movilidad de este colectivo en particular, al respecto se apunta que, en los tres asentamientos se encuentra presencia de instituciones educativas de nivel obligatorio en un contexto cercano, y de las tres, Interlomas es la que se encuentra más cercana a instituciones de nivel superior, seguida de Zona Dorada, y por último Lirios del Río, aunque ésta última se encuentra próxima al campus donde se encuentran las Facultades de Medicina, Nutrición y Trabajo Social de la Universidad Autónoma de Sinaloa.

Por otro lado, además de que los viajes del grupo de las personas del hogar son considerablemente mayores en Lirios del Río que en los otros dos asentamientos, es también donde se tienen la mayor cantidad de viajes superiores a 21 minutos. Por el contrario, de este mismo grupo ocupacional, en Interlomas solo se registran viajes menores a 30 minutos, mientras que, en Zona Dorada, si bien más de la mitad de los viajes registrados por las personas que se dedican a las labores del hogar se concentran en el rango de 1 a 10 minutos (4,94%), el resto de las franjas de tiempo cuentan con alguna representatividad. Destaca en Lirios del Río el grupo de las personas no ocupadas, ya que, si bien cuenta con una baja representatividad, cuenta con porcentaje de viajes en prácticamente todas las franjas de tiempo, excepto en viajes superiores a 60 minutos, mientras que en Interlomas se concentran



entre 1 y 30 minutos. En el caso de Zona Dorada, se presentan viajes hasta de 50 minutos por parte de este grupo.

Tabla 49. Porcentaje de viajes por rango de distancia y nivel de estudios, análisis por colonia

Colonia	Distancia	Sin estudios	Preescolar	Primaria	Secundaria	Preparatoria/ Bachillerato	Carrera técnica y licenciatura profesional	Maestría y doctorado	Total
	0 a 1 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,21%	2,15%	10,52%	2,15%	15,02%
	1 a 3 km	0,86%	0,00%	0,00%	0,64%	4,72%	16,95%	4,08%	27,25%
	3 a 5 km	0,43%	0,00%	0,00%	1,93%	4,72%	27,47%	5,79%	40,34%
Interlomas	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,64%	11,16%	3,00%	14,81%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,86%	0,00%	0,86%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,72%	0,00%	1,72%
	Total	1,29%	0,00%	0,00%	2,79%	12,23%	68,67%	15,02%	100,00%
	0 a 1 km	0,52%	0,39%	0,26%	2,60%	9,36%	13,65%	0,26%	27,05%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,34%	5,85%	0,26%	8,45%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,78%	8,58%	16,78%	1,30%	27,44%
Zona Dorada	5 a 7 km	0,00%	0,00%	0,26%	0,78%	6,24%	17,95%	1,69%	26,92%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,39%	1,43%	3,77%	1,17%	6,76%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,00%	0,26%	0,00%	2,73%	0,39%	3,38%
	Total	0,52%	0,39%	0,52%	4,81%	27,96%	60,73%	5,07%	100,00%
	0 a 1 km	0,25%	0,50%	0,74%	8,44%	8,44%	5,71%	0,50%	24,57%
	1 a 3 km	0,00%	0,00%	0,99%	1,49%	6,20%	7,69%	0,00%	16,38%
	3 a 5 km	0,00%	0,00%	1,49%	3,72%	10,67%	8,44%	0,50%	24,81%
Lirios del Río	5 a 7 km	0,50%	0,00%	0,74%	3,23%	11,66%	11,41%	0,00%	27,54%
	7 a 10 km	0,00%	0,00%	0,00%	1,24%	1,49%	1,49%	0,00%	4,22%
	>10 km	0,00%	0,00%	0,50%	0,00%	0,99%	0,99%	0,00%	2,48%
	Total	0,74%	0,50%	4,47%	18,11%	39,45%	35,73%	0,99%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 50. Porcentaje de viajes según duración y ocupación

Tiempo	Estudiante	Labores del hogar	Jubilada (o)/ pensionada (o)	Incapacidad temporal	Ocupada (o)	No ocupada (o)	Ha trabajado antes	Busca el primer trabajo	Estudiante/ ocupada(o)	Total
1 - 10 min	4,03%	5,62%	1,22%	0,12%	18,56%	2,14%	1,22%	0,24%	0,55%	33,70%
11 - 20 min	3,66%	3,85%	0,55%	0,00%	22,41%	1,47%	1,89%	0,12%	0,31%	34,25%
21 - 30 min	3,54%	1,71%	0,24%	0,00%	15,63%	1,34%	0,61%	0,12%	0,24%	23,44%
31 - 40 min	0,85%	0,24%	0,00%	0,00%	2,93%	0,37%	0,00%	0,00%	0,06%	4,46%
41 - 50 min	0,31%	0,06%	0,00%	0,00%	1,89%	0,12%	0,00%	0,00%	0,24%	2,63%
51 - 60 min	0,18%	0,12%	0,00%	0,00%	0,85%	0,06%	0,00%	0,00%	0,24%	1,47%
> 61 min	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%
Total	12,64%	11,60%	2,01%	0,12%	62,27%	5,49%	3,72%	0,49%	1,65%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 51. Porcentaje de viajes según duración y ocupación por colonia

	Tiempo	Estudiante	Labores del hogar	Jubilada/ pensionada	Busca trabajo	Ocupada	No ocupada	Estudiante/ ocupada	Total
Interlomas	1 - 10 min	4,08%	3,65%	3,43%	1,50%	22,53%	1,72%	0,00%	36,91%
	11 - 20 min	4,51%	4,72%	1,29%	2,36%	28,33%	1,29%	0,00%	42,49%
	21 - 30 min	2,79%	0,21%	0,21%	0,86%	13,30%	0,64%	0,00%	18,03%
	31 - 40 min	0,21%	0,00%	0,00%	0,00%	2,15%	0,00%	0,00%	2,36%
	41 - 50 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	51 - 60 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,21%	0,00%	0,00%	0,21%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	11,59%	8,58%	4,94%	4,72%	66,52%	3,65%	0,00%	100,00%
Zona Dorada	1 - 10 min	5,07%	4,94%	0,52%	1,82%	20,94%	1,95%	0,78%	36,02%
	11 - 20 min	3,64%	1,95%	0,13%	1,04%	21,07%	1,82%	0,52%	30,17%
	21 - 30 min	4,16%	1,30%	0,39%	0,78%	17,04%	1,30%	0,39%	25,36%
	31 - 40 min	1,04%	0,13%	0,00%	0,00%	2,99%	0,13%	0,00%	4,29%
	41 - 50 min	0,26%	0,13%	0,00%	0,00%	2,08%	0,13%	0,26%	2,86%
	51 - 60 min	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,65%	0,00%	0,52%	1,30%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	14,30%	8,45%	1,04%	3,64%	64,76%	5,33%	2,47%	100,00%
Lirios del Río	1 - 10 min	1,99%	9,18%	0,00%	1,24%	9,43%	2,98%	0,74%	25,56%
	11 - 20 min	2,73%	6,45%	0,50%	3,47%	18,11%	0,99%	0,25%	32,51%
	21 - 30 min	3,23%	4,22%	0,00%	0,50%	15,63%	2,23%	0,25%	26,05%
	31 - 40 min	1,24%	0,74%	0,00%	0,00%	3,72%	1,24%	0,25%	7,20%
	41 - 50 min	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%	3,72%	0,25%	0,50%	5,21%
	51 - 60 min	0,50%	0,50%	0,00%	0,00%	1,99%	0,25%	0,00%	3,23%
	> 61 min	0,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%
	Total	10,67%	21,09%	0,50%	5,21%	52,61%	7,94%	1,99%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Horarios de desplazamientos

Conocer la variabilidad horaria de los desplazamientos permite vincular estos espacios temporales a la demanda de espacio físico para realizarlos, así como conocer, y en el mejor de los casos, prever los problemas que esto genera, como la congestión vial y una serie de externalidades asociadas a ésta.

Se realizó una agrupación de los desplazamientos capturados en la tabla origen-destino de la encuesta domiciliaria 2016, primeramente, con franjas horarias de una hora, para posteriormente hacer una segunda agrupación por franjas de media hora cada una, de manera que se pudiera observar más a detalle los horarios en los que se concentran o se carece de viajes.



Los resultados indican que, a partir de las 6:01 hrs empiezan a presentarse desplazamientos con una intensidad significativa, misma que se mantiene hasta las 9:00 hrs cuando empieza a decaer (Gráfico 7. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de una hora). Dentro de estas tres franjas horarias se encuentra el pico mayor de desplazamientos, que es entre las 7:01 y las 8:00 hrs, conteniendo el 11,86% de los viajes registrados durante el día. Entre las 9:01 y las 12:00 hrs se mantiene en niveles alrededor del 3,00% para cada franja, para posteriormente volver a incrementarse a partir de las 12:01 hrs y mantenerse en una intensidad estable hasta las 20:00 hrs, a partir de la cual empieza a decaer, aunque con un pico de intensidad entre las 13:01 y las 14:00 hrs. El horario en el que menos se registran movimientos es entre la 1:01 y las 2:00 hrs, así como las 3:01 y las 4:00 hrs. La franja horaria que va de las 6:01 am a las 7:00 am cuenta con un 9,87% de los viajes totales que se registran durante el día. En el desglose más a detalle, se encuentra que, es a partir de las 6:31 am de esta franja horaria que los viajes se intensifican más, pues, cuenta con el 6,17% del 9,87% reportado en esa misma hora, mientras que, del otro pico registrado, que va de las 13:01 a las 14:00 hrs, el intervalo en el que se encuentra la mayor intensidad de viajes es entre las 13:31 y las 14:00 hrs (Tabla 52. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de media hora).

En cuanto a las particularidades para cada colonia, se encuentra que, es Zona Dorada el asentamiento que más temprano empieza su movilidad, contabilizando un 5,00% del total de desplazamientos diarios entre 6:01 y las 6:30 hrs, y en un 6,28% en la media hora subsecuente. La franja horaria con más desplazamientos para este asentamiento es la que va entre las 7:01 y las 8:00 hrs, con un 12,05% del total de viajes reportados durante el día. La segunda franja horaria que más proporción de viajes presenta es entre las 6:01 y 7:00 hrs. Un aspecto interesante es que, de los tres asentamientos, es el único que registra movimientos en todos los intervalos de una hora. Al analizar las franjas horarias por cada media hora, se encuentra que, solamente se carecen de viajes de 1:01 a 1:30 hrs, de 3:01 a 3:30 hrs, así como de 23:31 a 00:00 hrs.

Interlomas es el que menos presenta desplazamientos entre 6:01 y 7:00 hrs, y tiene su pico más alto durante el día en la franja entre las 13:01 y 14:00 hrs, mientras que, en el horario matutino, la intensidad más fuerte para este asentamiento se encuentra entre las 7:01 y 8:00 hrs. Al respecto de los horarios durante los cuales no se registran desplazamientos, Interlomas cuenta con tres franjas de una hora carentes de éstos, todas de madrugada, que



son las que se encuentran entre la 1:01 y las 4:00 hrs. Mientras que, sí se hace este análisis cada media hora, se añaden los horarios entre las 4:01 y 4:30 hrs, 5:01 a 5:30 hrs, y una franja de media hora por la noche entre las 22:01 y 22:30 hrs.

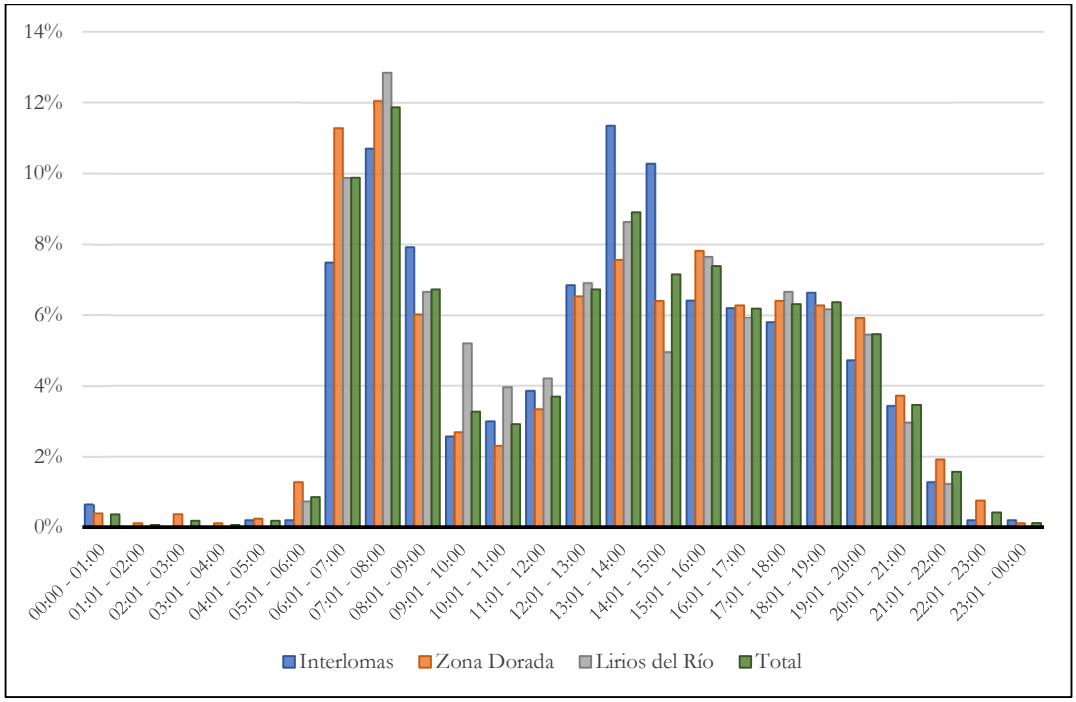
Lirios del Río, por su parte, tiene la intensidad de viajes más alta durante el día entre las 7:01 y las 8:00 hrs, con un 12,84% del total de viajes diarios, de hecho, este porcentaje es el más alto de todos los registros presentados a nivel general y de cada asentamiento en particular. A diferencia de los otros dos asentamientos en los que los viajes decaen considerablemente a partir de las 9:01 hrs, Lirios del Río sigue presentando una significativa proporción de desplazamientos, con el 5,19%. De los tres asentamientos, es el que más franjas horarias presenta sin realizar desplazamientos, puesto que, en el análisis de desplazamientos en franjas de cada hora, éstos se concentran entre las 5:01 y las 22:00 hrs, mientras el resto de los horarios permanece sin registros. Al analizar las franjas cada media hora, no se reportan intervalos distintos sin viajes a los ya presentados en el estudio de intervalos por hora. En este sentido, se destaca que, los horarios de servicio del transporte público, que se registra con una mayor proporción de uso en este asentamiento, pueden estar influyendo en estos resultados, o la misma percepción de seguridad de la ciudad y el entorno en el que viven puede estar limitando los desplazamientos a ciertas franjas horarias.

En general, los tres asentamientos empiezan a disminuir considerablemente sus desplazamientos a partir de las 20:01 hrs, siendo Zona Dorada el que mayor proporción de viajes presenta de los tres a esas horas de la noche.

En conjunto, la tarde presenta una mayor proporción de desplazamientos, manteniendo niveles estables entre cada franja horaria estudiada, sin embargo, es durante las primeras horas de la mañana, en específico entre las 6:31 am y las 8:00 am que se presentan las concentraciones más altas de desplazamientos durante el día. Por otra parte, si bien entre los tres asentamientos no existe una diferencia considerable en el estudio de los horarios de los desplazamientos realizados al día entre semana, se puede concluir que según las condiciones socioeconómicas que representan cada uno de los tres asentamientos estudiados, tanto ricos como pobres presentan patrones similares y sin grandes diferenciaciones, los ricos presentan un primer viaje más tardío (Interlomas), mientras la clase media cuenta con una mayor representación de viajes en todas las franjas horarias durante el día (Zona Dorada) y, por su

parte, los pobres (Lirios del Río) concentran sus viajes durante el día, con una nula o limitada cantidad de desplazamientos nocturnos o de madrugada.

Gráfico 7. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de una hora



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 52. Horario de salida de los viajes desde los tres asentamientos en intervalos de media hora

Hora de salida	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
00:00 - 00:30	0,43%	0,13%	0,00%	0,18%
00:31 - 01:00	0,21%	0,26%	0,00%	0,18%
01:01 - 01:30	0,00%	0,13%	0,00%	0,06%
01:31 - 02:00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
02:01 - 02:30	0,00%	0,26%	0,00%	0,12%
02:31 - 03:00	0,00%	0,13%	0,00%	0,06%
03:01 - 03:30	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
03:31 - 04:00	0,00%	0,13%	0,00%	0,06%
04:01 - 04:30	0,00%	0,13%	0,00%	0,06%
04:31 - 05:00	0,21%	0,13%	0,00%	0,12%
05:01 - 05:30	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
05:31 - 06:00	0,21%	1,28%	0,74%	0,85%
06:01 - 06:30	2,14%	5,00%	2,96%	3,69%
06:31 - 07:00	5,35%	6,28%	6,91%	6,17%
07:01 - 07:30	3,85%	4,23%	4,69%	4,24%

07:31 - 08:00	6,85%	7,82%	8,15%	7,63%
08:01 - 08:30	4,71%	2,69%	2,47%	3,21%
08:31 - 09:00	3,21%	3,33%	4,20%	3,51%
09:01 - 09:30	0,64%	1,15%	2,72%	1,39%
09:31 - 10:00	1,93%	1,54%	2,47%	1,88%
10:01 - 10:30	1,07%	0,64%	1,48%	0,97%
10:31 - 11:00	1,93%	1,67%	2,47%	1,94%
11:01 - 11:30	1,50%	1,15%	1,48%	1,33%
11:31 - 12:00	2,36%	2,18%	2,72%	2,36%
12:01 - 12:30	2,36%	2,82%	1,48%	2,36%
12:31 - 13:00	4,50%	3,72%	5,43%	4,36%
13:01 - 13:30	3,64%	2,31%	3,70%	3,03%
13:31 - 14:00	7,71%	5,26%	4,94%	5,87%
14:01 - 14:30	4,28%	2,69%	1,98%	2,97%
14:31 - 15:00	6,00%	3,72%	2,96%	4,18%
15:01 - 15:30	1,93%	1,41%	1,48%	1,57%
15:31 - 16:00	4,50%	6,41%	6,17%	5,81%
16:01 - 16:30	2,14%	2,44%	2,47%	2,36%
16:31 - 17:00	4,07%	3,85%	3,46%	3,81%
17:01 - 17:30	2,36%	2,05%	1,98%	2,12%
17:31 - 18:00	3,43%	4,36%	4,69%	4,18%
18:01 - 18:30	2,57%	2,18%	2,72%	2,42%
18:31 - 19:00	4,07%	4,10%	3,46%	3,93%
19:01 - 19:30	1,93%	3,08%	1,48%	2,36%
19:31 - 20:00	2,78%	2,82%	3,95%	3,09%
20:01 - 20:30	1,71%	1,67%	1,98%	1,76%
20:31 - 21:00	1,71%	2,05%	0,99%	1,69%
21:01 - 21:30	0,43%	0,64%	0,49%	0,54%
21:31 - 22:00	0,86%	1,28%	0,74%	1,03%
22:01 - 22:30	0,00%	0,38%	0,00%	0,18%
22:31 - 23:00	0,21%	0,38%	0,00%	0,24%
23:01 - 23:30	0,21%	0,13%	0,00%	0,12%
23:31 - 00:00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

A forma de consideración general, se apunta que, quienes cuentan con horarios flexibles de trabajo que les permiten incorporarse en diferentes franjas horarias, optan por realizar sus desplazamientos fuera de los horarios conocidos como pico o de más alta intensidad. En este sentido, se reconoce que las clases altas, al tener más representación de directiva/os, empresaria/os y demás puestos de alto nivel son para quienes estas alternativas se presentan como una opción real, mostrándose como una de las desigualdades en la movilidad cotidiana de la ciudad.



> "yo salgo a la hora que ya no hay tráfico por ejemplo me voy pasadita de las 9 (am) ya que todo mundo entró al trabajo o ya que se fueron a la escuela, y cuando regreso, ponle más tardar 11 o 11:30 (am) también está muy relajado, no está complicado" (Interlomas) Ricardo, E-It-III

Modos de desplazamiento

Los medios en los cuales se realizan los viajes es un diferenciador importante de la movilidad, puesto que éste determina la calidad, duración y experiencia de viaje. Usualmente se han vinculado el uso de los medios de transporte privado con las clases más altas, sobre todo el automóvil particular, mientras que los medios masivos, como el transporte público se relacionan con las clases más bajas. En el caso de la bicicleta, que tradicionalmente se asocia a los grupos bajos cuando se usa como medio de transporte y no como elemento de recreación, esta tendencia ha dado un giro a nivel global en los últimos años, pues se ha estado promoviendo masivamente bajo diferentes argumentos dentro de todas las clases sociales, sin embargo, como veremos en este análisis, dicha tendencia aún no alcanza niveles importantes en la ciudad de Culiacán. Así pues, en este apartado se profundizará en el uso de los medios de desplazamiento y su comportamiento según algunas variables que fueron capturadas por la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto, dicha encuesta permitió conocer hasta cuatro modos de desplazamiento por viaje, sin embargo, los resultados indican que no fueron utilizados más de tres modos, y en su mayoría solo se utilizó un solo modo, con el 86,69% de los viajes registrados en esta modalidad (Tabla 53. Modos de transporte por viaje).

Tabla 53. Modos de transporte por viaje

Modos	Viajes	Porcentaje
1 modo	1420	86,69%
2 modos	115	7,02%
3 modos	103	6,29%
Total	1638	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto al análisis anterior, pero realizado por colonia, las estadísticas muestran que, Interlomas es la colonia con menos modos utilizados por viaje, pues el 99,14% de éstos

fueron realizados en un solo medio de transporte, y el 0,85% utilizaron dos medios (Tabla 54. Modos de transporte utilizados por viaje, por colonia). Le sigue Zona Dorada, en el cual sí se registran viajes realizados en tres modos, pero continúa predominando un solo modo, con el 86,47% de los viajes, mientras que el 6,89% fue realizado en dos modos y el 6,63% en tres. Por último, Lirios del Río es el asentamiento en el que se utiliza una proporción más alta de más de un modo de desplazamiento; el 72,70% de los viajes se realizan en un modo, el 14,39% en dos, y el 12,90% en tres modos. Al respecto de cuáles son los modos que se están utilizando, los resultados encontrados a partir de la encuesta domiciliaria 2016 indican que, por mucho, el automóvil privado es el medio de transporte más utilizado, con un 70,07% del total de los desplazamientos. Se encuentra una muy baja proporción de uso del transporte público, pues tan solo un 15,58% de los viajes son reportados en este medio, cifra muy por debajo del 35% reportado en los resultados de la encuesta institucional (Tabla 55. Porcentaje de utilización de modos de transporte, según el total general). Los viajes a pie representan el 13,50% del total. Cabe destacar que, de estos modos de transporte presentados en la tabla 55, constituyen el medio de transporte principal del viaje, aclaración válida en el caso que se utilice más de un medio para realizar el viaje.

Tabla 54. Modos de transporte utilizados por viaje, por colonia

Colonia	1 modo	2 modos	3 modos	Total
Interlomas	99,14%	0,85%	0,00%	100%
Zona Dorada	86,47%	6,89%	6,63%	100%
Lirios del Río	72,70%	14,39%	12,90%	100%

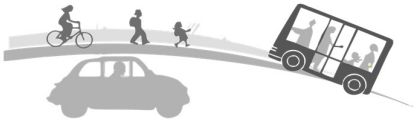
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 55. Porcentaje de utilización de modos de transporte, según el total general

Modo de desplazamiento principal	Porcentaje de utilización
A pie	13,50%
Motocicleta	0,00%
Bicicleta	0,18%
Automóvil privado	70,07%
Taxi	0,67%
Transporte público	15,58%
Total	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Los resultados de utilización de los modos de transporte por colonia indican que, en efecto, el automóvil privado es el medio más utilizado en los tres asentamientos, sin embargo, la



proporción de utilización encuentra importantes variaciones. Es Interlomas el asentamiento donde su uso es prácticamente total, reportando el 93,56% de los desplazamientos realizados en este medio, mientras que, de las tres, Lirios del Río es la colonia donde su uso es más bajo con un 46,02% de los viajes (Tabla 56. Porcentaje de utilización de modos de transporte, por colonia). Zona Dorada también cuenta con alto porcentaje de uso del automóvil particular, reportando un 68,40% de desplazamientos en este medio. En Interlomas y Lirios del Río los desplazamientos a pie son el segundo medio más utilizado, con un 4,94% y 20,90% respectivamente. A este respecto, la provisión de servicios, así como la estructura y composición territorial de cada asentamiento y su contexto inmediato se identifica como un catalizador o una barrera para los viajes a pie y no solo las características socioeconómicas de la población, de tal manera que, Zona Dorada, al ser la mejor provista (a pesar de la situación de aislamiento y fragmentación con respecto al resto de la ciudad que ya se ha mencionado), registra el mayor porcentaje de viajes a pie entre las tres colonias analizadas.

Por su parte, en Zona Dorada se encuentra que, el transporte público es el segundo medio más utilizado, con un 15,73% del total de viajes, mientras que los viajes a pie representan el 14,82% en este asentamiento. Destaca la baja proporción de uso del taxi, y la bicicleta, misma que solo es utilizada en el caso de Lirios del Río, así como un nulo uso de la motocicleta.

Tabla 56. Porcentaje de utilización de modos de transporte, por colonia

Modo de desplazamiento	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
A pie	4,94%	14,82%	20,90%	13,50%
Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Bicicleta	0,00%	0,00%	0,75%	0,18%
Automóvil privado	93,56%	68,40%	46,02%	70,07%
Taxi	0,00%	1,04%	0,75%	0,67%
Transporte público	1,50%	15,73%	31,59%	15,58%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

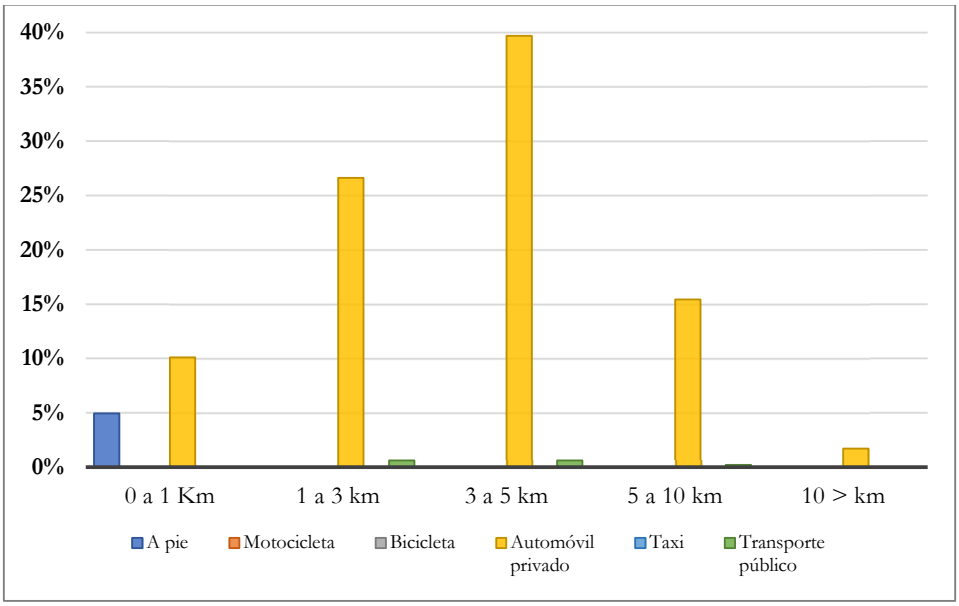
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Si bien, en el análisis de movilidad y distancias se presenta distribución de los viajes según estos componentes (Ver Tabla 42. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte), se optó por graficar esta misma información de manera que se presente de una forma más visual esta relación, ya que, si bien los resultados no cambian, al graficar las



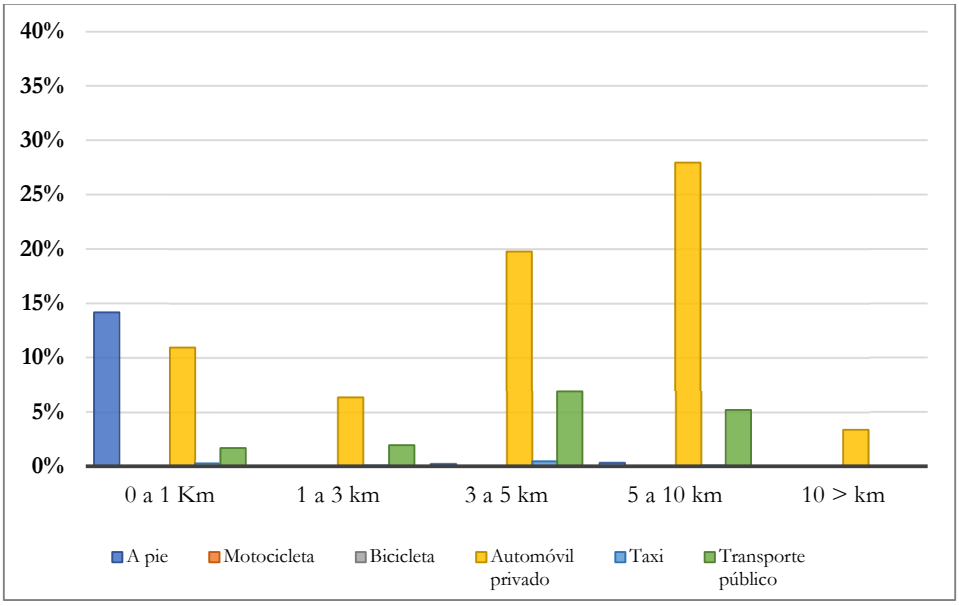
variables distancia y modo de transporte resulta más clara la manera en la que se distribuyen los viajes según estos componentes.

Gráfico 8. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Interlomas



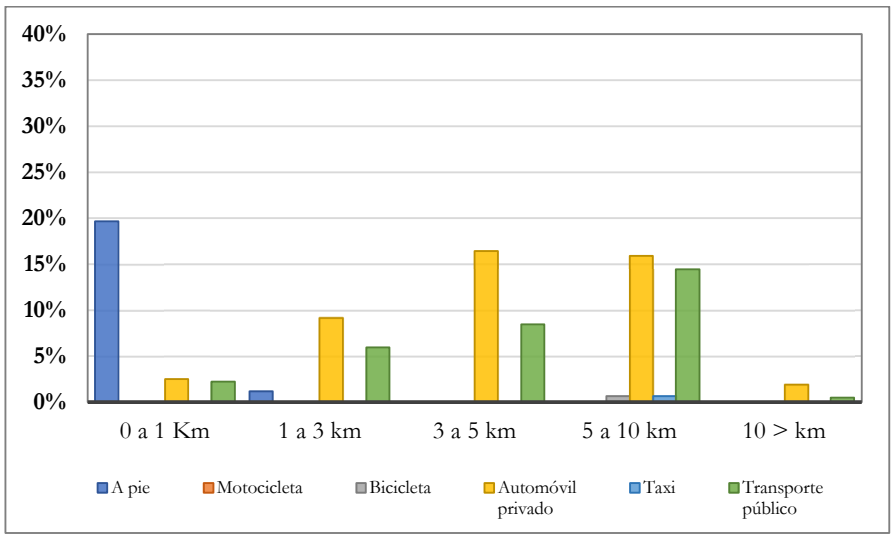
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Gráfico 9. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Zona Dorada



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Gráfico 10. Porcentaje de viajes según rango de distancia y modo de transporte en Lirios del Río



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otra parte, existe una diferenciación en cómo se utilizan los medios de transporte según el sexo, entre cada una de las colonias. En Interlomas, donde el automóvil es ampliamente utilizado, la proporción de utilización entre hombres y mujeres no presenta grandes diferencias, siendo los hombres quienes utilizan más el automóvil privado con un 95,65%, mientras las mujeres hacen más viajes a pie, registrando un 5,32% (Tabla 57. Modo de desplazamiento según sexo y colonia). Es de destacar que, en esta colonia, el transporte público solamente es utilizado por las mujeres (2,48%). Zona Dorada presenta un comportamiento similar en cuanto al uso de los modos de desplazamiento, aunque con variaciones más significativas que las encontradas en Interlomas, pues las mujeres hacen más viajes a pie (16,20%) y en transporte público (19,40%), por su parte, en los hombres sigue prevaleciendo en el uso del automóvil privado (77,33%). Si bien en Lirios del Río la tendencia de uso de los medios de desplazamiento es la misma que la encontrada en las otras dos colonias, es también el asentamiento con las variaciones más grandes entre hombres y mujeres. Los viajes a pie representan el 29,73% de los desplazamientos totales de las mujeres, frente al 10,00% de los registrados del sexo masculino. En el caso del automóvil, existe una fuerte diferencia en la proporción de uso entre hombres y mujeres, los primeros registran que un 57,22% de los viajes son realizados en este medio, contra el 36,94% de las mujeres. El medio en el que la proporción se presenta más equilibrada es el transporte público, en éste, los viajes de las mujeres (33,33%) son ligeramente mayores que los de los hombres (29,44%). Es también Lirios del Río el lugar donde se encuentra la proporción de uso más

alta del transporte público y los desplazamientos a pie. Estos resultados parecen sugerir que, en las clases bajas las diferencias entre hombres y mujeres en el uso de los distintos medios de transporte disponibles tienden a ser más profundas.

Tabla 57. Modo de desplazamiento según sexo, por colonia

Zona	Modo de desplazamiento	Hombre	Mujer
Interlomas	A pie	4,35%	5,32%
	Motocicleta	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	95,65%	92,20%
	Taxi	0,00%	0,00%
	Transporte público	0,00%	2,48%
	Total	100,00%	100,00%
Zona Dorada	A pie	12,67%	16,20%
	Motocicleta	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	77,33%	62,69%
	Taxi	0,00%	1,71%
	Transporte público	10,00%	19,40%
	Total	100,00%	100,00%
Lirios del Río	A pie	10,00%	29,73%
	Motocicleta	0,00%	0,00%
	Bicicleta	1,67%	0,00%
	Automóvil privado	57,22%	36,94%
	Taxi	1,67%	0,00%
	Transporte público	29,44%	33,33%
	Total	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Otra información que fue posible conocer, es el uso de los medios de transporte acorde a la edad. A este respecto, en Interlomas, del medio más utilizado, que es el automóvil privado como se indicó anteriormente, se reporta que su uso es más frecuente en la franja que va de los 35 a 39 años, seguido por las personas entre 45 a 49 años (Tabla 58. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y edad). Sin embargo, debe apuntarse que la encuesta domiciliaria 2016 cuenta con una mayor representación en estos dos grupos. Los viajes a pie cuentan con representación en 6 de los 8 grupos de edad, mientras que los desplazamientos en transporte público únicamente se encuentran en la franja entre 18 a 24 años. En Zona Dorada, el uso del automóvil privado vuelve a presentarse con mayor proporción entre los 35 y 39 años, y en segundo lugar se encuentra el grupo de 25 a 29 años, y en tercer lugar de los 30 a 34 años. En el caso de Interlomas, al registrarse casi la totalidad de los viajes en este



medio, los resultados están directamente relacionados con la composición etaria de la muestra, sin embargo, en Zona Dorada sí se presentan variaciones con respecto a ésta, pues el orden de intensidad de uso no corresponde con el de la composición de la muestra. A este respecto, en Lirios del Río los dos primeros lugares en cuanto a porcentaje de uso del automóvil privado se corresponden con la composición de la muestra, siendo de 40 a 44 años y de 45 a 49 años, respectivamente. Para el caso de los viajes a pie, en Zona Dorada y Lirios del Río se distribuyen entre prácticamente todos los grupos etarios, encontrándose la mayor proporción en el grupo entre 35 y 39 años en ambos casos. En materia de transporte público, Lirios del Río distribuye los viajes entre la totalidad de los grupos etarios, encontrándose algunas variaciones entre éstos, pero se puede decir que con una distribución equilibrada. Por su parte, Zona Dorada, en casi la totalidad de los grupos se presentan viajes en transporte público, y de éstos, la mayoría de los viajes en este medio son realizados por el grupo entre los 18 y 24 años.

Tabla 58. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y edad

	Modo de desplazamiento	18 a 24 años	25 a 29 años	30 a 34 años	35 a 39 años	40 a 44 años	45 a 49 años	50 a 59 años	60 > años	Total
Interlomas	A pie	1,50%	0,00%	0,86%	0,86%	0,43%	0,86%	0,00%	0,43%	4,94%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,000%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	11,37%	6,65%	13,52%	20,60%	9,23%	15,88%	13,30%	3,00%	93,56%
	Taxi	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Transporte público	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%
	Total	14,38%	6,65%	14,38%	21,46%	9,66%	16,74%	13,30%	3,43%	100,00%
Zona Dorada	A pie	3,64%	2,60%	2,08%	3,64%	1,43%	0,52%	0,39%	0,52%	14,82%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	6,50%	12,87%	12,61%	13,91%	6,76%	12,22%	2,99%	0,52%	68,40%
	Taxi	0,39%	0,39%	0,13%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,04%
	Transporte público	8,32%	0,78%	2,86%	1,43%	1,04%	0,65%	0,39%	0,26%	15,73%
	Total	18,86%	16,64%	17,69%	19,12%	9,23%	13,39%	3,77%	1,30%	100,00%
Lirios del Río	A pie	2,24%	3,48%	2,99%	4,48%	2,74%	2,74%	2,24%	0,00%	20,90%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%
	Automóvil privado	5,47%	1,99%	4,98%	3,73%	12,94%	8,71%	8,21%	0,00%	46,02%
	Taxi	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,00%	0,00%	0,25%	0,00%	0,75%
	Transporte público	9,70%	2,99%	4,23%	5,22%	2,24%	3,73%	2,49%	1,00%	31,59%
	Total	17,41%	8,46%	12,19%	13,93%	18,66%	15,17%	13,18%	1,00%	100,00%

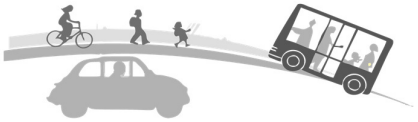
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Otro análisis realizado al respecto de los modos de desplazamiento es el correspondiente al uso de éstos en relación con la ocupación laboral de quién los efectúa. Ya que la mayoría de las personas encuestadas se encuentra ocupada, los resultados en cuanto al uso de los medios de transporte, y del automóvil en particular, que ya se ha identificado como el medio principal de desplazamiento en los tres asentamientos, no es de sorprender. Su porcentaje de uso dentro de este grupo a nivel general, es decir, del total de las encuestas, es del 51,92% (Tabla 59. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, general). De los viajes registrados a pie, la mayor proporción se encuentra en el grupo de las personas que se dedican a las labores del hogar con un 4,76%, y en segundo lugar se encuentra el grupo de personas ocupadas con un 4,40%. En cuanto al transporte público, si bien es utilizado por prácticamente todos los grupos de ocupación laboral registrados, los grupos que más lo utilizan son las personas ocupadas y el colectivo estudiantil.

El análisis a nivel colonia permitió conocer que las tendencias se mantienen muy similares en los tres asentamientos, siendo el grupo de personas ocupadas quienes más utilizan el vehículo privado en los tres, seguido por quienes se dedican a las labores del hogar en el caso de Zona Dorada y Lirios del Río, mientras que en Interlomas se presenta en segundo lugar el grupo de las personas que estudian, para presentarse en tercer lugar el de las labores del hogar (Tabla 60. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, por colonia). Por otra parte, el colectivo estudiantil de Lirios del Río y Zona Dorada se mueve mayormente en transporte público, por el contrario, el grupo que estudia y que habita en Interlomas utiliza mayoritariamente el automóvil privado, sin embargo, del conjunto de viajes registrados en transporte público de este último asentamiento, la totalidad son realizados por estudiantes. En cuanto a los viajes a pie, son las personas dedicadas a las labores del hogar quienes más presentan este tipo de desplazamientos en Zona Dorada y Lirios del Río, por su parte, en Interlomas es el grupo estudiantil.

Es decir, lo encontrado en este análisis permite conocer que la mayoría de quienes usan el transporte público son personas ocupadas y estudiantes, grupos tradicionalmente asociados a una mayor movilidad, representando un poco más de dos terceras partes del total de desplazamientos en este medio. Por otra parte, al realizar la comparación con los grupos de edad, se vislumbra que, en efecto, son las franjas etarias más jóvenes, menores a 30 años quienes más utilizan este medio. Este hallazgo refuerza las afirmaciones hechas al respecto del sueño aspiracional del automóvil privado, que una vez las que las personas que estudian



pasan a trabajar, priorizan la adquisición de un vehículo privado por sobre otras experiencias o posesiones, para convertirse así en su medio de transporte habitual.

Por otra parte, las variaciones encontradas entre las tres colonias manifiestan tener relación con dos cuestiones en particular; en primer lugar, las posibilidades de acceso a un vehículo privado, pues éste se presenta como el modo de desplazamiento predilecto de los tres asentamientos, sin embargo, no todas las personas pueden tener uno para uso propio, por lo que el uso de los demás medios de transporte se supedita a si se puede acceder o no a un automóvil particular para realizar sus viajes. En segundo lugar, se encuentra la configuración espacial del asentamiento y la dotación de comercio y servicio en el contexto inmediato, pues, en este caso, son los viajes a pie los que usualmente se realizan, pero al no contar con estos lugares a distancias razonablemente caminables, se prioriza la utilización de otros medios.

Lo anterior es particularmente importante para el caso de la población de Interlomas pues, además del amplio acceso que se tiene al uso del automóvil particular, el hecho que no existan lugares de abastecimiento de pequeña escala dentro de este mismo asentamiento o en el contexto inmediato dificulta la posibilidad de desplazarse en otros medios, desincentivando su ya prácticamente inexistente uso.

Tabla 59. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, general

Modo de desplazamiento	Estudiante	Labores del hogar	Jubilada/ pensionada	Busca trabajo	Ocupada	No ocupada	Estudiante/ ocupada	Total
A pie	2,38%	4,76%	0,37%	0,73%	4,40%	0,67%	0,18%	13,50%
Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%	0,00%	0,00%	0,18%
Automóvil privado	4,89%	5,13%	1,53%	2,93%	51,92%	3,24%	0,43%	70,07%
Taxi	0,18%	0,06%	0,00%	0,00%	0,43%	0,00%	0,00%	0,67%
Transporte público	5,19%	1,65%	0,12%	0,67%	5,38%	1,59%	0,98%	15,58%
Total	12,65%	11,61%	2,02%	4,34%	62,31%	5,50%	1,59%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 60. Porcentaje de viajes según modo de desplazamiento y ocupación, por colonia

	Modo de desplazamiento	Estudiante	Labores del hogar	Jubilada/ pensionada	Busca trabajo	Ocupada	No ocupada	Estudiante/ ocupada	Total
Interlomas	A pie	1,50%	1,29%	0,43%	0,43%	1,29%	0,00%	0,00%	4,94%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	8,58%	7,30%	4,51%	4,29%	65,24%	3,65%	0,00%	93,56%
	Taxi	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Transporte público	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%
	Total	11,59%	8,58%	4,94%	4,72%	66,52%	3,65%	0,00%	100,00%
Zona Dorada	A pie	3,38%	3,64%	0,52%	1,047%	5,85%	0,39%	0,00%	14,82%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Automóvil privado	3,90%	4,16%	0,52%	1,95%	53,45%	3,51%	0,91%	68,40%
	Taxi	0,39%	0,13%	0,00%	0,00%	0,52%	0,00%	0,00%	1,04%
	Transporte público	6,63%	0,52%	0,00%	0,65%	4,94%	1,43%	1,56%	15,73%
	Total	14,30%	8,45%	1,04%	3,64%	64,76%	5,33%	2,47%	100,00%
Lirios del Río	A pie	1,49%	10,95%	0,00%	0,50%	5,22%	1,99%	0,75%	20,90%
	Motocicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Bicicleta	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%	0,00%	0,75%
	Automóvil privado	2,49%	4,48%	0,00%	3,23%	33,58%	2,24%	0,00%	46,02%
	Taxi	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,75%	0,00%	0,00%	0,75%
	Transporte público	6,72%	5,72%	0,50%	1,49%	0,00%	0,00%	1,00%	31,59%
	Total	10,70%	21,14%	0,50%	5,22%	52,74%	7,96%	1,74%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Patrones territoriales de desplazamiento

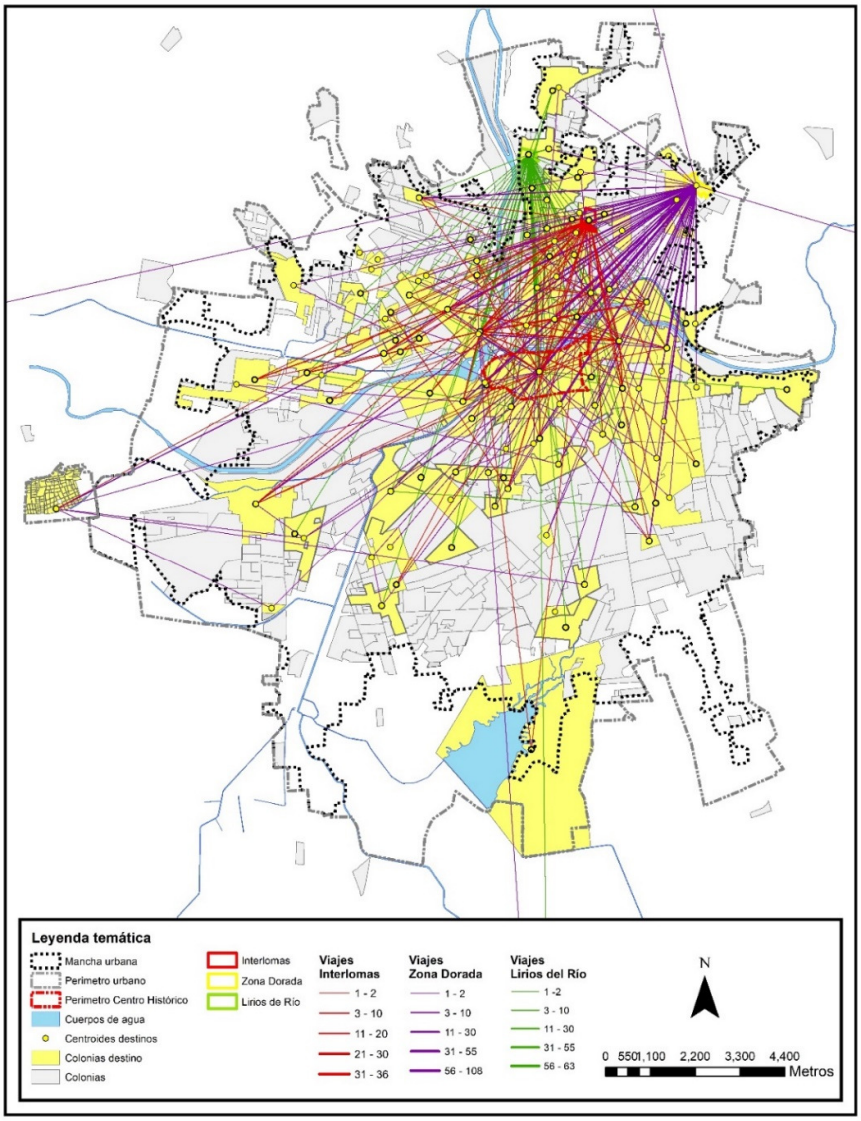
La distribución territorial de los viajes en el espacio urbano de la ciudad de Culiacán es uno de los aspectos más complejos que la encuesta domiciliaria 2016 permitió conocer. Las características de las colonias analizadas, sobre todo su localización periférica, generan que los desplazamientos tengan ciertas particularidades que se expresan en los patrones encontrados.

La figura 35 muestra esa manifestación de los viajes en el territorio que se ha mencionado. Dentro de los aspectos más importantes a destacar se encuentra el hecho que, las áreas centrales de la ciudad siguen siendo los lugares que reciben mayor proporción de viajes,



mientras que una buena parte del territorio permanece sin ser destino de desplazamientos. En este mismo sentido, las colonias que se encuentran más periféricas y que sí son destino de desplazamientos, además de encontrarse en menos proporción, reciben una cantidad baja de éstos, regularmente menor a 10 viajes. Por otro lado, se visualiza la creación de franjas lineales de colonias que son receptoras de viajes y que se sitúan entre la colonia de origen y las áreas centrales de la ciudad, un fenómeno interesante dentro de la estructura urbana de la ciudad y que abre nuevas posibilidades de estudio y de planificación de las áreas urbanas. La observación de manera particular de cada asentamiento estudiado en esta investigación permitirá ahondar sobre estos hallazgos.

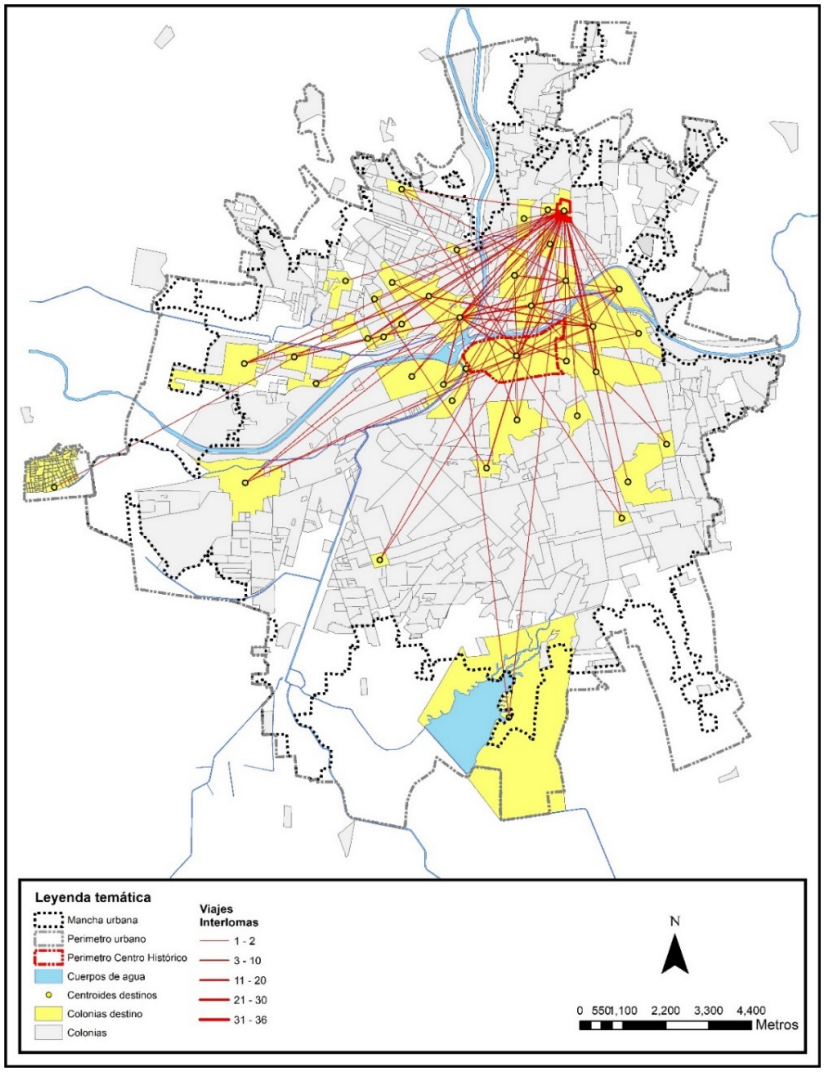
Figura 35. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Así pues, la figura 36 muestra con mayor claridad que Interlomas es el asentamiento que menos colonias destino reporta, contabilizando un total de 40, concentrando la mayoría de los viajes en la Zona Centro y sus proximidades. Es de destacar dentro del patrón encontrado en los habitantes de Interlomas que, la mayoría de las colonias receptoras de viajes provenientes de dicha colonia se encuentran cercanas a los márgenes de los ríos y cuerpos de agua. Esto es una particularidad para destacar, ya que en los últimos años las zonas colindantes a los ríos han elevado mucho su estatus dentro de la ciudad, transformándose en zonas de ocio y recreación, así como zonas de servicios con oficinas de alto *standing*, sobre todo la zona conocida como Tres Ríos. Este patrón estaría denotando la predilección de las clases socioeconómicas de tipo medio-alto y alto por estas áreas para realizar sus actividades cotidianas. Por otro lado, en cuanto a las zonas periféricas visitadas por la población residente de Interlomas dentro de sus desplazamientos cotidianos se encuentran la periferia sur, específicamente la zona de La Primavera, así como la periferia oeste, así también la parte de la Isla, zona que, a pesar de ser parte del límite urbano, se encuentra muy cerca del área central. El resto de los puntos periféricos son escasamente visitados.

Figura 36. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Interloma.

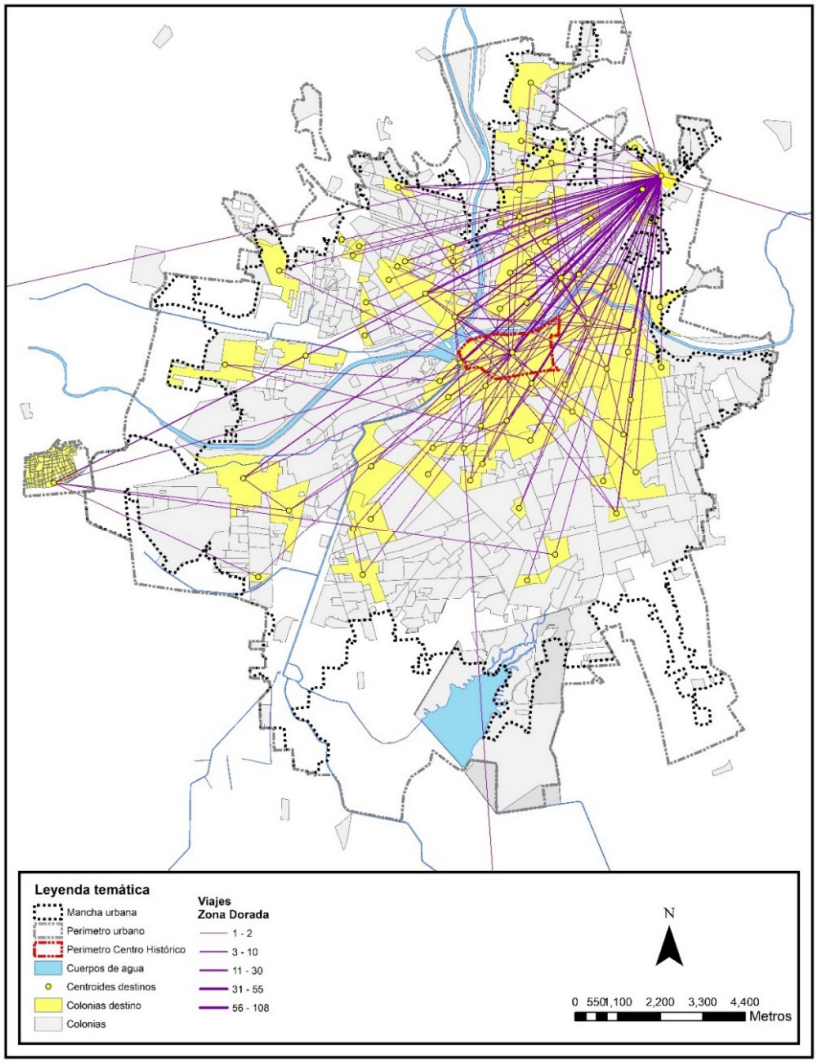


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El rasgo más sobresaliente al respecto de Zona Dorada, quizás es el hecho que, es la colonia de origen que más colonias periféricas registra como destino de viaje, sumando un total de 80 colonias visitadas, asimismo, es el que más colonias destino de viajes registra. Si bien también figura la zona central de la ciudad y sus alrededores como una de las que más viajes provenientes de este asentamiento reciben, es posible percibir franjas lineales de colonias receptoras paralelas a la arteria principal de la ciudad, que es la avenida Álvaro Obregón, sobre todo en la parte norte de la ciudad. Otra de estas franjas se observa paralela a la avenida H. Colegio Militar, al sureste la zona urbana (Figura 37. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Zona Dorada). En este sentido, se identifica que las arterias de la ciudad

siguen jugando una función modeladora de la movilidad del territorio, no solo como vías de tránsito, sino como receptoras de viajes.

Figura 37. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Zona Dorada

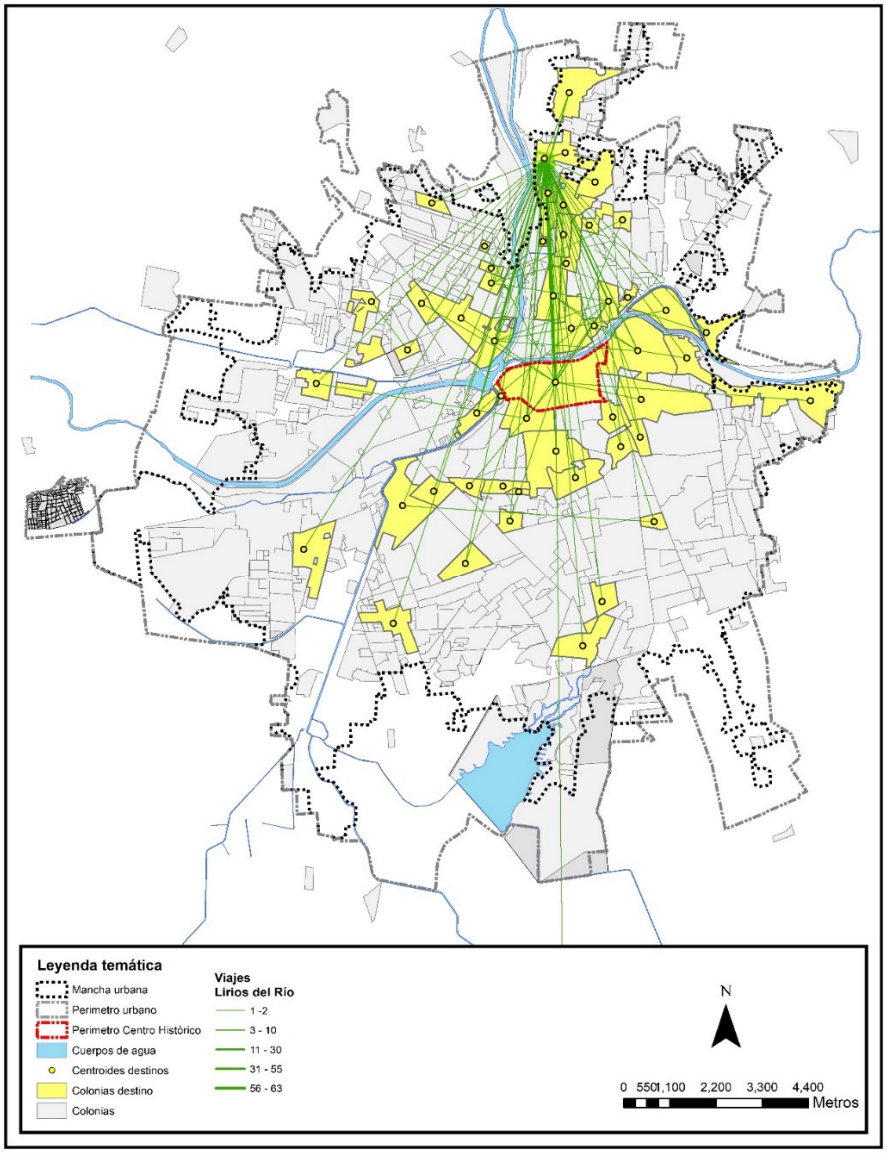


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto de Lirios del Río, su patrón también es muy sencillo de describir. Por una parte, la zona central como receptora de una mayor intensidad de viajes, tal como sucede en las dos colonias ya descritas, sin embargo, un rasgo característico de este asentamiento en comparación con los otros dos es el menor número de colonias colindantes a la zona central registradas como receptoras de viaje (Figura 38. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Lirios del Río). También es posible visualizar las colonias paralelas al río Tamazula, que se extiende desde el este de la ciudad, como parte de los destinos desde Lirios

del Río. Una característica muy interesante de los patrones de desplazamiento de esta colonia es la franja lineal que se forma entre su ubicación y la zona central, dicha franja es también paralela a la avenida Álvaro Obregón, principal vía de circulación de la ciudad. Por otro lado, el resto de las colonias destino de viaje, además de recibir una baja proporción de desplazamientos, no llegan a ser propiamente periféricos, pues, salvo con alguna excepción, no se encuentran en los límites urbanos de la ciudad, más sí se considera que se encuentran alejadas de la zona central. Lirios del Río viaja a un total de 54 colonias destino.

Figura 38. Totalidad de los viajes en el territorio de Culiacán desde Lirios del Río

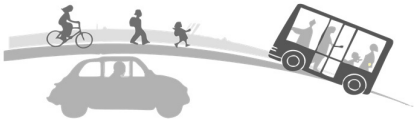


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Motivos de desplazamiento

Lo que lleva a una persona a desplazarse puede pasar por una necesidad, una obligación o un deseo, y donde sea que esté fincado el origen de este desplazamiento, se presenta como estructurador de la movilidad cotidiana de la ciudad. Este apartado se presenta particularmente importante en el desarrollo de esta investigación, pues son precisamente las motivaciones para desplazarse las que configuran la movilidad diaria, de tal manera que a partir de este análisis se podrá tener claridad al respecto de cómo se configura la movilidad cotidiana en el caso de la ciudad de Culiacán, resultado de dichas motivaciones registradas en la encuesta domiciliaria 2016.

En primer lugar, se realizó el análisis de la distribución de los porcentajes de las motivaciones principales de cada viaje, en el entendido que, un viaje puede tener varios motivos. Los resultados indican que, la vuelta a casa se presenta como el motivo principal de desplazamiento, pero no es equiparable a los demás viajes debido a que este motivo aglomera los regresos de todas las otras motivaciones que generan salidas. No obstante, los viajes con motivo regreso a casa, se presentarán en algunas tablas para las cuales es relevante, ya que forman parte de la dinámica diaria de la movilidad. En este sentido, además del motivo antes mencionado, ir al trabajo se presenta como la motivación principal de viaje con el 19,00% del total de viajes, seguido de ir a la escuela (que incluye dejar personas en la escuela) con un 14,48% (Tabla 61. Motivo principal de los viajes por colonia y general), lo que coincide con lo expuesto en la literatura acerca de que son estos dos los motivos principales de viaje a partir de los cuales se configura la movilidad cotidiana de las ciudades. Sin embargo, el resto de los motivos de desplazamiento, en su conjunto se acercan a la cantidad de viajes que originan los dos motivos antes mencionados (27,31%), si bien es lógico que por separado no tengan la misma importancia en cuanto a los flujos que generan que los dos motivos principales (ir al trabajo e ir a la escuela), debido a que no cuentan con ese sentido de obligatoriedad y periodicidad tan estricto, es importante que sean considerados como estructuradores de la movilidad diaria de Culiacán debido a la intensidad con la que se presentan dentro de ésta en su conjunto. De todos estos motivos que serán llamados "secundarios" (compras de abastecimiento, compras y gestiones personales, visitar familiares/amistades, acompañar a otras personas, actividades deportivas, actividades culturales, ocio/recreación y paseos, ir al médico), el que más desplazamientos genera son las compras y gestiones personales como pueden ser compra de ropa, enseres o cuestiones que no tengan que ver con abastecimiento, así como gestiones de diversa índole como



cuestiones administrativas, institucionales o burocráticas, presentándose hasta un 8,25% del total, seguido de las compras de abastecimiento, que constituyen el 4,52% de los viajes diarios en estas tres colonias.

Por su parte, el análisis interno de cada colonia permite conocer que, ir al trabajo se presenta como el motivo principal de desplazamiento en los tres casos, siendo mayor su proporción entre todos los viajes realizados en Lirios del Río, seguido muy de cerca por Zona Dorada y por último en Interlomas. El motivo ir a la escuela, situado en segundo lugar también en los tres casos, se presenta como mayor en Interlomas. Además de ir al trabajo o ir a la escuela, se tiene que, del grupo restante de motivos secundarios, las compras y gestiones personales son el principal motivo de viaje en Interlomas, seguido de las visitas a familiares/amigos, y en tercer lugar se presentan las actividades deportivas. En este asentamiento destacan los desplazamientos por ocio/recreación, así como las actividades deportivas, motivos que se presentan con un mayor porcentaje que en las otras dos colonias. Por su parte, en Zona Dorada la primera causa de desplazamiento dentro de los motivos secundarios son las compras y gestiones personales, seguido de las visitas a familiares o amistades, y muy próximo en cuanto a porcentaje se encuentran las compras de abastecimiento. En Lirios del Río, la primera causa de viaje dentro del grupo de los motivos secundarios son las compras y gestiones personales, en segundo lugar, están las compras de abastecimiento seguido de las visitas a familiares y amistades. Llama la atención la nula proporción de paseos vecinales registrados en Interlomas y Lirios del Río, y una muy baja proporción en Zona Dorada.

Tabla 61. Motivo principal de los viajes por colonia y general

Motivo	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Ir al trabajo	18,88%	19,01%	19,11%	19,00%
Ir a la escuela	15,24%	14,06%	14,39%	14,48%
Compras de abastecimiento	3,22%	5,08%	4,96%	4,52%
Compras y gestiones personales	9,23%	6,64%	10,17%	8,25%
Visitar familiares/amigos	4,94%	5,21%	4,71%	5,01%
Acompañar a otras personas	2,15%	3,13%	1,74%	2,50%
Actividades deportivas	4,51%	2,60%	2,73%	3,18%
Actividades culturales	0,43%	0,26%	0,74%	0,43%
Ocio/recreación y paseos	3,65%	3,26%	1,99%	3,05%
Ir al médico	0,43%	0,39%	0,25%	0,37%
Vuelta a casa	37,34%	40,36%	39,21%	39,22%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Si bien, conocer el porcentaje de viajes que se realizan de cada motivo es un dato medular en la modelación de la movilidad, la distancia que se recorre para realizar cada tipo de desplazamiento complementaría el panorama al respecto. En este sentido, el análisis del total de las encuestas indica que, ir al trabajo es el motivo que más kilómetros totales al día registra, así como desplazamientos más largos por viaje, promediando este motivo de desplazamiento 4,54 km (Tabla 62. Datos de desplazamientos diarios por motivo). En segundo lugar, en número de kilómetros totales al día se encuentran los viajes con motivo de ir a la escuela, sin embargo, en el promedio de kilómetros por viaje al día no ocupan este puesto. Si bien, ir al trabajo e ir a la escuela constituyen el 62,57% de los kilómetros totales que se viajan al día (sin contar la proporción de viajes con motivo vuelta a casa), los motivos secundarios suman un total de 37,43%, lo cual representa un porcentaje significativo dentro de la movilidad cotidiana. Destaca que, de los motivos de viaje con un mayor promedio de kilómetros por desplazamiento, después de ir al trabajo, se encuentra en segundo lugar las visitas a familiares o amistades con 4,33 kilómetros, ir al médico en tercer lugar con 3,73 km. Por el contrario, los motivos con los desplazamientos más cortos en promedio son, las actividades deportivas para las cuales se viaja 1,49 kilómetros promedio, en segundo lugar, se encuentran las actividades culturales a una distancia de 1,87 kilómetros, y en tercer lugar se presentan las compras de abastecimiento a 1,99 kilómetros de distancia en promedio.

Tabla 62. Datos de desplazamientos diarios por motivo

Motivo	Km totales por día	Promedio de km por viaje	Distancia mínima de desplazamiento	Distancia máxima de desplazamiento
Ir al trabajo	1412,04	4,54	0,00	14,88
Ir a la escuela	771,23	3,25	0,00	24,48
Compras de abastecimiento	147,15	1,99	0,00	7,69
Compras y gestiones personales	412,74	3,06	0,00	13,11
Visitas familiares/amistades	355,17	4,33	0,00	17,61
Acompañar a otras personas	138,49	3,38	0,00	9,14
Actividades deportivas	77,43	1,49	0,00	8,43
Actividades culturales	13,06	1,87	0,00	4,79
Ocio, recreación y paseos	140,21	2,80	0,00	9,80
Ir al/la médico/a	22,36	3,73	0,00	6,54
Vuelta a casa	2488,63	3,88	0,00	24,48
Total	5978,52	3,65	0,00	24,48

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto a los resultados por colonia, se presenta la tabla 63, la cual muestra los motivos de viaje en orden descendente con respecto al promedio de kilómetros por viaje al día. De

acuerdo con ésta, se tiene que, quienes recorren más distancias en general, tomando en cuenta todos los viajes, son las personas que habitan en Zona Dorada, con un promedio de 3,89 km por desplazamiento y un total de 2990,69 km viajados al día. Así también, es este mismo asentamiento el que registra distancias más largas con motivo de ir al trabajo, con un promedio de 4,69 km por viaje, seguido de Lirios del Río que promedia 4,46 km por desplazamiento y por último Interlomas, que promedia 4,37 km por cada desplazamiento de este motivo. Estos resultados validan, por una parte, que la condición de mayor centralidad de Interlomas entre los tres asentamientos favorece la reducción de los viajes con este motivo, pues debemos recordar la fuerte concentración de los empleos en zonas centrales y cercanas a éstas y, por otro lado, se encuentran las posibilidades que la capacidad adquisitiva otorga de situarse tanto cerca de las zonas centrales como de los lugares específicos de empleo. Asimismo, se encuentra el peso que el crecimiento urbano y en específico de las zonas periféricas está ejerciendo al aumentar las distancias entre los lugares de empleo y de residencia.

En lo que respecta a los viajes con motivo de ir a la escuela se presentan en distancias menores al motivo anterior, y de las colonias analizadas, Lirios del Río es el que registra el promedio más alto con 3,57 km por viaje, mientras que el promedio más bajo le corresponde a Interlomas, con 2,99 km. En Interlomas, el motivo con el promedio de desplazamiento más bajo son las actividades deportivas, con 1,91 km. En el caso de Zona Dorada, es este mismo motivo con 1,36 km por viaje, mientras que en Lirios del Río son las actividades culturales, con 0,61 km. La distancia máxima reportada fue con motivo de ir a la escuela, para lo cual se viajó 24,48 km desde Lirios del Río, tratándose seguramente de instalaciones educativas que se encuentran fuera de la zona urbana de la ciudad. Es esta misma colonia la que también registra desplazamientos mínimos más bajos, coincidiendo con que es la que más viajes a pie reporta.



Tabla 63. Distancias de desplazamiento por motivo de viaje, datos por colonia

Colonia	Motivo	Km totales por día	Promedio de km por viaje	Distancia máxima de desplazamiento
Interlomas	Ir al trabajo	384,28	4,37	14,88
	Ir a la escuela	212,57	2,99	7,87
	Compras de abastecimiento	30,91	2,06	5,42
	Compras y gestiones personales	112,46	2,62	10,37
	Visitas familiares/amistades	82,07	3,57	14,88
	Acompañar a otras personas	26,62	2,66	5,42
	Actividades deportivas	40,11	1,91	4,12
	Actividades culturales	5,25	2,63	3,91
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	41,76	2,46	9,79
	Ir al/la médico/a	10,45	5,22	6,54
	Vuelta a casa	625,03	3,59	14,88
	Total	1571,51	3,37	14,88
Zona Dorada	Ir al trabajo	684,08	4,69	13,35
	Ir a la escuela	351,40	3,25	17,61
	Compras de abastecimiento	85,45	2,19	7,69
	Compras y gestiones personales	168,46	3,30	13,11
	Visitas familiares/amistades	202,34	5,06	17,61
	Acompañar a otras personas	88,85	3,70	9,14
	Actividades deportivas	27,16	1,36	8,43
	Actividades culturales	5,97	2,98	4,79
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	87,71	3,51	9,80
	Ir al/la médico/a	6,58	2,19	5,98
	Vuelta a casa	1282,69	4,14	17,61
	Total	2990,69	3,89	17,61
Lirios del Río	Ir al trabajo	343,68	4,46	11,68
	Ir a la escuela	207,27	3,57	24,48
	Compras de abastecimiento	30,78	1,54	6,02
	Compras y gestiones personales	131,83	3,22	11,68
	Visitas familiares/amistades	70,76	3,72	7,64
	Acompañar a otras personas	23,02	3,29	5,34
	Actividades deportivas	10,16	0,92	5,09
	Actividades culturales	1,84	0,61	1,33
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	10,74	1,34	4,19
	Ir al/la médico/a	5,34	5,34	5,34
	Vuelta a casa	580,90	3,68	24,48
	Total	1416,32	3,51	24,48

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De acuerdo con los resultados que se encuentran al incorporar la variable sexo al análisis de los viajes por motivo, se tiene que, a nivel general y después de la vuelta a casa, ir al trabajo constituye el principal motivo de desplazamiento de los hombres con un 25,75% de los viajes,



mientras que el de las mujeres es ir a la escuela, con un 16,75% del total de viajes realizados por este género (Tabla 64. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos generales). Sin embargo, debe apuntarse que dentro de este tipo de viajes también se registraron los que tenían como motivo ir a dejar personas a la escuela, señalamiento que se realiza debido a que, son principalmente las mujeres quienes realizan esta tarea, misma que anteriormente era más comúnmente realizada por el género opuesto, como se puede identificar en la tabla 66 (Desplazamientos por motivo, ocupación y sexo, del total general), que quienes más realizan viajes con motivo de ir a la escuela son precisamente mujeres ocupadas y las que se dedican a las labores del hogar. Por otra parte, se detecta que, en general, las mujeres tienen, si no bien una distribución más homogénea entre todos los motivos de viaje señalados debido a que cada motivo comporta cierta dinámica de intensidad, sus diferencias no son tan marcadas como en el caso de los hombres, quienes concentran la mayoría de sus viajes entre ir al trabajo e ir a la escuela, es decir, la movilidad por motivos secundarios estaría modelada por el sexo femenino en su mayoría. Por otra parte, las diferencias porcentuales más grandes entre los dos sexos, además de los viajes con motivo de ir al trabajo y de ir a la escuela, se encuentran en los viajes de abastecimiento, que son mayores en el caso de las mujeres, así como las visitas a familiares, también en el mismo caso, si bien, se trata de muy pocos viajes registrados, la proporción fue tomada en cuenta para estas afirmaciones.

Tabla 64. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos generales

Motivo	Hombre	Mujer	Total
Ir al trabajo	25,75%	14,39%	19,00%
Ir a la escuela	11,14%	16,75%	14,48%
Compras de abastecimiento	3,77%	5,04%	4,52%
Compras y gestiones personales	8,73%	7,91%	8,25%
Visitas familiares/amistades	3,92%	5,76%	5,01%
Acompañar a otras personas	1,96%	2,88%	2,50%
Actividades deportivas	3,01%	3,29%	3,18%
Actividades culturales	0,45%	0,41%	0,43%
Otras actividades de ocio, recreación y paseos	3,01%	3,08%	0,43%
Ir al/la médico/a	0,15%	0,51%	0,37%
Vuelta a casa	38,10%	39,98%	39,22%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Este mismo análisis realizado por colonia encuentra que, los viajes con motivo de ir al trabajo es la principal motivación de desplazamiento de los hombres, e ir a la escuela lo fue en el caso de las mujeres para cada uno de los casos (Tabla 65. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos por colonia). Las diferencias porcentuales más grandes entre los dos sexos se encontraron en Lirios del Río, donde el motivo ir al trabajo obtuvo un 28,89% del total de los desplazamientos, mientras que las mujeres registraron un 11,21%. En el caso del motivo principal de viaje de las mujeres, que es ir a la escuela, la desproporción más fuerte está en Interlomas, con un 18,09% de viajes realizados por mujeres, contra un 10,87% de desplazamientos masculinos con este motivo. Al respecto de los viajes de motivos secundarios, en Interlomas se presenta una marcada diferencia en el caso de las visitas a familiares o amistades, pues las mujeres cuentan con un 7,09% de desplazamientos con este motivo, frente a un 1,63% en el caso de los hombres. Por su parte, en Zona Dorada una importante disparidad de los motivos de desplazamiento entre los dos sexos se encuentra en acompañar a otras personas, mientras que en Lirios del Río son las compras de abastecimiento y las visitas a familiares o a amistades las que registran las diferencias más grandes. Es de destacar que, Interlomas es la única colonia de las tres analizadas que cuenta con una mayor proporción de viajes con motivo de hacer compras de abastecimiento por parte del género masculino. Otra excepción son las visitas a familiares y amistades que, en Zona Dorada, se presentan más por parte de los hombres, contrario a lo que sucede en las colonias restantes.

Tabla 65. Comparativo de viajes por motivo y sexo del encuestado, datos por colonia

Colonia	Motivo	Hombre	Mujer	Total
Interlomas	Ir al trabajo	23,91%	15,60%	18,88%
	Ir a la escuela	10,87%	18,09%	15,24%
	Compras de abastecimiento	3,80%	2,84%	3,22%
	Compras y gestiones personales	10,33%	8,51%	9,23%
	Visitas familiares/amistades	1,63%	7,09%	4,94%
	Acompañar a otras personas	2,17%	2,13%	2,15%
	Actividades deportivas	4,35%	4,61%	4,51%
	Actividades culturales	1,09%	0,00%	0,43%
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	4,89%	2,84%	3,65%
	Ir al/la médico/a	0,00%	0,71%	0,43%
	Vuelta a casa	36,96%	37,59%	37,34%
	Total	100,00%	100,00%	100,00%
Zona Dorada	Ir al trabajo	25,00%	15,17%	19,01%
	Ir a la escuela	11,00%	16,03%	14,06%
	Compras de abastecimiento	4,00%	5,77%	5,08%
	Compras y gestiones personales	7,00%	6,41%	6,64%
	Visitas familiares/amistades	6,33%	4,49%	5,21%
	Acompañar a otras personas	1,67%	4,06%	3,13%
	Actividades deportivas	3,00%	2,35%	2,60%
	Actividades culturales	0,00%	0,43%	0,26%
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	2,00%	4,06%	3,26%
	Ir al/la médico/a	0,33%	0,43%	0,39%
	Vuelta a casa	39,67%	40,81%	40,36%
	Total	100,00%	100,00%	100,00%
Lirios del Río	Ir al trabajo	28,89%	11,21%	19,11%
	Ir a la escuela	11,67%	16,59%	14,39%
	Compras de abastecimiento	3,33%	6,28%	4,96%
	Compras y gestiones personales	10,00%	10,31%	10,17%
	Visitas familiares/amistades	2,22%	6,73%	4,71%
	Acompañar a otras personas	2,22%	1,35%	1,74%
	Actividades deportivas	1,67%	3,59%	2,73%
	Actividades culturales	0,56%	0,90%	0,74%
	Otras actividades de ocio, recreación y paseos	2,78%	1,35%	1,99%
	Ir al/la médico/a	0,00%	0,45%	0,25%
	Vuelta a casa	36,67%	41,26%	39,21%
	Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 66. Desplazamientos por motivo, ocupación y sexo, del total general

Ocupación	Ir al trabajo		Ir a la escuela		Compras de abastecimiento		Compras y gestiones personales		Visitas familiares/ amistades		Acompañar a otras personas		Actividades deportivas		Actividades culturales		Otras actividades de ocio y recreación		Ir al/la médico/a		Vuelta a casa		
Sexo	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	Total
Estudiante	0,31%	0,00%	1,10%	2,14%	0,31%	0,18%	0,49%	0,37%	0,31%	0,12%	0,37%	0,24%	0,31%	0,43%	0,06%	0,06%	0,31%	0,43%	0,00%	0,00%	2,20%	2,87%	12,58%
Labores del hogar	0,00%	0,06%	0,00%	2,14%	0,00%	1,16%	0,00%	1,04%	0,00%	0,92%	0,00%	0,31%	0,00%	0,43%	0,00%	0,18%	0,00%	0,31%	0,00%	0,06%	0,00%	5,01%	11,61%
Jubilada(o)/ pensionada(o)	0,00%	0,00%	0,00%	0,12%	0,06%	0,06%	0,06%	0,31%	0,06%	0,12%	0,00%	0,06%	0,06%	0,06%	0,00%	0,00%	0,12%	0,06%	0,00%	0,00%	0,37%	0,49%	2,02%
Busca trabajo	0,00%	0,12%	0,00%	0,31%	0,00%	0,24%	0,12%	0,55%	0,00%	0,49%	0,00%	0,37%	0,06%	0,18%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,18%	1,65%	4,34%
Ocupada(o)	9,84%	7,76%	3,18%	4,03%	1,10%	0,92%	2,69%	2,26%	1,04%	1,53%	0,37%	0,61%	0,79%	0,73%	0,12%	0,00%	0,73%	0,86%	0,06%	0,18%	12,10%	11,42%	62,31%
No ocupada(o)	0,18%	0,24%	0,12%	0,98%	0,06%	0,37%	0,18%	0,12%	0,18%	0,24%	0,06%	0,12%	0,00%	0,12%	0,00%	0,00%	0,06%	0,18%	0,00%	0,00%	0,43%	1,83%	5,50%
Estudiante/ ocupada(o)	0,12%	0,37%	0,12%	0,24%	0,00%	0,06%	0,00%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,18%	0,49%	1,65%
Total	10,45%	8,55%	4,52%	9,96%	1,53%	2,99%	3,54%	4,70%	1,59%	3,42%	0,79%	1,71%	1,22%	1,95%	0,18%	0,24%	1,22%	1,83%	0,06%	0,31%	15,46%	23,76%	100,00%

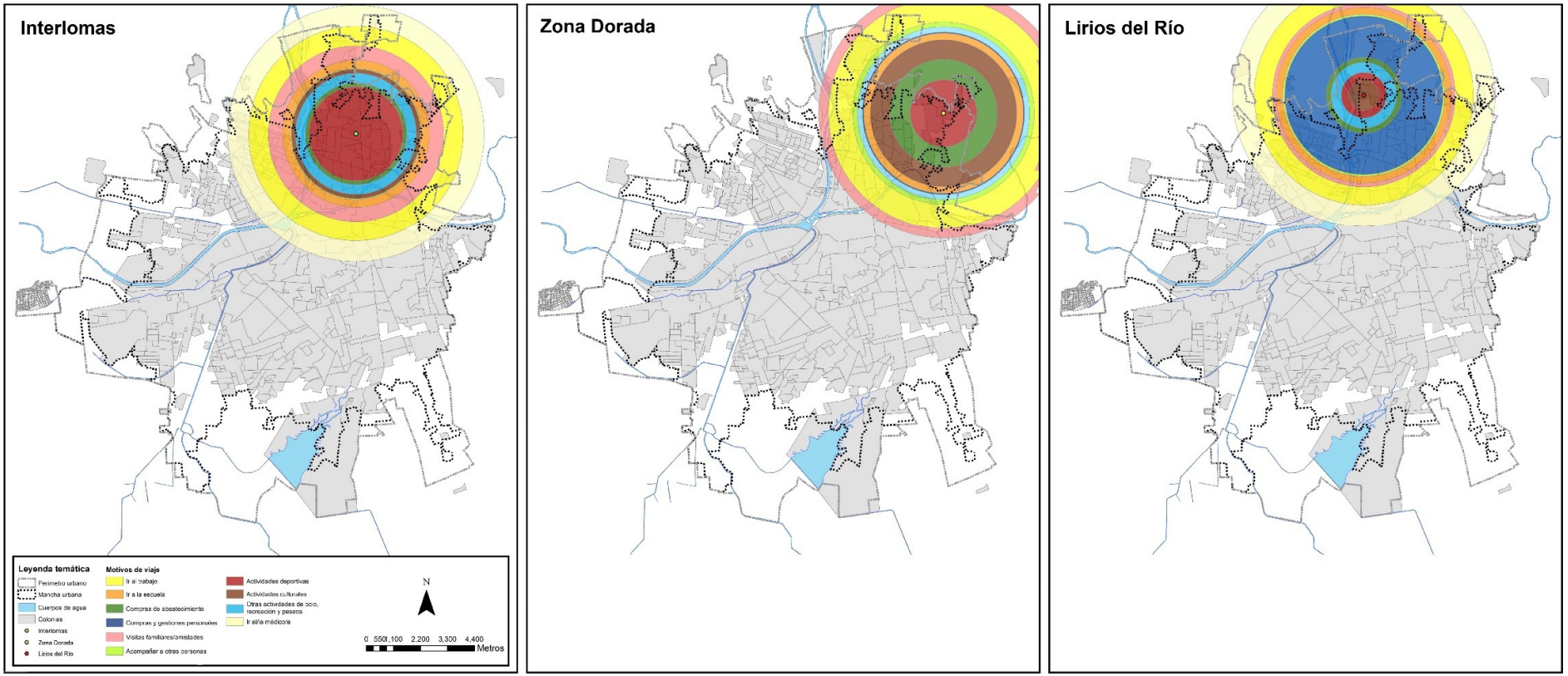
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



La figura 39 permite observar comparativamente el área de influencia promedio de los distintos desplazamientos por motivo dentro de la estructura urbana de la ciudad. Destaca que, de los motivos para los cuales se desplazan más lejos del domicilio son para ir al médico, en el caso de Interlomas y Lirios del Río, así también, las visitas a familiares o amistades figuran dentro de los motivos por los cuales se va más lejos de casa. Como se puede observar en esta misma figura, el círculo de desplazamiento cubierto dentro del promedio de viaje registrado en Interlomas llega un poco más lejos de la zona central hacia el sur, hasta la zona de Humaya en el caso del área oeste, y hasta los límites de la ciudad en el caso del norte y el este, debido al carácter periférico de los tres asentamientos estudiados. En el caso de Zona Dorada, que es la colonia más alejada de la zona central entre los tres casos estudiados, el área de influencia que alcanza el promedio de desplazamiento llega hasta el inicio de la zona central, situada al suroeste de dicho asentamiento. En el oeste, colinda con el río Humaya, y en los demás puntos cardinales llega hasta los límites de la ciudad y fuera del área urbana, al encontrarse en un punto periférico. Lirios del Río presenta un área de influencia más funcional hacia el sur, este y oeste, donde abarca hasta la Zona Centro, y hasta los límites de la ciudad en el caso del este y oeste, mientras que hacia el norte dicha área rebasa los límites urbanos de la ciudad.

En todo caso, la modelación en el territorio del área de viaje promedio permite conocer los alcances de dichos viajes dentro del área urbana de la ciudad posibilitando una planificación más efectiva usando estos hallazgos como referencia, sin dejar de considerar el carácter periférico de las zonas estudiadas y la manera en la que esto influye en los comportamientos encontrados.

Figura 39. Promedio de desplazamiento por motivo en Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otro lado, en la encuesta domiciliaria 2016 se preguntó acerca de las salidas con motivo de ocio y recreación, como idas al cine, visitas a bares, discotecas y restaurantes. Los resultados contenidos en la tabla 67 (Visitas con motivo de ocio en el último mes) indican que, Interlomas es el asentamiento con una mayor proporción de visitas a estos lugares, mientras que, Lirios del Río se identifica como el que tiene la menor movilidad al respecto de estos motivos. Destaca el alto número de visitas a restaurantes por parte de los tres asentamientos en general, y en particular de la población de Interlomas, en la que la mayoría de la población indica ir a estos lugares más de tres veces a la semana y, sobre todo, más de 5 veces. De estos sitios cuestionados, el que menor proporción de visitas tiene son los bares y discotecas, por su carácter nocturno. El cine también registra una alta proporción de visitas por parte de la población de Interlomas, según lo reportado. En este sentido, se destaca la importante movilidad con motivo de ocio por parte de las clases más altas y la disminución de la frecuencia de visitas a estos sitios conforme disminuye el ingreso, basado en la representación de los asentamientos que forman parte de este estudio.

Tabla 67. Visitas con motivo de ocio en el último mes

Número de visitas	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Número de visitas a cines en el último mes				
Ninguna vez	31,78%	46,50%	57,63%	45,88%
1 vez	22,43%	27,00%	20,34%	24,00%
2 – 3 veces	37,38%	24,00%	16,10%	25,18%
4 – 5 veces	6,54%	2,00%	5,93%	4,24%
Más de 5 veces	1,87%	0,50%	0,00%	0,71%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Número de visitas a bares o discotecas en el último mes				
Ninguna vez	73,83%	78,50%	80,51%	77,88%
1 vez	6,54%	7,00%	8,47%	7,29%
2 – 3 veces	13,08%	12,50%	7,63%	11,29%
4 – 5 veces	4,67%	2,00%	0,85%	2,35%
Más de 5 veces	1,87%	0,00%	2,54%	1,18%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Número de visitas a restaurantes en el último mes				
Ninguna vez	0,93%	16,00%	24,58%	14,59%
1 vez	9,35%	12,50%	11,86%	11,53%
2 – 3 veces	44,86%	45,00%	36,44%	42,59%
4 – 5 veces	17,76%	20,00%	14,41%	17,88%
Más de 5 veces	27,10%	6,50%	12,71%	13,41%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Patrones territoriales de desplazamiento por motivo

Si bien se expuso anteriormente el alcance que el promedio de viaje tiene dentro de la estructura urbana de la ciudad, conocer específicamente los puntos a los cuales se viaja según el motivo que esté generando el desplazamiento es especialmente importante a fin de conocer el impacto que la estructura urbana está teniendo en la movilidad de la ciudad y viceversa. De esta manera, las figuras que se presentan a continuación reflejan esos movimientos cotidianos capturados en la encuesta domiciliaria 2016.

En primer lugar, se presentan figuras generales que incluyen los desplazamientos en el territorio de Culiacán de la totalidad de las encuestas, indicando la colonia de procedencia del viaje y de cada motivo registrado. Asimismo, se presenta por separado los motivos que interesa hacer un análisis más detallado o que, debido a la naturaleza de las figuras generales, requiera presentarse de esta manera para que su comprensión visual sea más clara.

Ir al trabajo

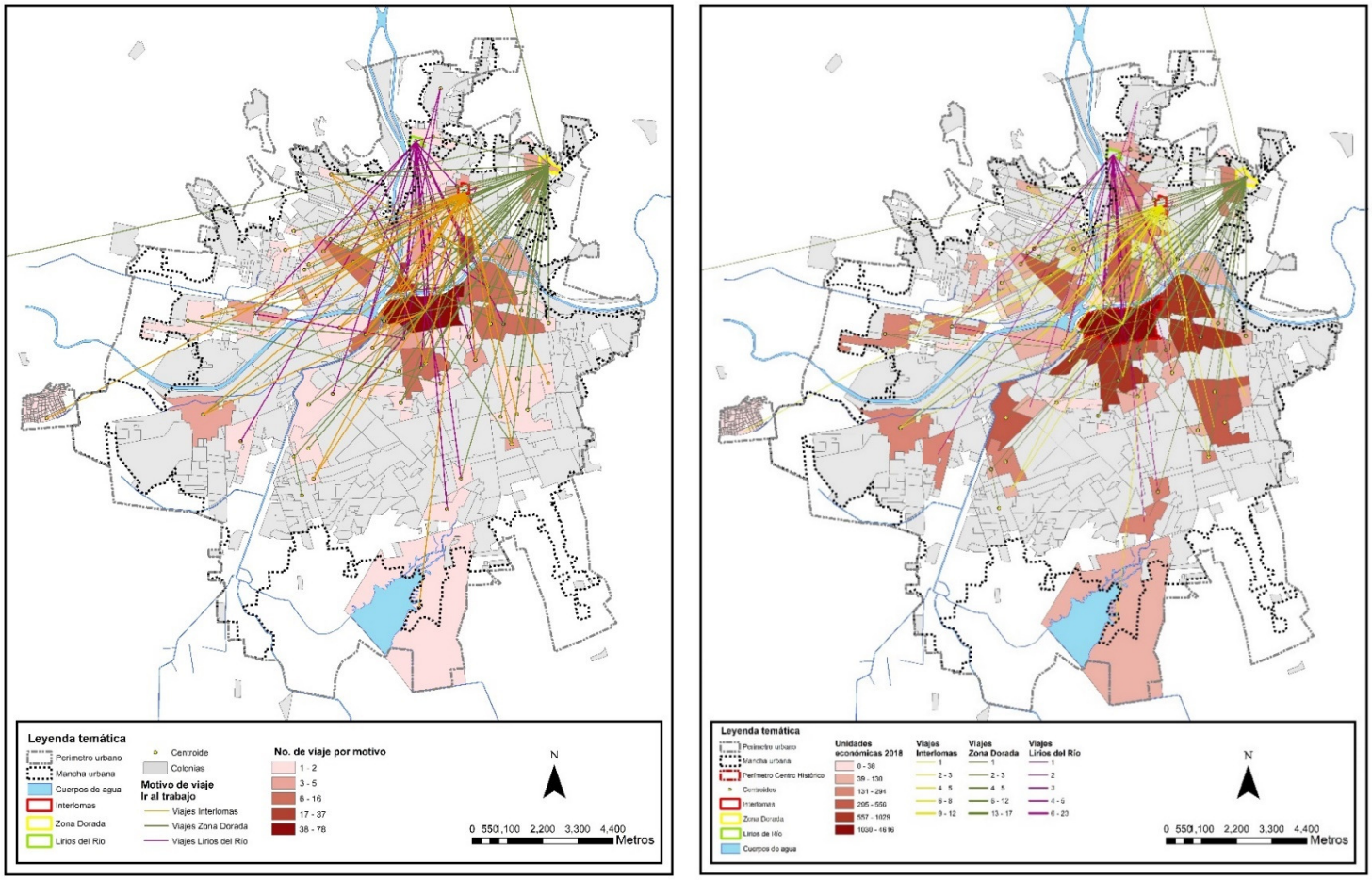
La figura 40 refleja los viajes con motivo de ir al trabajo, y permite a su vez identificar las colonias receptoras de viaje y la intensidad de éstos. Asimismo, también se presenta en un mapa adjunto, como parte de la misma figura, de qué manera las unidades económicas de la ciudad son receptoras de viaje. En este sentido, se utilizó la misma escala de colores, de tal manera que pudiera ser fácilmente identificable, de existir, la relación entre la intensidad de viajes y la concentración de las unidades económicas en el territorio. Así pues, como puede observarse, los desplazamientos se dirigen principalmente hacia la zona central y sus alrededores, así como a una clara franja de colonias paralelas al eje central de la ciudad que es la Avenida Álvaro Obregón y las que se encuentran también paralelas a los ríos, zona conocida como Tres Ríos. Así también, hacia la parte sur de la zona central se forma una especie de anillo que es destino de este tipo de viajes. Por otro lado, la zona este de la ciudad, alrededor del sector Humaya también recibe desplazamientos con motivos laborales. Se visualizan ciertas excepciones en las que se viaja más allá de los límites urbanos de la ciudad para asistir al puesto de trabajo, así como a zonas periféricas alejadas de las colonias analizadas, sin embargo, se puede observar que la mayor concentración de viajes es hacia las zonas más centrales, mismas que agrupan la mayor cantidad de unidades económicas en la ciudad. Si bien, la distribución territorial de los viajes con motivo de ir al trabajo entre las tres colonias analizadas parece no tener diferencias sobresalientes, si hay algunos indicios de

comportamientos a destacar, para lo cual se presentan las figuras 41, 42 y 43 que pueden ayudar a clarificar las afirmaciones anteriores. En este sentido, Zona Dorada (Fig. 42) es el asentamiento con mayor dispersión de los desplazamientos sobre la totalidad del territorio de Culiacán, si bien la zona central y sus alrededores siguen captando una buena proporción de los viajes, como concentradoras de las unidades económicas, es el asentamiento que más desplazamientos genera al resto del territorio de la ciudad con motivo de ir al trabajo.

Por su parte, los viajes provenientes de habitantes de Interlomas (Fig. 41) parecen ser los que se encuentran más concentrados en las zonas centrales, aunque se observa una franja de la ciudad hacia el este que es paralela al río como receptora de este tipo de viajes, la concentración en la zona central se presenta como predominante. Lirios del Río (Fig. 43) también presenta la mayoría de sus desplazamientos hacia la zona central, sin embargo, se observa claramente la formación de una franja que va desde su localización hacia la parte central y que es paralela al río, como destino de viajes con motivo de trabajo. Asimismo, es este último asentamiento el que presenta menos desplazamientos hacia las zonas más periféricas de la ciudad, como también se ha apuntado anteriormente.

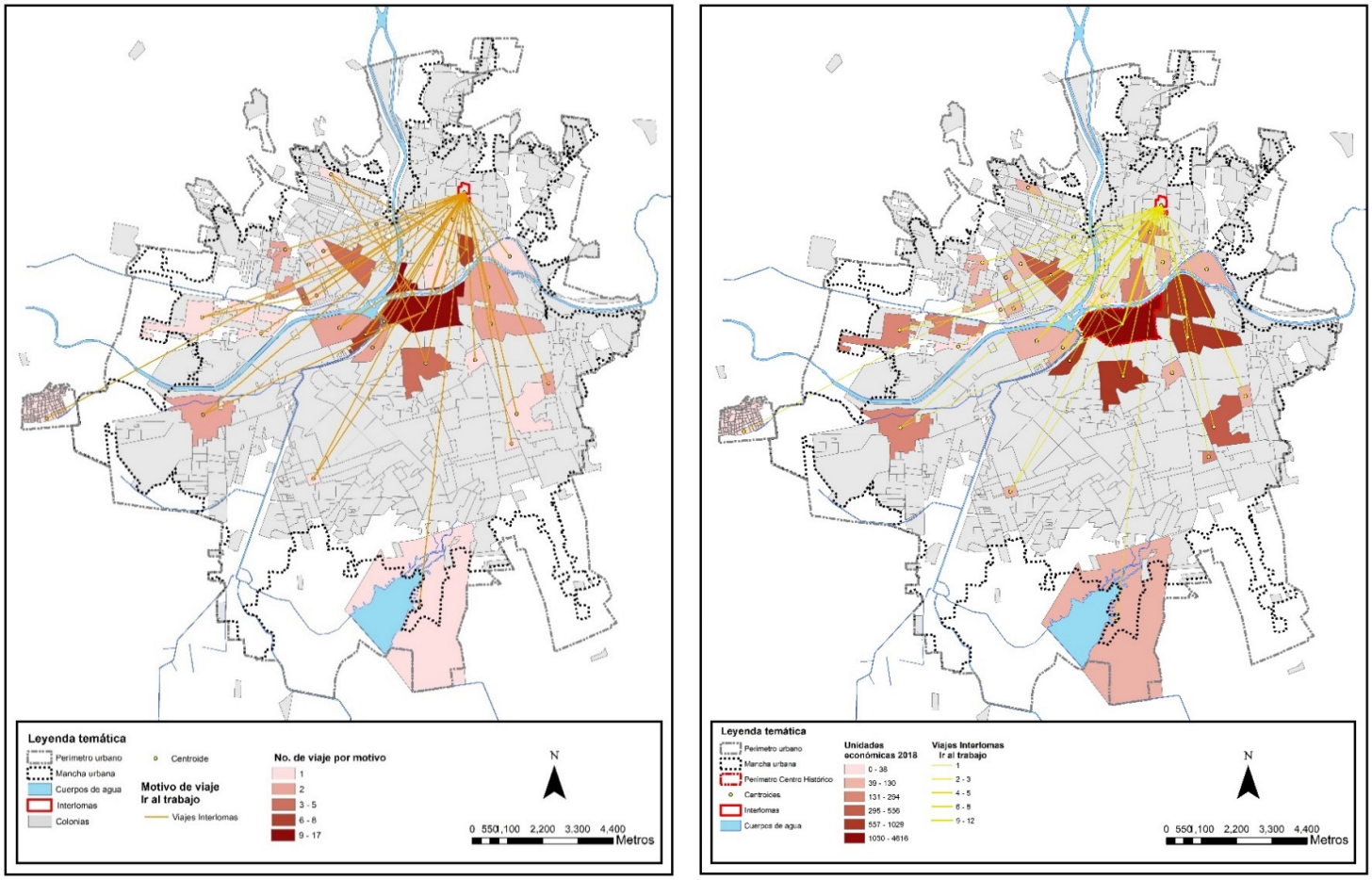


Figura 40. Desplazamientos en el territorio de Culiacán por motivo ir al trabajo desde Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas



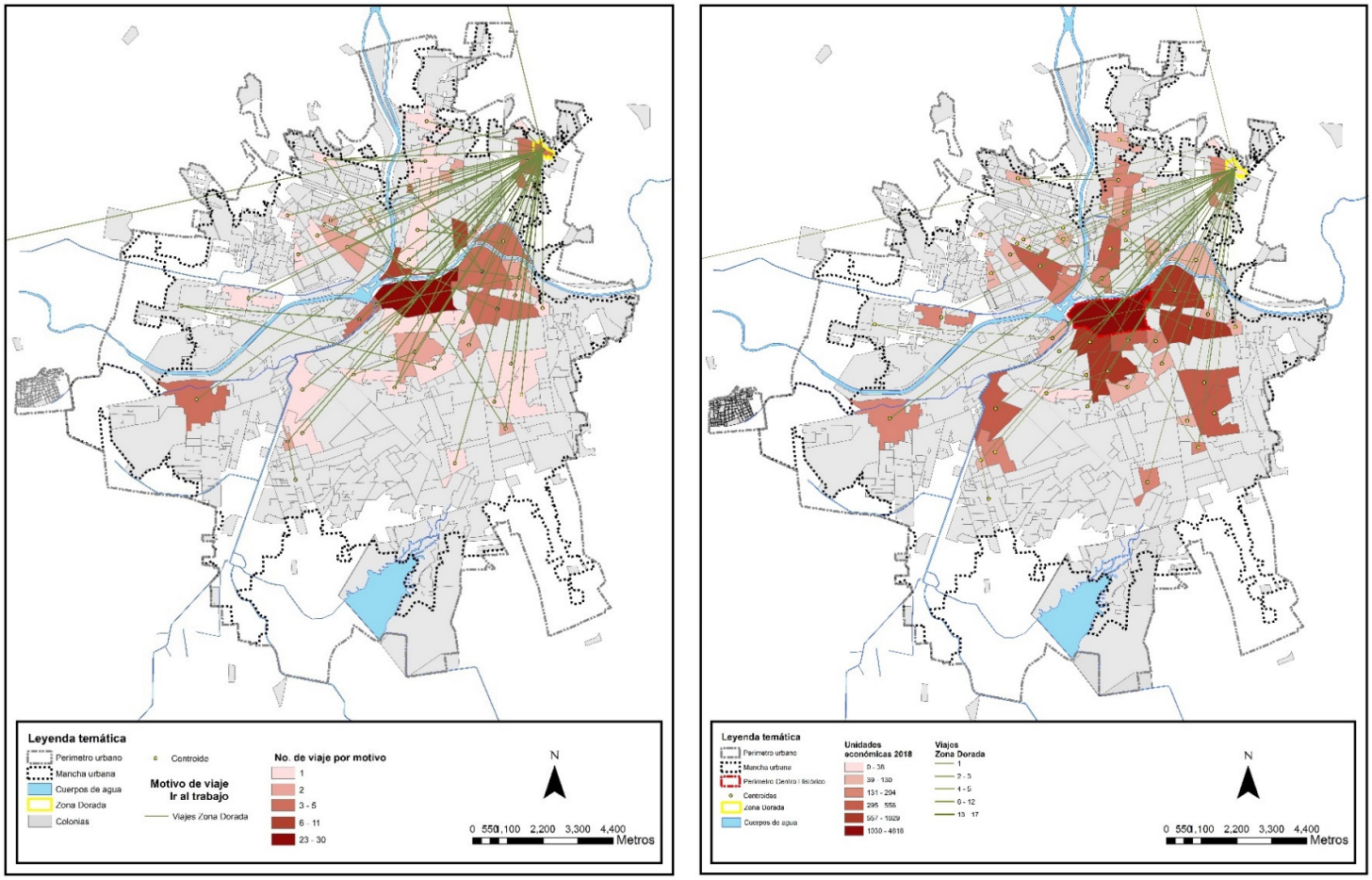
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Figura 41. Desplazamientos por motivo ir al trabajo desde la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas



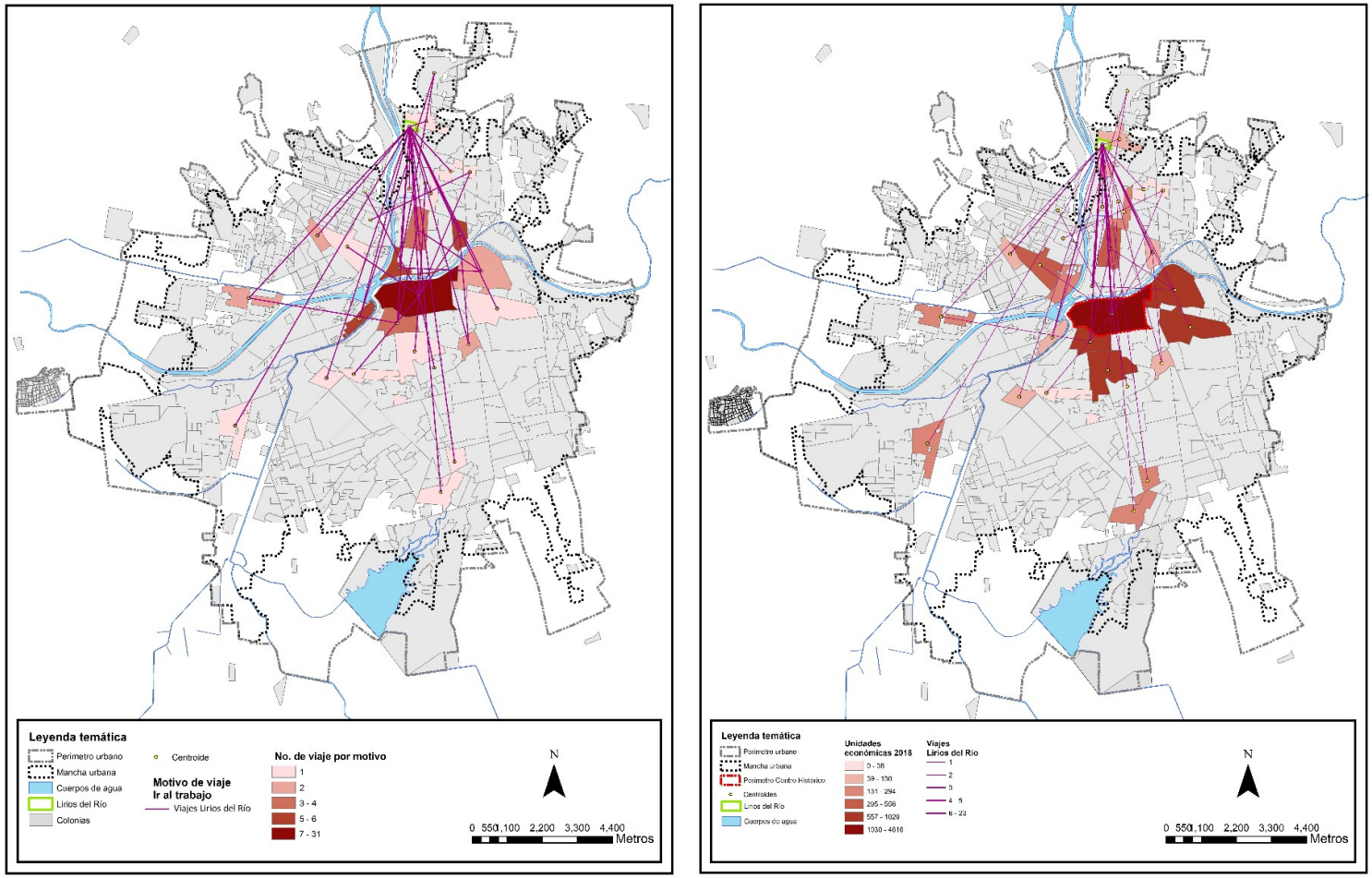
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Figura 42. Desplazamientos por motivo ir al trabajo de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Figura 43. Desplazamientos por motivo ir al trabajo de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán; colonias receptoras de viajes y por concentración de Unidades Económicas



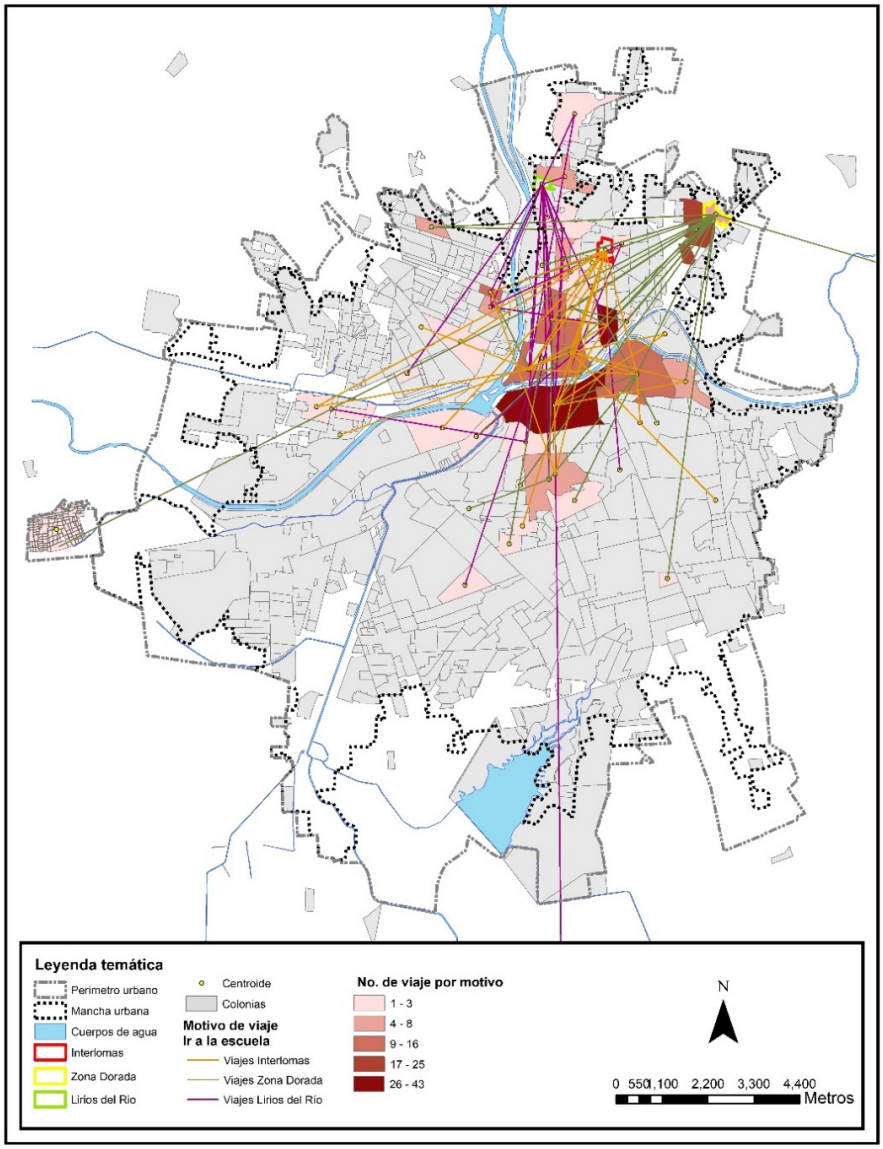
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Ir a la escuela

Tradicionalmente el motivo de viaje ir a la escuela presenta desplazamientos cercanos al lugar de origen, sobre todo cuando se trata de dejar personas que asisten a educación preescolar y obligatoria. Por su parte, la educación profesional se encuentra determinada por la ubicación de la oferta educativa, que a su vez se localiza bastante focalizada, por lo cual, en algunas ocasiones, dependiendo de la carrera cursada, se viaja fuera de los límites de la ciudad, a los campus universitarios localizados en localidades rurales o agrícolas.

El patrón de movilidad generado a partir de los viajes con motivo ir a la escuela en Culiacán presenta como principal característica la centralidad, si bien se detectan viajes en las cercanías de las colonias estudiadas o dentro de estas mismas, es también posible identificar viajes fuera de estas cercanías, sobre todo hacia la zona central. En este sentido, tres colonias son particularmente importantes como concentradoras de estos desplazamientos; la colonia Los Ángeles, inmediata a Zona Dorada; la Zona Centro; y Ciudad Universitaria (Figura 44. Desplazamientos por motivo ir la escuela de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Sin embargo, como se comentó, se registran trayectos fuera del área urbana de Culiacán, seguramente hacia los campus universitarios ubicados más allá de estos límites. La figura 44 muestra una franja coloreada de colonias destino de estos viajes, que se presenta entre Lirios del Río y la Zona Centro, así como un área que se extiende al este de la zona central, que es también paralela al río Tamazula. Las figuras elaboradas para cada colonia permitirán conocer cuál de éstas está determinando tal configuración espacial o si, por el contrario, se trata del conjunto de ellas.

Figura 44. Desplazamientos por motivo ir la escuela de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán

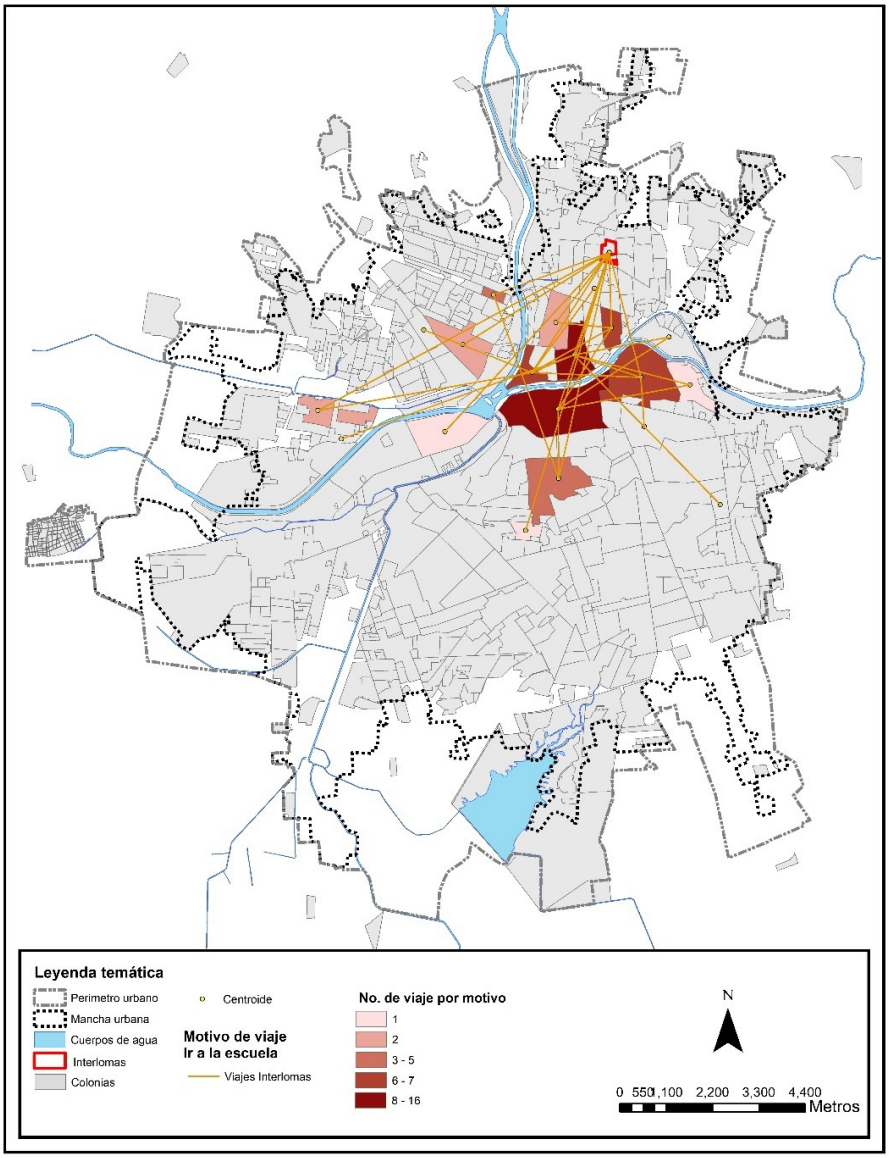


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Interlomas presenta un patrón muy similar al patrón general de desplazamiento mostrado en la figura 35, con la zona central como mayor receptor de viajes, así como algunas colonias inmediatas a ésta, entre ellas Ciudad Universitaria (Figura 45. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán). También se visualizan otras colonias que reciben viajes con este motivo desde Interlomas, hacia el oeste, más allá de la zona central, aunque con menor intensidad, coincidiendo con campus universitarios ubicados en esa zona. Por otro lado, el rasgo más importante a destacar es la ausencia de colonias destino en el entorno inmediato de Interlomas, por lo que sus habitantes se estarían

desplazando más allá de su entorno para asistir a espacios educativos de tipo preescolar o educación obligatoria, niveles de instrucción que, como se ha mencionado, suelen elegirse cercanos al lugar de residencia.

Figura 45. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán

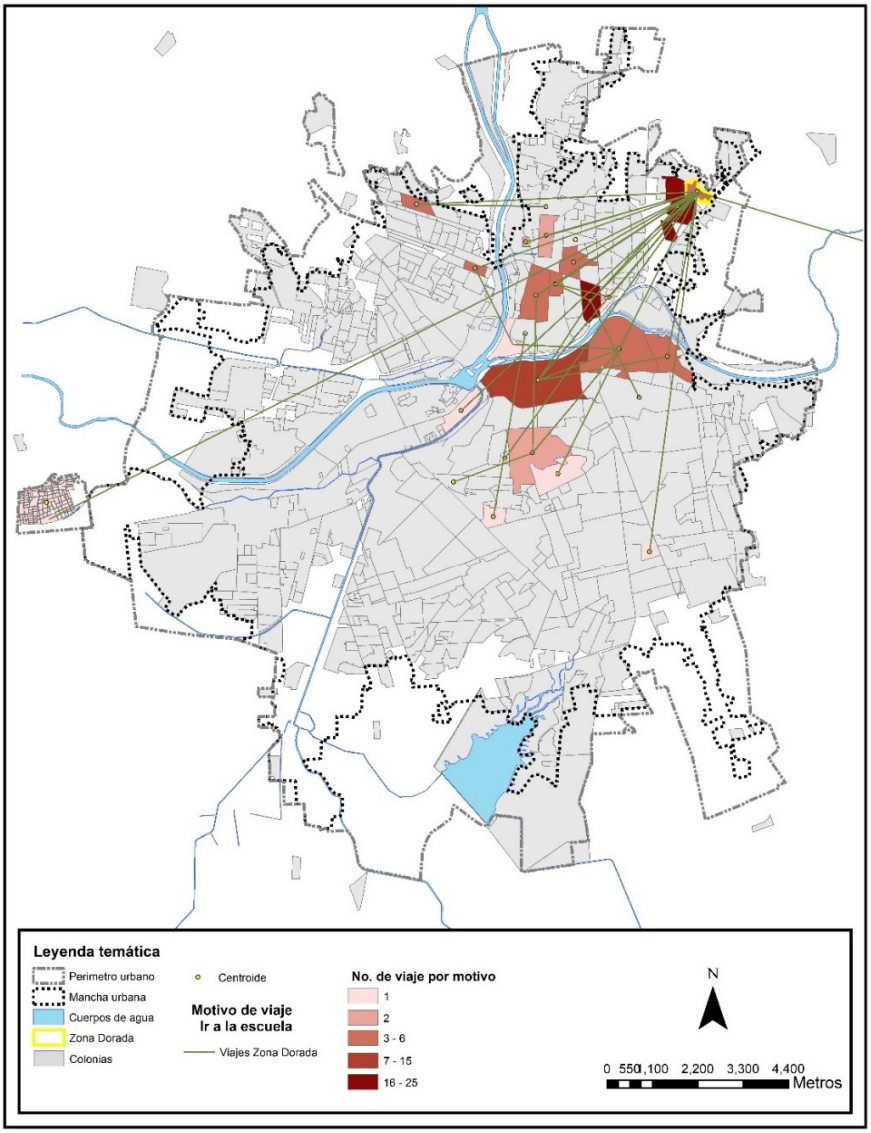


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Zona Dorada, por su parte, cuenta con menos colonias destino como parte de los viajes con motivo de ir a la escuela, cuestión que se vuelve importante pues, contabilizando la totalidad de los desplazamientos, es la que cuenta con una mayor cantidad de colonias destino de viaje. Si bien la zona central permanece como un atractor importante de desplazamientos de este

tipo, se visualizan otras colonias al norte de ésta con una importancia similar en cuanto a recepción de viajes, entre ellas Ciudad Universitaria, y otras en menor cantidad hacia el sur y oeste de la ciudad (Figura 46. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Es decir, la población de este asentamiento se desplaza fuera de sus proximidades para recibir instrucción educativa. No obstante, se apunta como el mayor receptor de viajes, la colonia contigua llamada Los Ángeles, así como la misma Zona Dorada, lugares en donde no existen planteles de educación superior, por lo cual se estaría tratando de viajes con la finalidad de dejar a alguien en planteles de educación preescolar o niveles de instrucción obligatoria.

Figura 46. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán

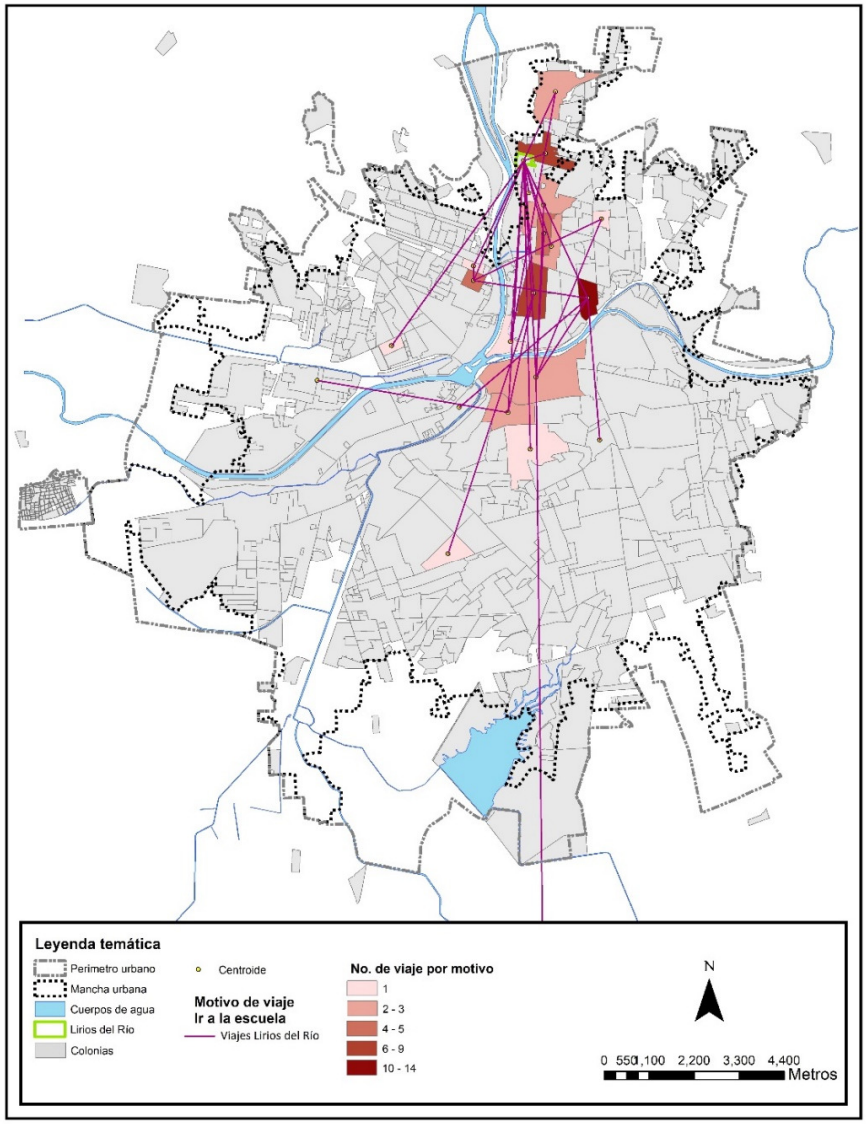


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El patrón encontrado en Lirios del Río es bastante peculiar, pues se trata de prácticamente una línea recta que va desde los límites urbanos de la ciudad, inmediatos a Lirios del Río, que atraviesa la colonia en cuestión y que llega hasta la zona central de la ciudad, con tres únicas excepciones; Ciudad Universitaria al este y otra área al oeste de Culiacán, así como algunos viajes registrados fuera de la zona urbana. Cabe destacar que, a diferencia de lo encontrado en Interlomas y Zona Dorada, la Zona Centro no fue la mayor receptora de viajes, sino la colonia inmediata al norte de Lirios del Río y la misma colonia en cuestión, las cuales no cuentan con instituciones de nivel superior, por lo cual, se estaría tratando de viajes con la finalidad de dejar a alguien en la escuela, en los niveles de preescolar o educación básica, que son las instituciones educativas presentes en los lugares señalados. Asimismo, Ciudad Universitaria también se muestra como un importante receptor de viajes desde este asentamiento.

De acuerdo con el patrón encontrado en Lirios del Río, se podría inferir que las y los habitantes esta colonia estarían teniendo predilección por las instituciones más cercanas a este asentamiento, posiblemente como una manera de reducir los costes en transporte, de optimizar sus recursos, o incluso, como parte de la inercia que suelen manifestar las clases sociales más bajas en cuanto a este tipo de elecciones.

Figura 47. Desplazamientos por motivo ir la escuela de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En conclusión, puede decirse que las y los habitantes de Interlomas son quienes viajan más lejos con motivo de ir a la escuela, un comportamiento muy distinto en cuanto a lo encontrado en el análisis de todos los viajes en conjunto para esta colonia. Por su parte, las y los residentes de Zona Dorada también se desplazan fuera de su contexto inmediato para asistir a centros educativos, pero hacen un uso intenso de los que se encuentran en su contexto inmediato, mientras que las personas que habitan Lirios del Río son las que más cerca se mantienen de su lugar de residencia en cuanto a las instituciones educativas.

Por otro lado, la mayoría de los viajes con motivo de ir a la escuela tienen como origen el lugar de residencia, con algunas excepciones que se originan desde otra colonia, es decir, que primero se realizaron otros desplazamientos a otro punto de la ciudad y con otro motivo antes de dirigirse a los centros educativos.

Compras de abastecimiento

En cuanto a las compras de abastecimiento se encuentran bastante focalizadas en una parte del territorio de la ciudad, que es desde la zona centro hasta el norte y noreste del área urbana, también coincidiendo con el área de localización de los asentamientos estudiados (Figura 48. Desplazamientos por motivo compras de abastecimiento de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Esto denota una predilección por establecimientos cercanos o dentro de la misma zona para realizar este tipo de actividades de abastecimiento, al menos las que se realizan entre semana. Por otra parte, se detectan desplazamientos entre distintas colonias que no son los puntos de origen estudiados en esta investigación, es decir, que los viajes con motivo de hacer compras de abastecimiento no siempre tienen como origen el lugar de residencia, aprovechándose los viajes con otros motivos para parar a abastecerse, al menos en lo registrado como parte de la movilidad cotidiana entre semana.

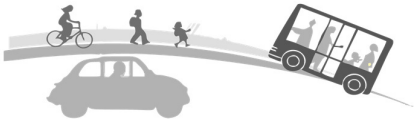
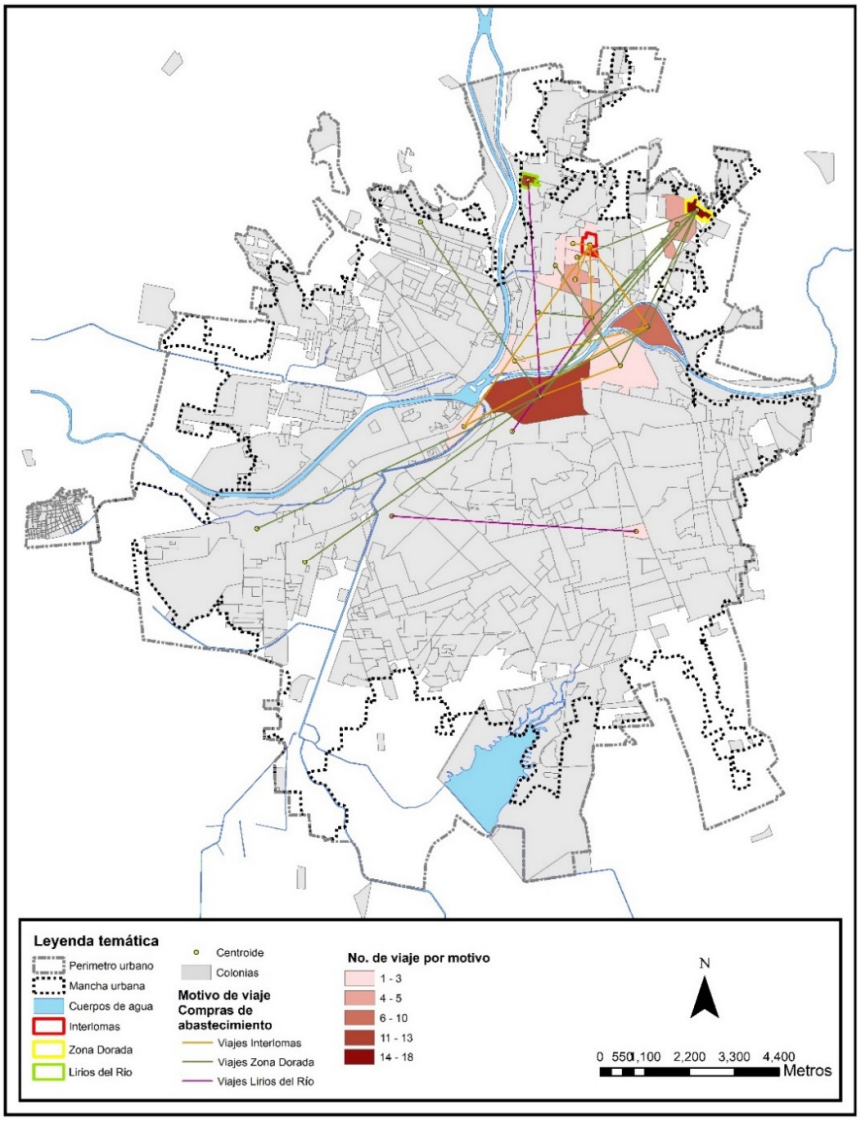


Figura 48. Desplazamientos por motivo compras de abastecimiento de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Un apartado de la encuesta domiciliaria 2016 capturó información adicional de este tipo de actividades. La tabla 68 muestra la frecuencia con la que se realizan compras de abastecimiento para el hogar, resultando que una vez a la semana es la frecuencia con la que mayormente se hacen estas compras, con el 44,21% del total de las respuestas, seguida de la frecuencia de cada quince días, con el 37,59%. La menor frecuencia de compra fue diariamente, con el 2,84% del total. En cuanto a las respuestas capturadas por cada colonia, se detecta que, en Interlomas y Lirios del Río, la frecuencia de compra con mayor porcentaje fue la misma reportada a nivel general, una vez a la semana, mientras que en Zona Dorada fue cada quince días. Este último resultado resulta un poco discordante de acuerdo con las

condiciones espaciales de Zona Dorada y su entorno, puesto que es el asentamiento con mayor porcentaje de compras en la misma colonia (Tabla 69. Lugar de compras de abastecimiento para el hogar), es decir, el hecho de contar con un centro de abastecimiento tipo supermercado y varios establecimientos de menos tamaño tipo tienda conveniencia en esta colonia haría suponer que pueden realizarse compras de manera más frecuente, sin embargo, los resultados indican una frecuencia más espaciada. Al respecto del tipo de establecimiento donde se realizan estas compras, la tabla 70 indica que en las tres colonias el supermercado es el comercio más usado, sin embargo, Interlomas es el asentamiento donde más se utiliza, con el 93,46% de las respuestas dadas en la encuesta domiciliaria 2016. Llama la atención el alto porcentaje de utilización del pequeño comercio reportado en Zona Dorada, con el 25,13% del total, mismo que regularmente tiene precios más elevados en sus productos. Por otro lado, en Lirios del Río se presenta una importante proporción de utilización del mercado para realizar las compras de abastecimiento, con un 18,64%, opción que en las otras dos colonias es prácticamente nula. El uso del mercado como centro de abastecimiento ha sido desplazado por comercios más modernos como el supermercado y las tiendas de conveniencia, y su uso generalmente se asocia a las clases sociales más bajas o a la población de edades avanzadas que preservar esta manera tradicional de abastecerse. Interlomas es el asentamiento con una mayor proporción de uso de hipermercados de tipo mayoreo, así como de tiendas de productos orgánicos y ecológicos, contemplados dentro de la respuesta "otros". Cabe aclarar que, las respuestas contenidas en las tablas 68, 69 y 70 corresponden a preguntas de opción múltiple incluida en la encuesta domiciliaria 2016, en este sentido, las respuestas dadas por las personas encuestadas corresponden a una percepción y no a una localización o frecuencia exacta ya que no es información recogida por el apartado que incluye la tabla origen-destino, pero resulta de suma importancia para conocer más a fondo este tipo movilidad puesto que los desplazamientos con motivo de abastecimiento son generalmente realizados los fines de semana, de manera que, la tabla origen-destino solo pudo capturar una proporción muy baja de éstos.

Tabla 68. Frecuencia de compras de abastecimiento para el hogar

Colonia	Diariamente	2 veces a la semana	1 vez a la semana	Cada quince días	1 vez al mes	Total
Interlomas	0,00%	18,87%	55,66%	17,92%	7,55%	100,00%
Zona Dorada	5,03%	6,53%	34,67%	49,75%	4,02%	100,00%
Lirios del Río	1,69%	10,17%	50,00%	34,75%	3,39%	100,00%
Total	2,84%	10,64%	44,21%	37,59%	4,73%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

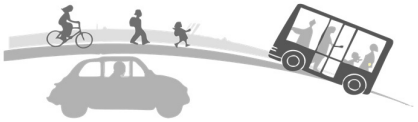


Tabla 69. Lugar de compras de abastecimiento para el hogar

Colonia	En la colonia	En esta zona*	En otra zona+	Total
Interlomas	0,00%	82,24%	17,76%	100,00%
Zona Dorada	26,13%	61,31%	12,56%	100,00%
Lirios del Río	5,93%	66,95%	27,12%	100,00%
Total	13,92%	68,16%	17,92%	100,00%

*Colonias inmediatas o de una cercanía menor a 1 km
+Zonas más allá de 1,5 km de distancia
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 70. Tipo de establecimiento donde se realizan las compras de abastecimiento

Colonia	Pequeño comercio	Mercado	Supermercado	Centro comercial	Otros	Total
Interlomas	0,00%	0,00%	93,46%	0,93%	5,61%	100,00%
Zona Dorada	25,13%	1,51%	67,34%	3,52%	2,51%	100,00%
Lirios del Río	11,86%	18,64%	64,41%	3,39%	1,69%	100,00%
Total	15,09%	5,90%	73,11%	2,83%	3,07%	100,00%

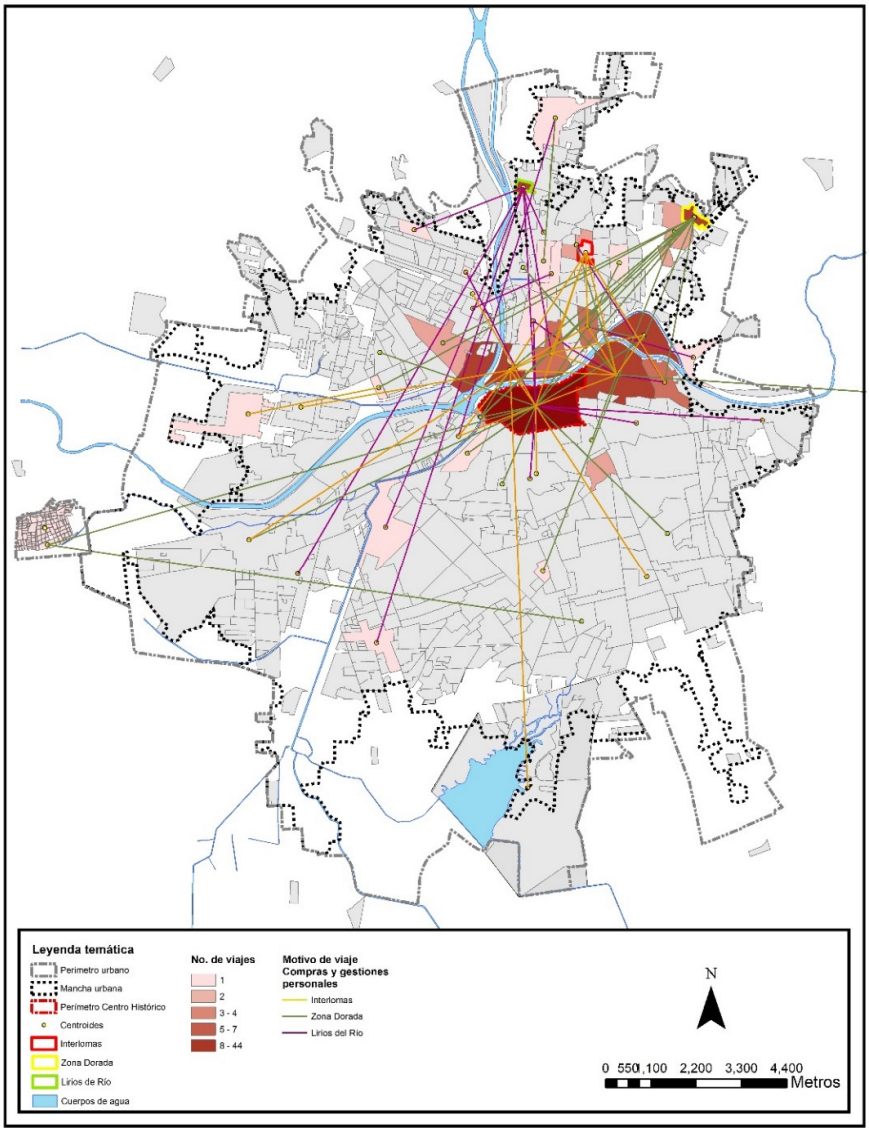
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Compras y gestiones personales

Al respecto de los patrones encontrados en el territorio para los desplazamientos con motivo de realizar compras y gestiones personales, se encuentra una considerable similitud con lo advertido en los patrones de compras de abastecimiento, sin embargo, los viajes se dispersan un poco más sobre el territorio que en estos últimos. Las zonas centrales siguen captando la mayoría de los trayectos de este tipo, pero destacan la Zona Centro y las colonias paralelas al río, como Tres Ríos, que es la colonia donde está el centro comercial y departamental más importante de la ciudad, llamado Plaza Fórum y que con seguridad este punto en específico está atrayendo buena parte de los desplazamientos fundamentados en estos motivos.



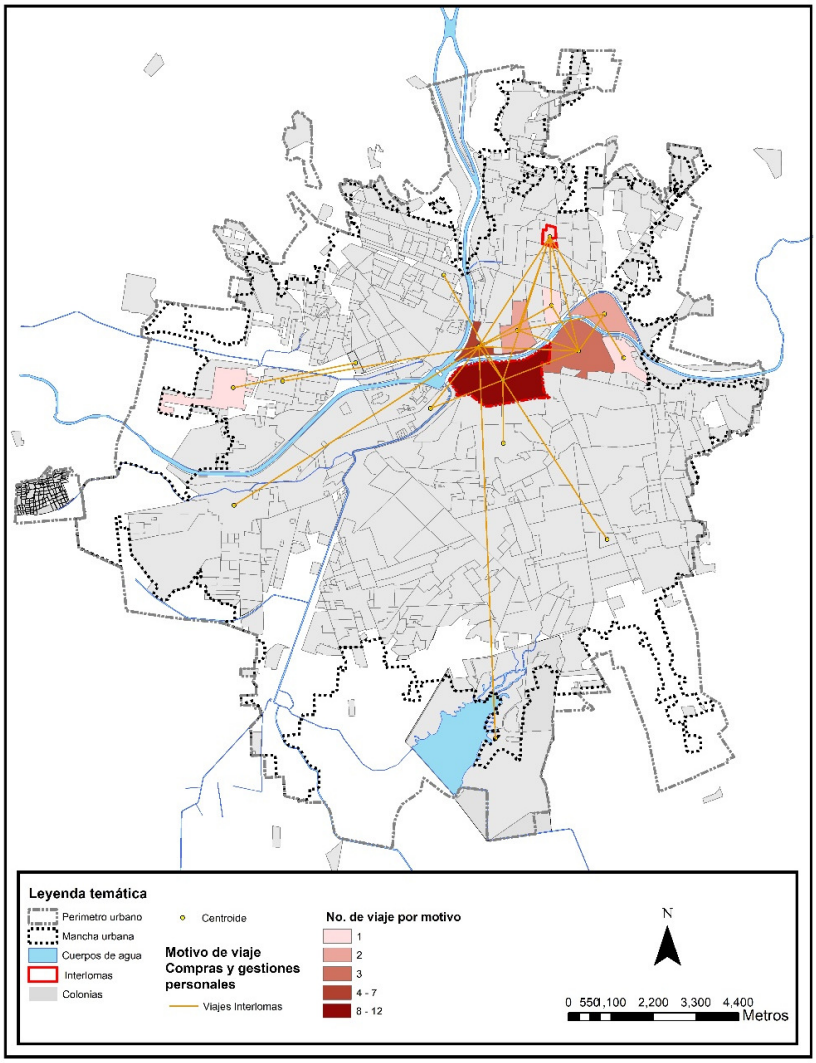
Figura 49. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto al análisis por colonia, el patrón de Interlomas se encuentra bastante concentrado en las colonias centrales, dos en mayor intensidad; Zona Centro y Tres Ríos, y otras tres en menor intensidad; Las Quintas, la Isla y Chapultepec (Figura 50. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán). Es de señalarse que, se visualiza que una importante proporción de los desplazamientos con motivo de realizar compras y gestiones personales en el caso de Interlomas, no tienen como origen la residencia como parte de la dinámica diaria de desplazamientos. Asimismo, cabe destacar que las colonias donde se concentran la mayoría de los viajes destino se caracterizan por ser de un nivel adquisitivo medio-alto y alto, así como sus establecimientos.

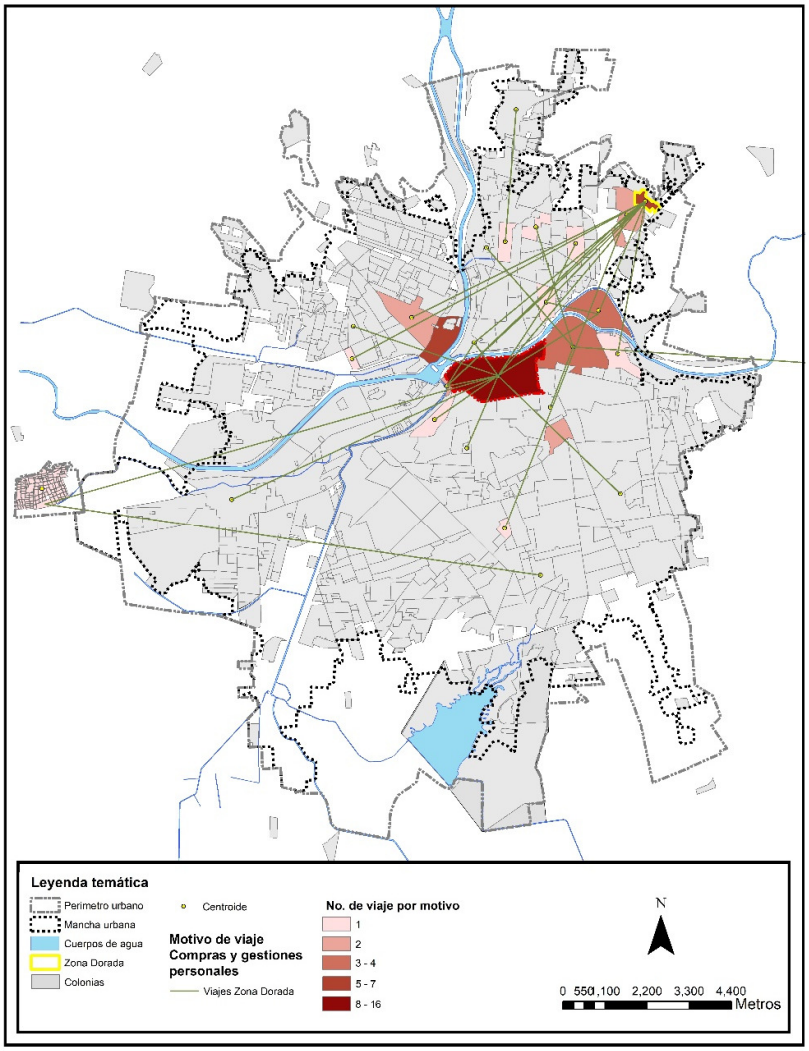
Figura 50. Desplazamientos por motivo compras y personales de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En proporción a los viajes registrados por cada asentamiento, Zona Dorada cuenta con un patrón más concentrado en la Zona Centro que Interlomas, pero menos que Lirios del Río, pues además del área central, se registran viajes a zonas contiguas como Las Quintas y La Isla, que se encuentra entre Zona Dorada y la Zona Centro (Figura 51. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Fuera de estos puntos se registran pocas colonias de la ciudad visitadas, y con muy baja representatividad de viajes. Una característica interesante encontrada en esta colonia es que una importante proporción de los viajes de este tipo tienen como origen la residencia y la Zona Centro.

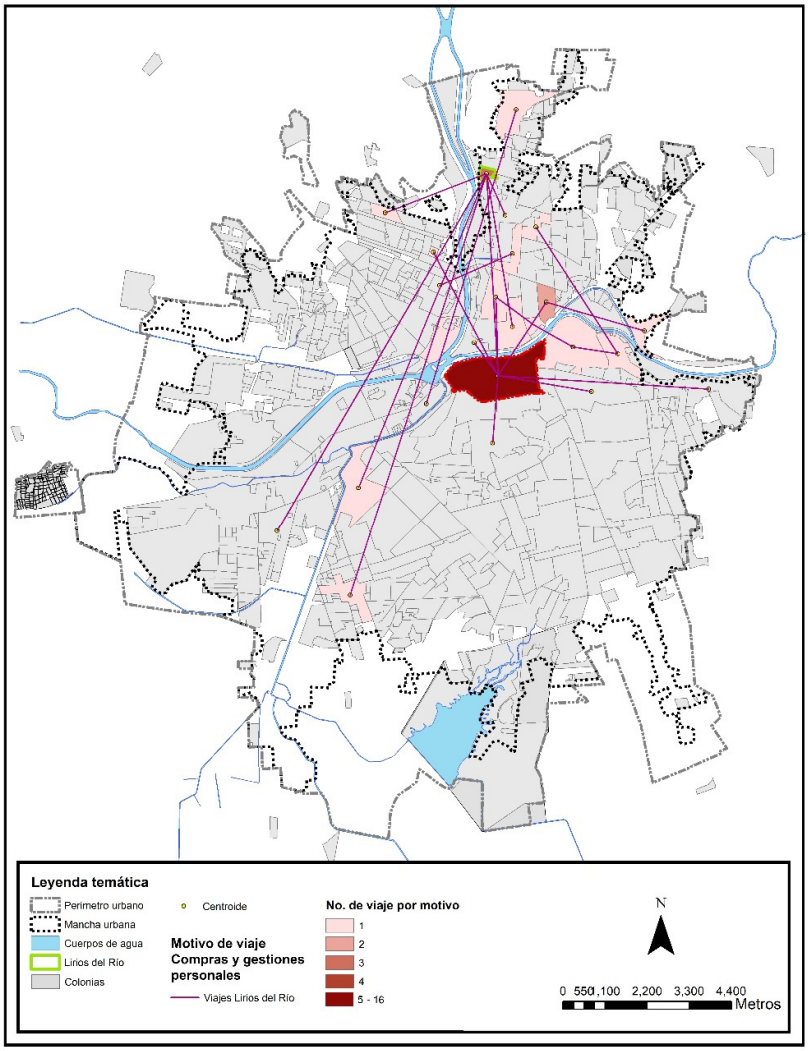
Figura 51. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Lirios del Río es el asentamiento con el patrón más sencillo de definir al respecto de los viajes con motivo de compras y gestiones personales; la Zona Centro es la mayor atractora de viajes, tanto de los que tienen como origen la residencia, como los que se originan en otras colonias distintas al lugar de estudio (Figura 52. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Otras colonias alrededor de la zona central, así como próximas a Lirios del Río registran visitas, pero con una intensidad mínima, evidenciando una vez más la influencia de esta zona central sobre la movilidad de la ciudad.

Figura 52. Desplazamientos por motivo compras y gestiones personales de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán



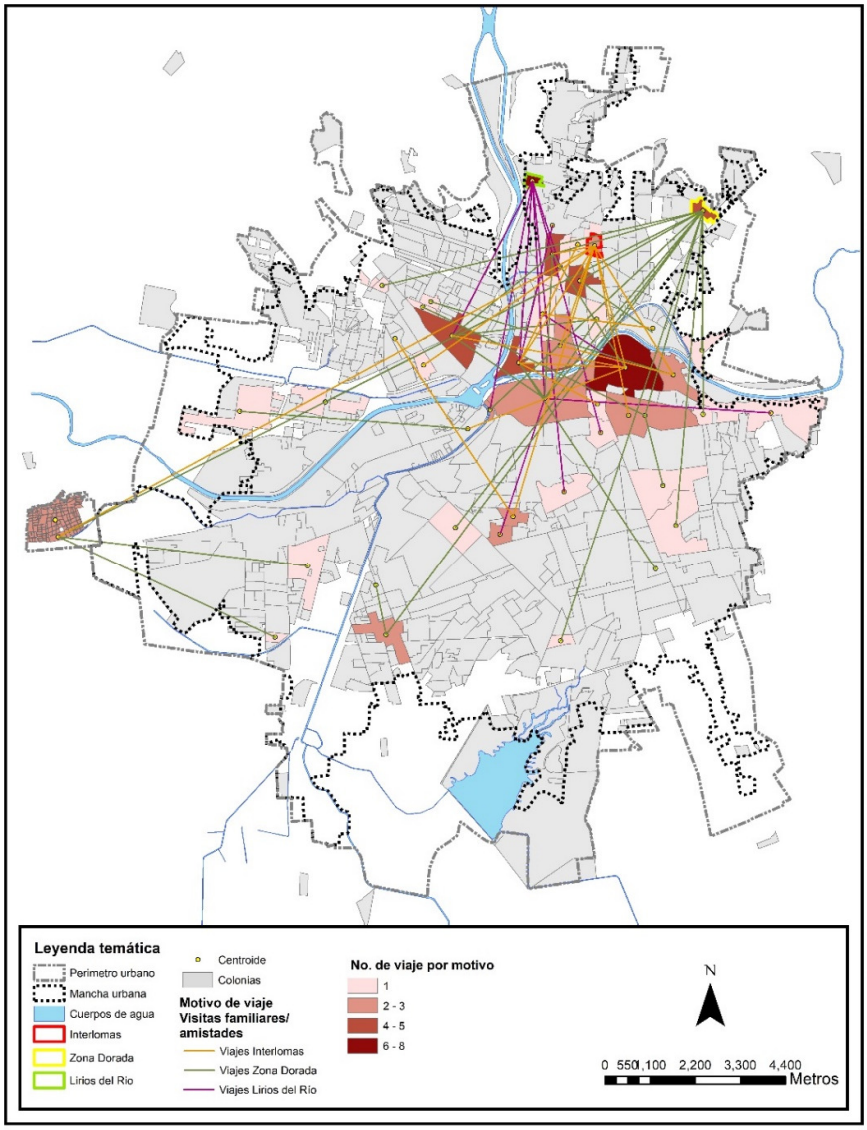
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Visitas a familiares y amistades

A pesar de que las visitas a familiares y amistades reportaron una baja incidencia entre semana, según lo conocido en el apartado origen-destino de la encuesta domiciliaria 2016, el patrón de desplazamientos que presentan sobre el territorio de Culiacán muestra que éstos generan movimientos principalmente por las zonas centrales o contiguas al centro de la ciudad, pero también se detectan viajes hacia otras áreas, sobre todo hacia el sur y oeste de la ciudad, incluso fuera del área urbana de Culiacán, siendo uno de los motivos en la que los viajes se encuentran más diversificados en el territorio de la ciudad (Figura 53. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de las colonias Interlomas, Zona

Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán). La Zona Centro, si bien figura dentro de las colonias visitadas, no es la que más recibe viajes con este motivo, siendo Las Quintas el asentamiento con mayor flujo, sin embargo, sigue considerándose dentro del área central. Cabe destacar que este tipo de actividades, como es visitar a familiares y amistades, se llevan a cabo principalmente los fines de semana, por lo que los flujos captados por la encuesta domiciliaria 2016 son muy bajos.

Figura 53. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



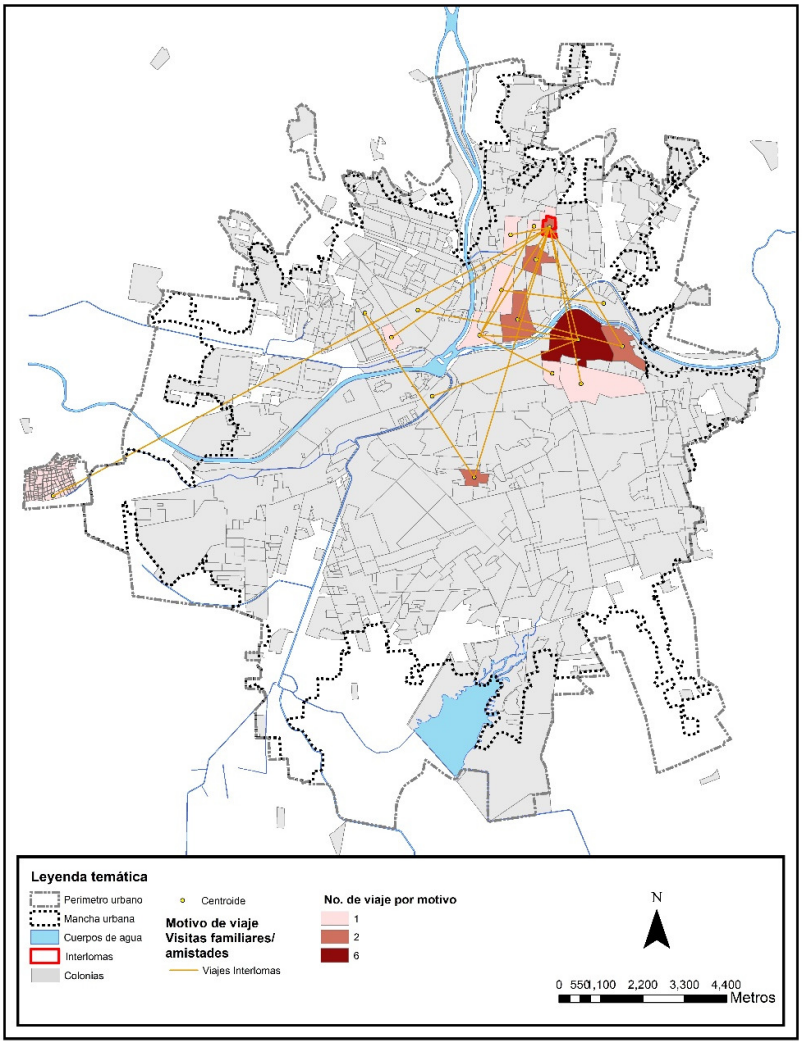
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto del patrón encontrado en Interlomas, destaca la cercanía de las colonias que son visitadas con este motivo, como se muestra en la figura 54, y una concentración mayor en la

colonia Las Quintas, y en menor medida en otras cuatro, así como algunos cuantos viajes esporádicos a algunas colonias de la zona sur, y oeste de la ciudad. Al respecto, debe considerarse la influencia de los lazos familiares en la elección del lugar de residencia, conocido a través de las entrevistas en profundidad, por lo cual, los patrones encontrados con motivo de visitas a familiares y amistades estaría influido por dichas preferencias.

> "Como que uno siempre busca el terruño, busca el lugar donde conoce y se ha desarrollado, el rumbo y, pues aquí vivía mi hermana aquí abajito, mi mamá también, mi otra hermana vive acá muy cerca también […] entonces como que uno busca ese mismo espacio que esté por ese rumbo" (Interlomas) Luz, E-It-III

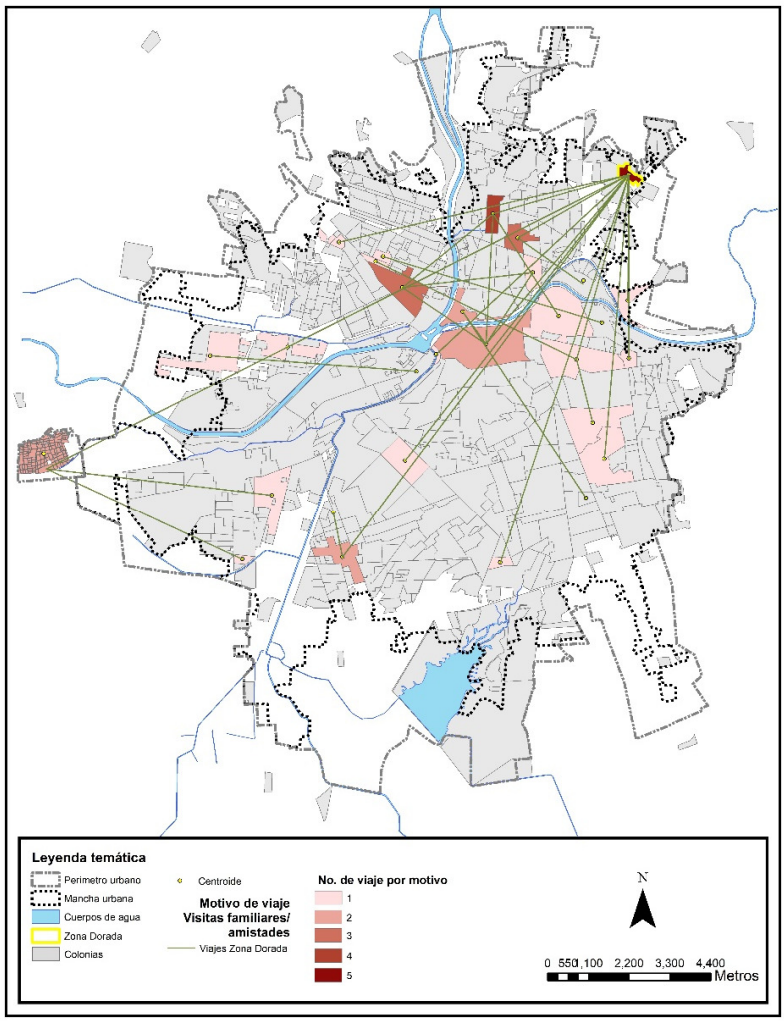
Figura 54. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Zona Dorada es el que mayor cobertura de colonias presenta en el territorio de Culiacán en cuanto a los desplazamientos con este motivo, destaca además que no son cercanas a este asentamiento (Figura 55. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Otro aspecto de interés es que no destacan colonias con una fuerte concentración, sino que se distribuyen en viajes de pequeña proporción numérica hacia varios asentamientos del territorio, incluyendo aquellos ubicados en zonas periféricas y fuera del área urbana de la ciudad.

Figura 55. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán

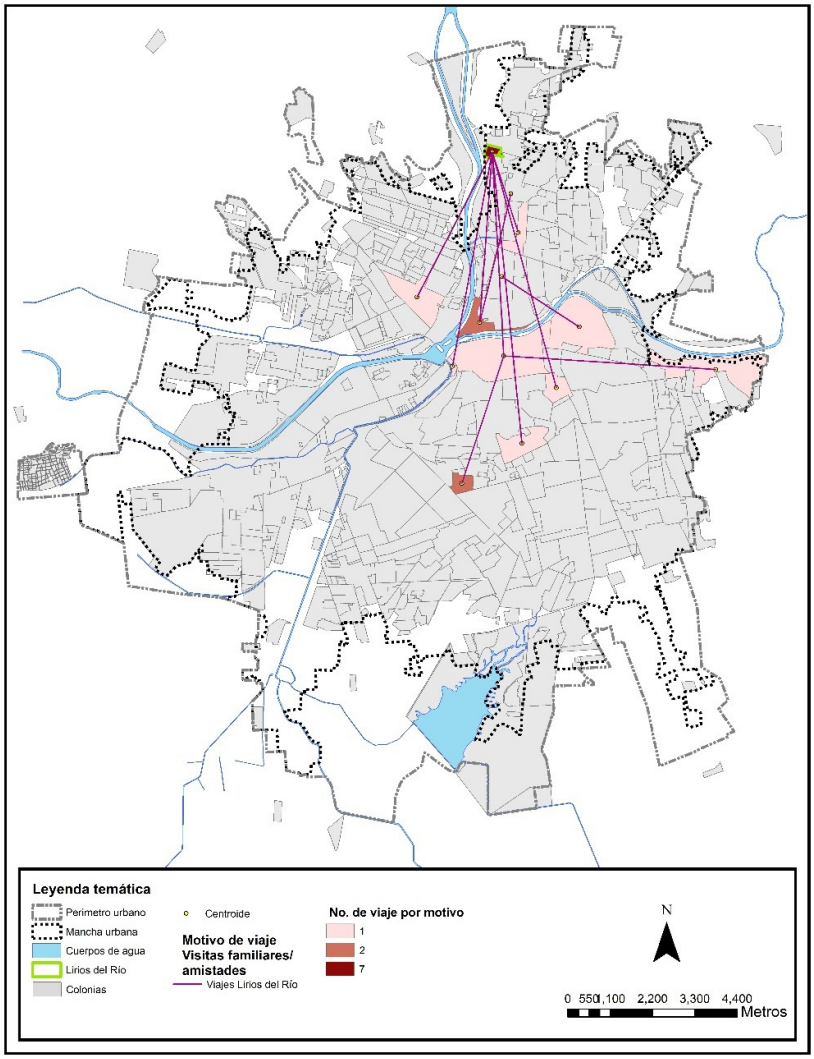


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por su parte, Lirios del Río es el que registra un menor número de colonias destino con este motivo de viaje, así mismo, presenta el patrón de desplazamientos más central, pero estos se realizan, además de en baja proporción, en baja concentración hacia estas colonias (Figura

56. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Al respecto, se apunta que algunos de estos viajes puede tratarse de desplazamientos que no tengan como destino el domicilio de las personas que se visitan, sino que acuerden verse en algún punto de la ciudad, como la Zona Centro.

Figura 56. Desplazamientos por motivo visitas a familiares y amistades de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán



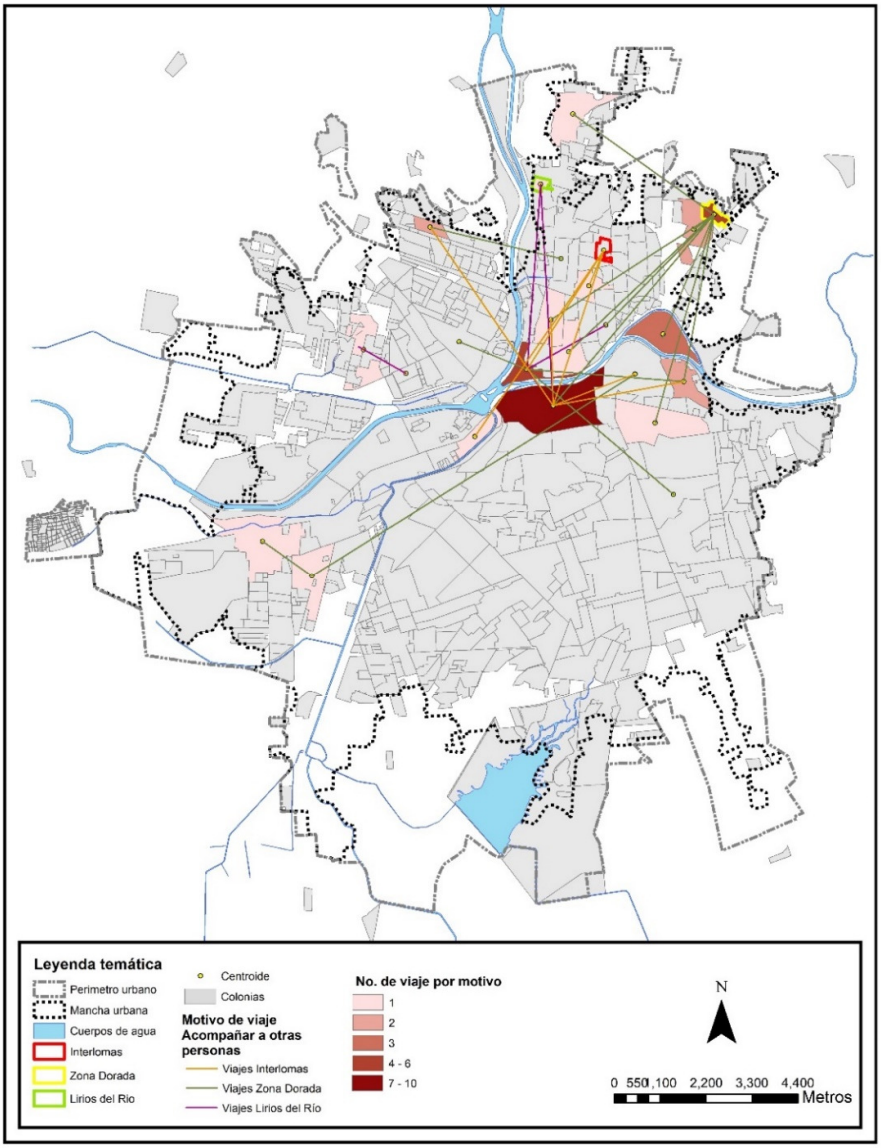
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Acompañar a otras personas

Los viajes con este motivo se presentan en muy poca proporción en las colonias analizadas, al menos durante los días laborales en los que fue aplicada la encuesta domiciliaria 2016. El patrón registrado en el territorio a partir de estos movimientos es muy peculiar, puesto que,

por un lado, la Zona Centro es receptora de la mayor parte de éstos, así como algunas colonias contiguas y cercanas a ésta y, por otro lado, algunas zonas periféricas también reciben viajes en mínima proporción, pero no se registran colonias en algún anillo intermedio, sino más bien, se concentran en las áreas mencionadas (Figura 57. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán).

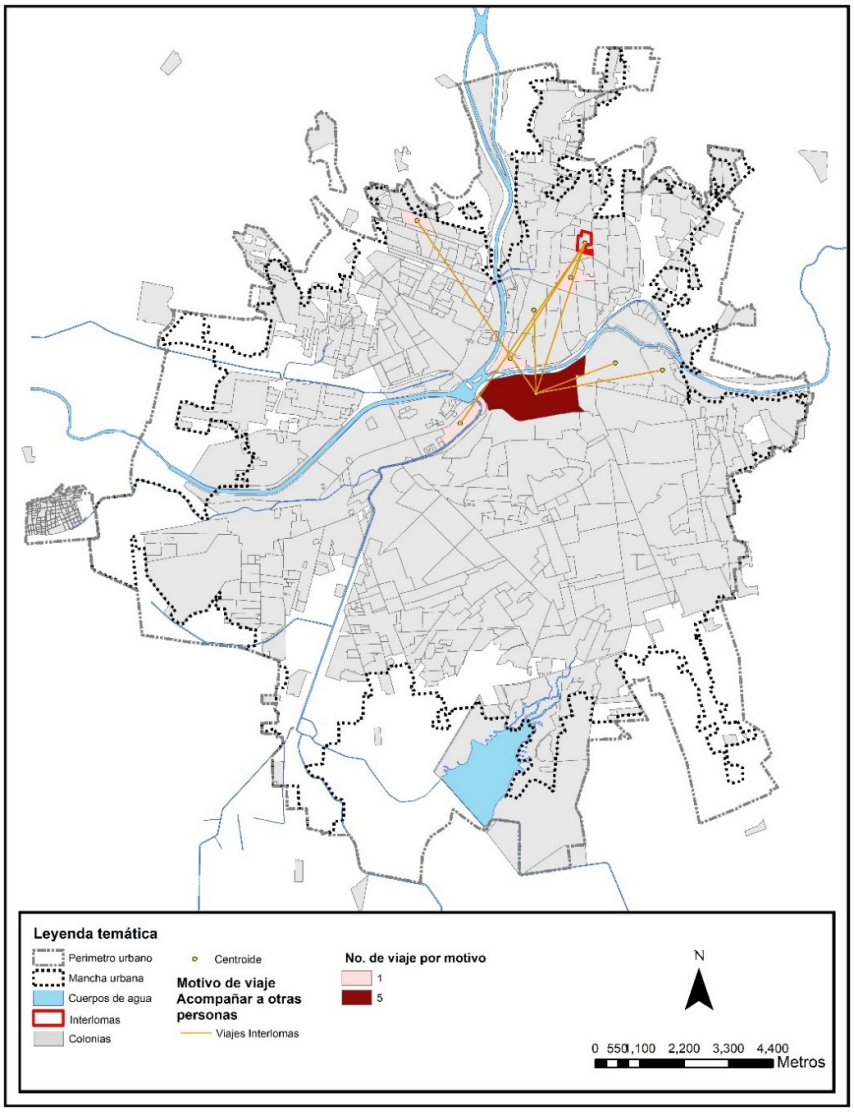
Figura 57. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Interlomas tiene como mayor destino de este tipo de viajes la Zona Centro y en su mayoría tienen como origen otras colonias, asimismo, se detectan un mínimo de desplazamientos hacia algunas colonias contiguas al centro, una en la periferia noroeste, así como una cercana a Interlomas.

Figura 58. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán

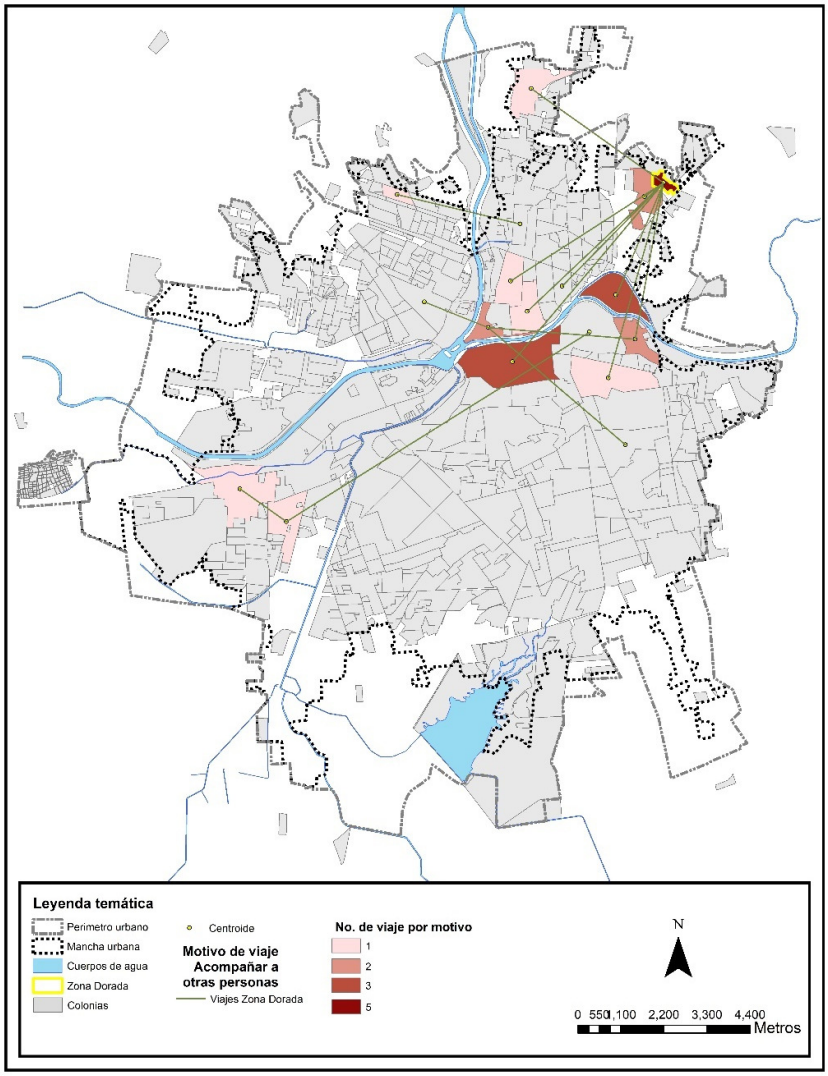


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Zona Dorada, por su parte, es el asentamiento que más colonias registra como visitadas con este motivo. Si bien, la Zona Centro se distingue entre los que más viajes recibe, es al interior de la misma colonia Zona Dorada donde ocurren la mayor proporción de estos desplazamientos (Figura 59. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de

la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Por otra parte, también se reconoce como receptoras zonas cercanas a este asentamiento la periferia norte y la periferia suroeste de la ciudad, así como algunas otras del área central. Una cuestión interesante es que una buena parte de los viajes tienen como origen Zona Dorada, es decir, que son viajes primarios.

Figura 59. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán

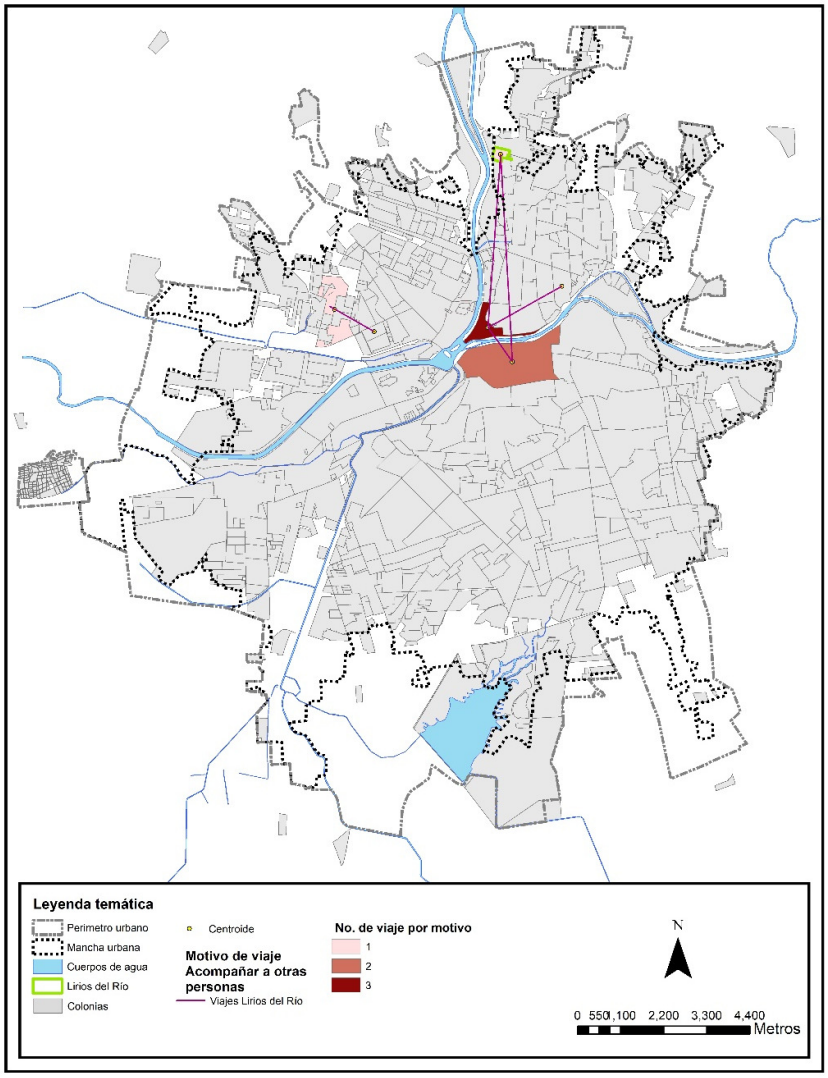


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En Lirios del Río, con motivo de acompañar a otras personas, solo se viaja a la Zona Centro, una colonia contigua a ésta y otras dos colonias en la parte oeste de la ciudad, en lo que podría considerarse un anillo intermedio, además de que se hace en muy baja intensidad (Figura 60. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Estos resultados sugieren que, las clases bajas restringen

los desplazamientos de este tipo dentro de los días laborales, lo cual puede ser atribuible a varias causas, entre las que pueden encontrarse la dificultad para poder acceder al transporte, el coste o la duración de los desplazamientos.

Figura 60. Desplazamientos por motivo de acompañar a otras personas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán



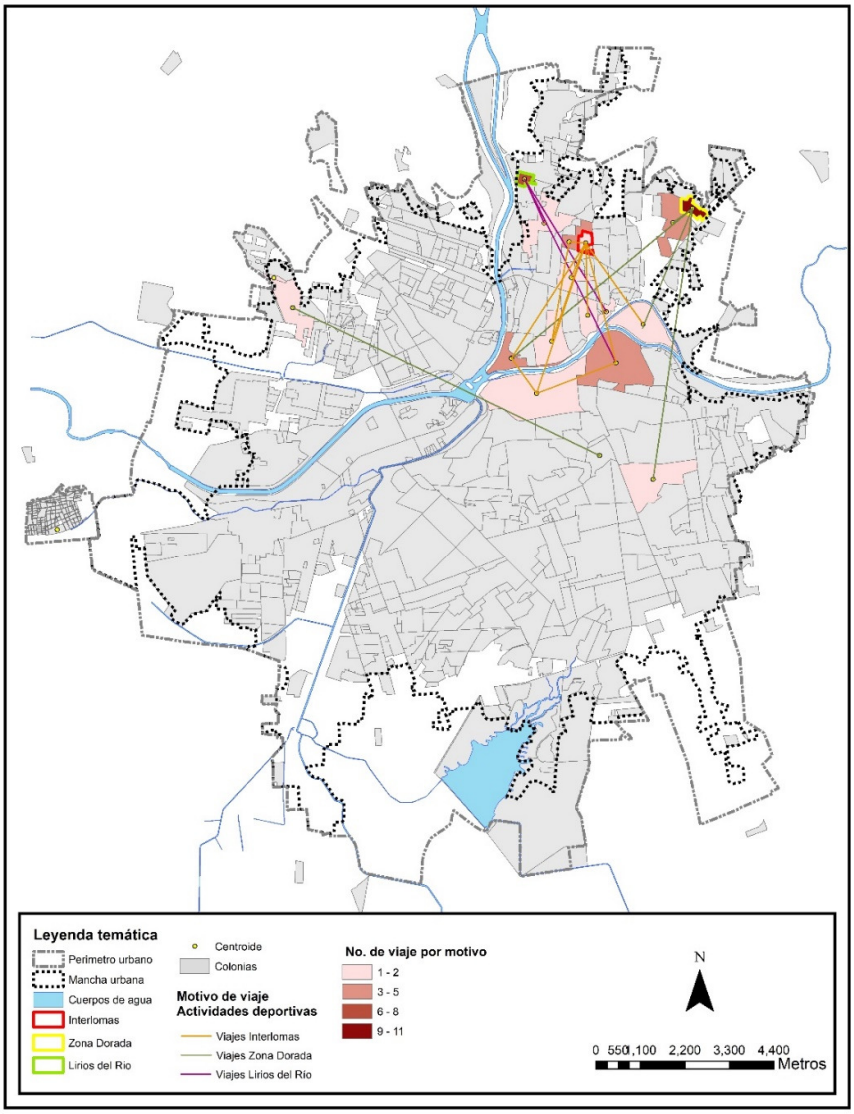
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Actividades deportivas

La figura 61 muestra que, fuera de las colonias Lirios del Río y Zona Dorada que aparecen como las mayores concentradoras de desplazamientos con este motivo, el resto del territorio no registra importante intensidad de este tipo de viajes, sino más bien se distribuyen de

manera más o menos equitativa sobre las colonias detectadas como receptoras de este motivo de viajes, a pesar de la escasez de complejos deportivos en la ciudad. Al respecto de las zonas receptoras de viaje, zonas contiguas o próximas a los asentamientos estudiados y el área central de la ciudad figuran dentro de éstas.

Figura 61. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán

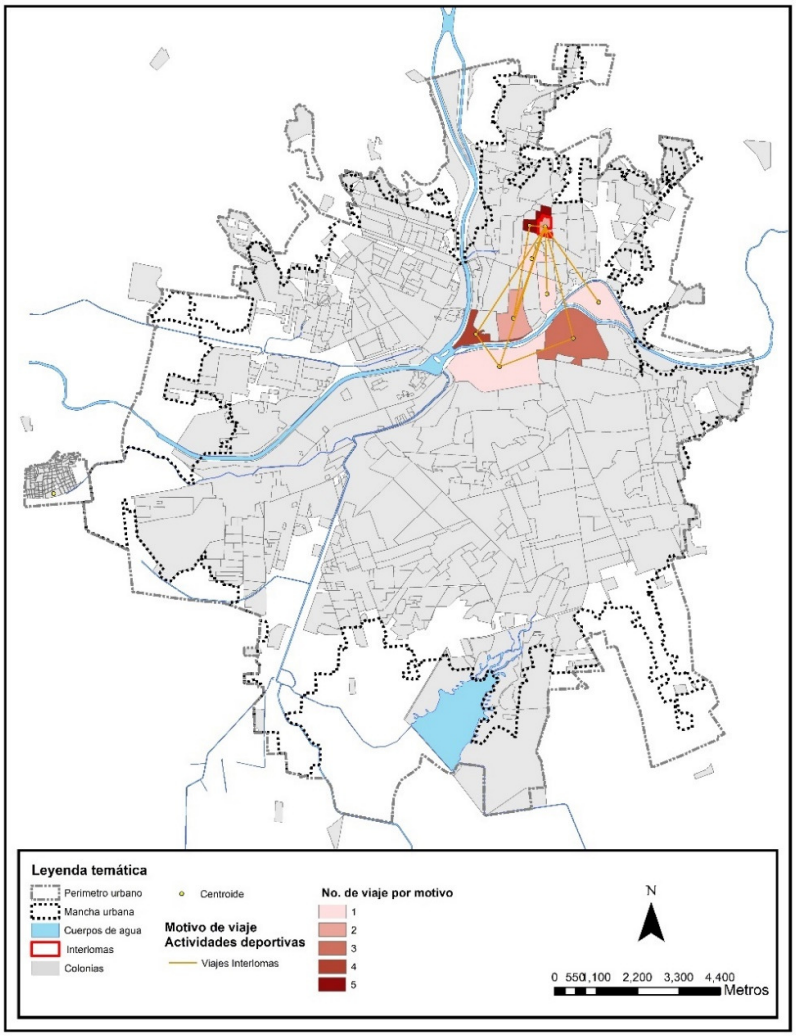


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De los tres asentamientos, Interlomas es el que presenta un patrón de desplazamientos más central pues, además de la colonia contigua a la estudiada, que se destaca por ser la que más viajes recibe, los demás asentamientos visitados se encuentran en el área central de la ciudad y sus alrededores inmediatos, así como una colonia que se encuentra en un punto intermedio

entre Interlomas y la zona central de la ciudad (Figura 62. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán).

Figura 62. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán

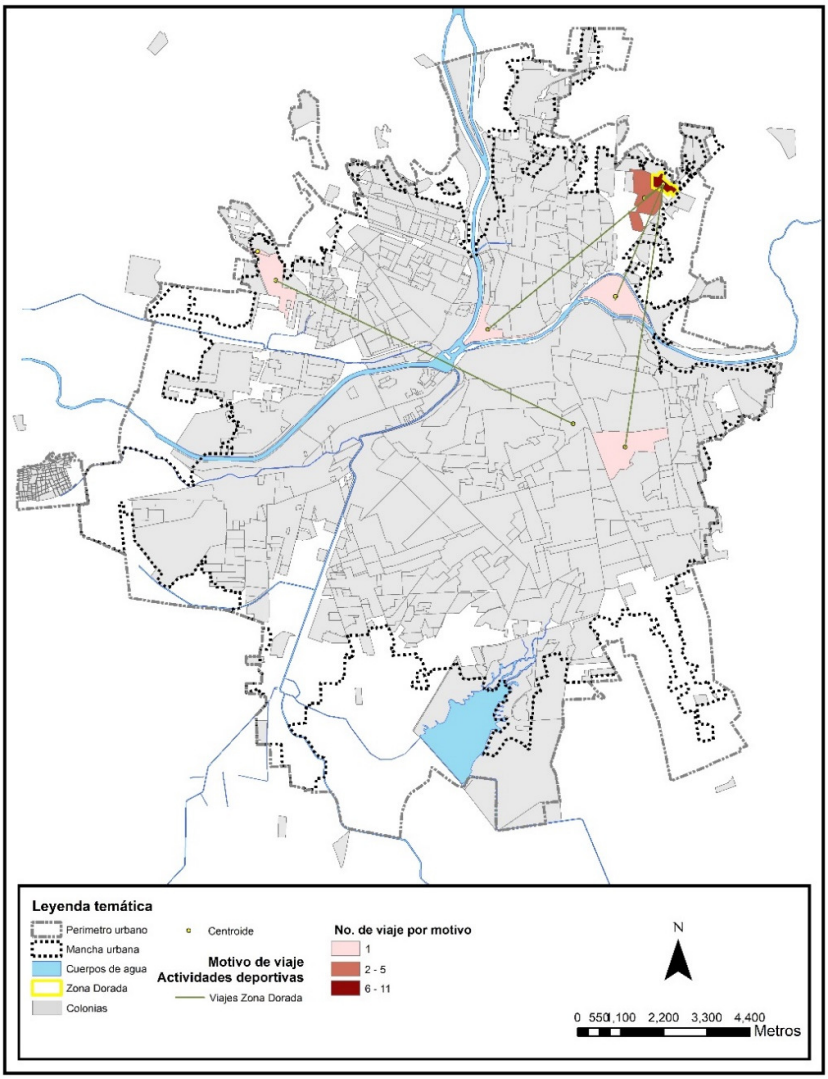


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De las tres colonias analizadas, Zona Dorada cuenta con los desplazamientos más lejanos al lugar de residencia con motivo de acudir a realizar actividades deportivas. Sin embargo, debe apuntarse que la mayoría de los movimientos con este motivo se realizan dentro de la misma colonia Zona Dorada y hacia la contigua, llamada Los Ángeles, y que ambas cuentan con instalaciones deportivas (Figura 63. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Al respecto de los demás

asentamientos visitados, tan solo se detectan dos colonias en áreas centrales, una al sureste de la ciudad, en lo que podría llamarse un anillo intermedio, y una más en la periferia este.

Figura 63. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán

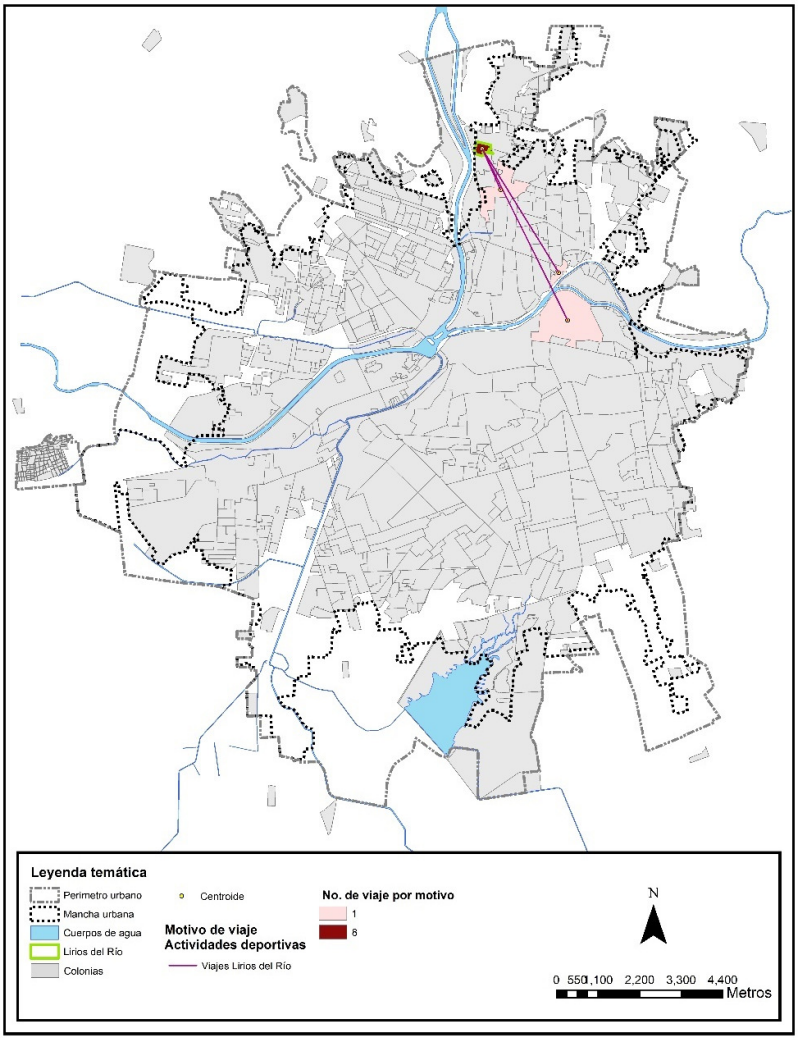


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto de Lirios del Río, además de la baja proporción de viajes con este motivo, debe mencionarse que, es el que menos colonias de la ciudad visita puesto que la mayoría de los desplazamientos para asistir a actividades deportivas son realizados al interior de la misma colonia, pues, como se mencionó en la descripción del asentamiento, éste está equipado instalaciones para realizar actividades deportivas, evitando de esta manera los desplazamientos fuera de la misma (Figura 64. Desplazamientos por motivo de viaje

actividades deportivas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Por otro lado, los desplazamientos que se realizan al exterior de la colonia son con destino a solamente dos colonias de la ciudad, ubicadas al margen del río Tamazula, en un área relativamente central de la ciudad, que se caracteriza por contar con equipamiento deportivo muy completo.

Figura 64. Desplazamientos por motivo de viaje actividades deportivas de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán



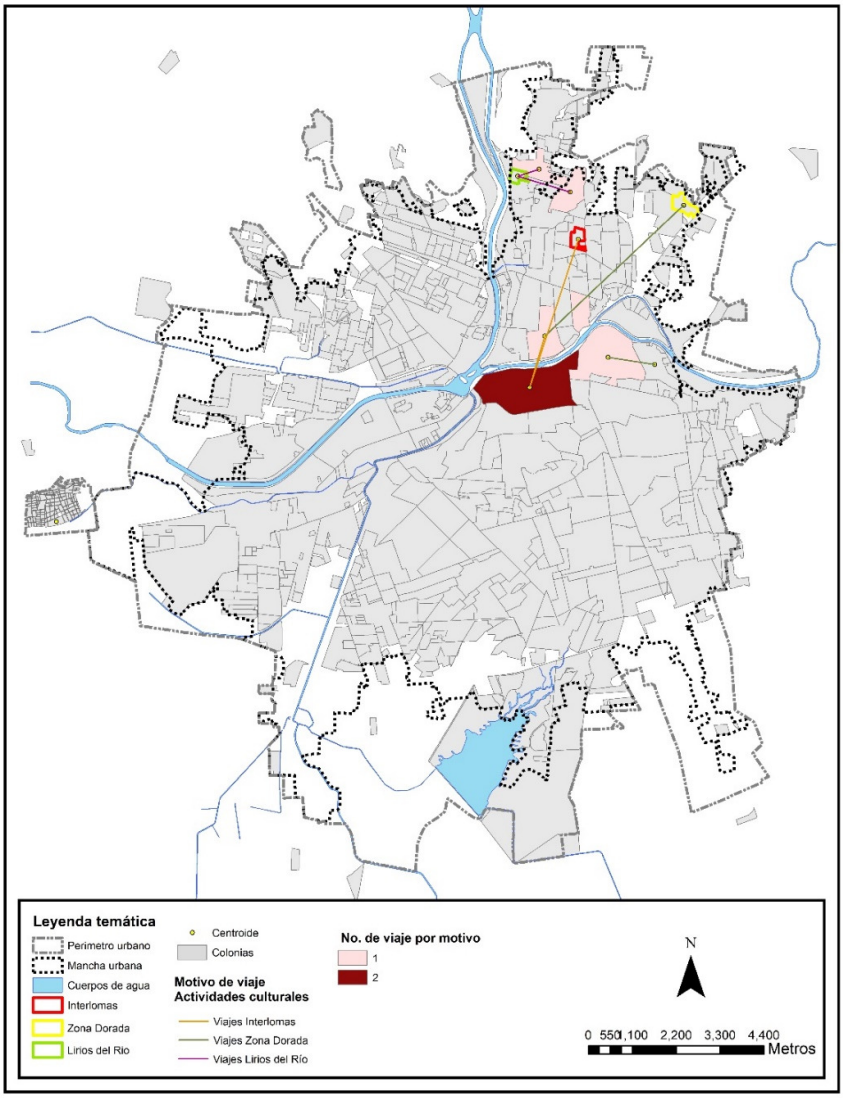
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Actividades culturales

Estas actividades incluyen ser espectadora o espectador de algún evento de carácter cultural, así como las que tienen que ver con tomar clases de algún instrumento musical, pintura, danza, lectura o actividades artísticas. Sobre las actividades culturales y su distribución en el

territorio, además de ser mínima su incidencia en los días laborales, durante los cuales fue levantada la encuesta domiciliaria 2016, debe apuntarse que se viaja hacia zonas cercanas al lugar de residencia, como lo indican los viajes de las y los habitantes de Lirios del Río, o hacia las áreas centrales (Figura 65. Desplazamientos por motivo de viaje actividades culturales de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán). En este caso, debe decirse que la oferta cultural es limitada en la ciudad, y su ubicación está muy focalizada en la Zona Centro y sus proximidades, sobre todo la oferta cultural de características institucionales o eventos privados de importancia, mientras que se han detectado algunos centros culturales vecinales, operados por particulares donde se llevan a cabo pequeñas obras de teatro, títeres y otras actividades por las cuales se cobra una cuota, generalmente muy baja. Así también, además de la oferta institucional de educación artística, existen importantes academias de formación, sobre todo en el ámbito musical y la danza, así como algunas de pequeño tamaño e importancia. Por otra parte, debido a la baja incidencia de este tipo de actividades, se omitirán las figuras individuales por colonia.

Figura 65. Desplazamientos por motivo de viaje actividades culturales de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



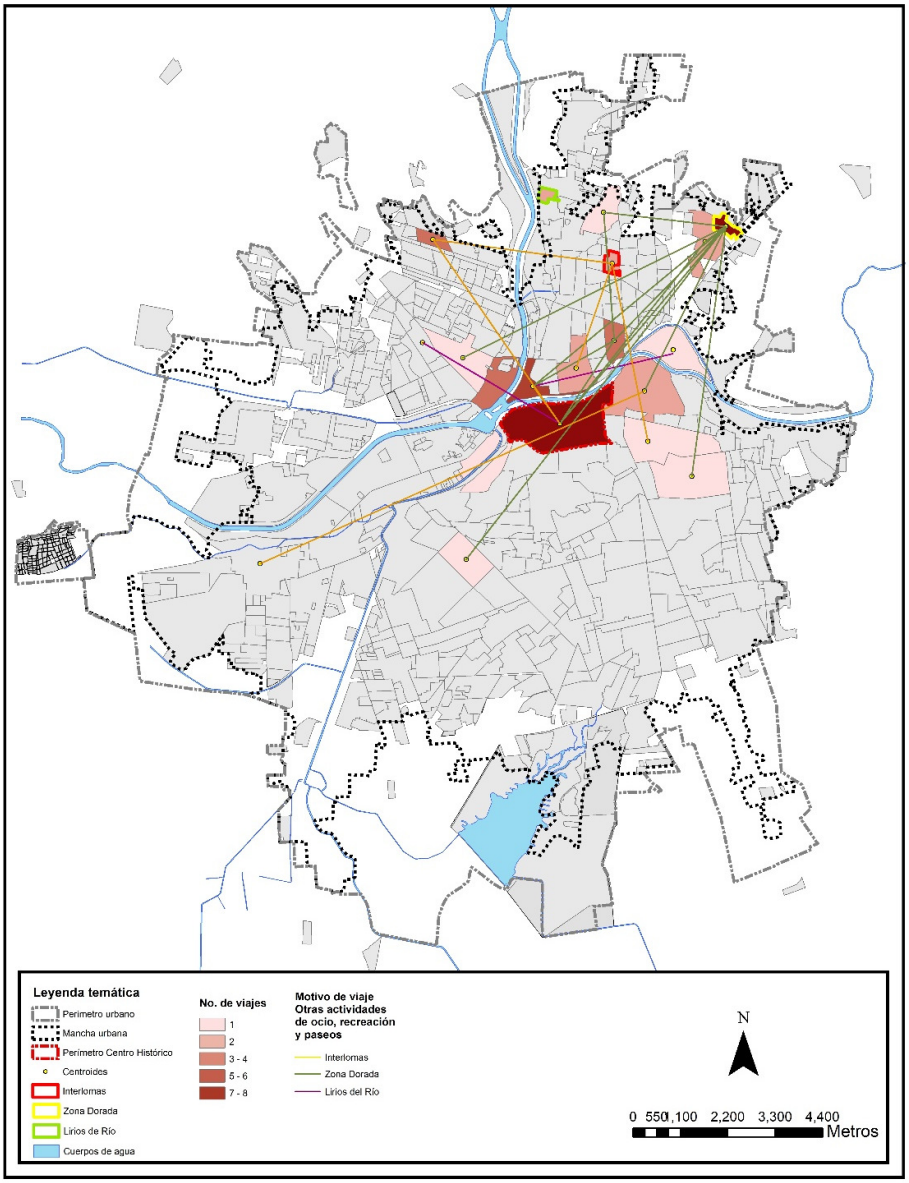
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Otras actividades de ocio, recreación y paseos

Dentro de este tipo de actividades se contemplan las visitas a restaurantes, bares, discotecas, idas al cine, visitar casinos, sitios de juego y apuestas y demás actividades de ocio y recreación, así como paseos que no involucren ningún tipo de compra. Si bien, como en la mayoría de los patrones encontrados de los motivos de viaje ya descritos se encuentra una fuerte concentración de viajes hacia el centro urbano de la ciudad, también se detectaron otros lugares cercanos al centro como receptores de estos desplazamientos, así como también en las cercanías de las colonias analizadas como parte de este estudio (Figura 66.

Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán).

Figura 66. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán

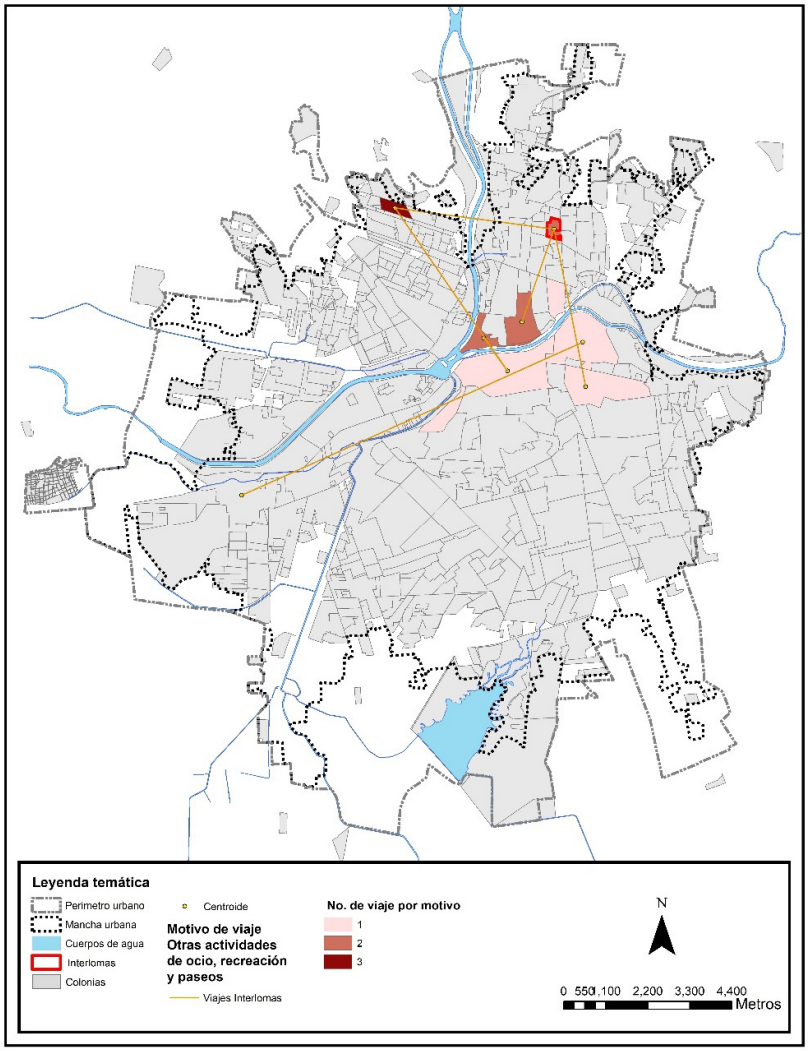


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El patrón de viajes encontrado en Interlomas indica que, la población residente de este asentamiento se desplaza hacia el área central con motivo de realizar actividades descritas anteriormente (Figura 67. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán). Fuera de esta área de la

ciudad, solo se detecta una colonia en la periferia noroeste del área urbana de Culiacán que es visitada con alguno de estos motivos, sin embargo, es la que se reporta como la mayor receptora de viajes.

Figura 67. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Interlomas en el territorio de Culiacán

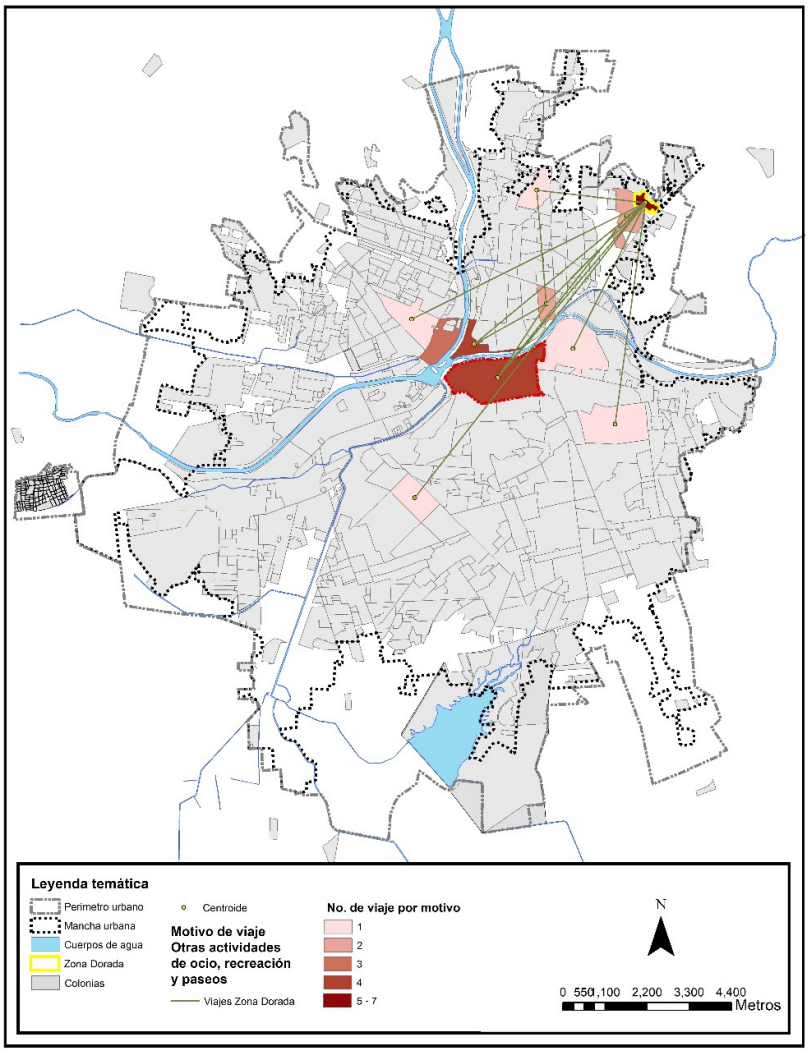


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El patrón encontrado en los viajes realizados por personas que habitan en Zona Dorada indica que, la Zona Centro y Tres Ríos son las colonias que más reciben viajes con motivo de realizar otras actividades de ocio, recreación y paseos (Figura 68. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán). Se añaden a estas dos colonias mencionadas algunas más que forman

parte del área central, un par de colonias más alejadas de esta zona, ubicadas hacia el sur de la ciudad, una colonia en la periferia norte, así como la colonia contigua a Zona Dorada, llamada Los Ángeles, en donde, debe mencionarse, se encuentran numerosos comercios de comidas, tipo restaurante, así como tipo chiringuitos de calle.

Figura 68. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de la colonia Zona Dorada en el territorio de Culiacán

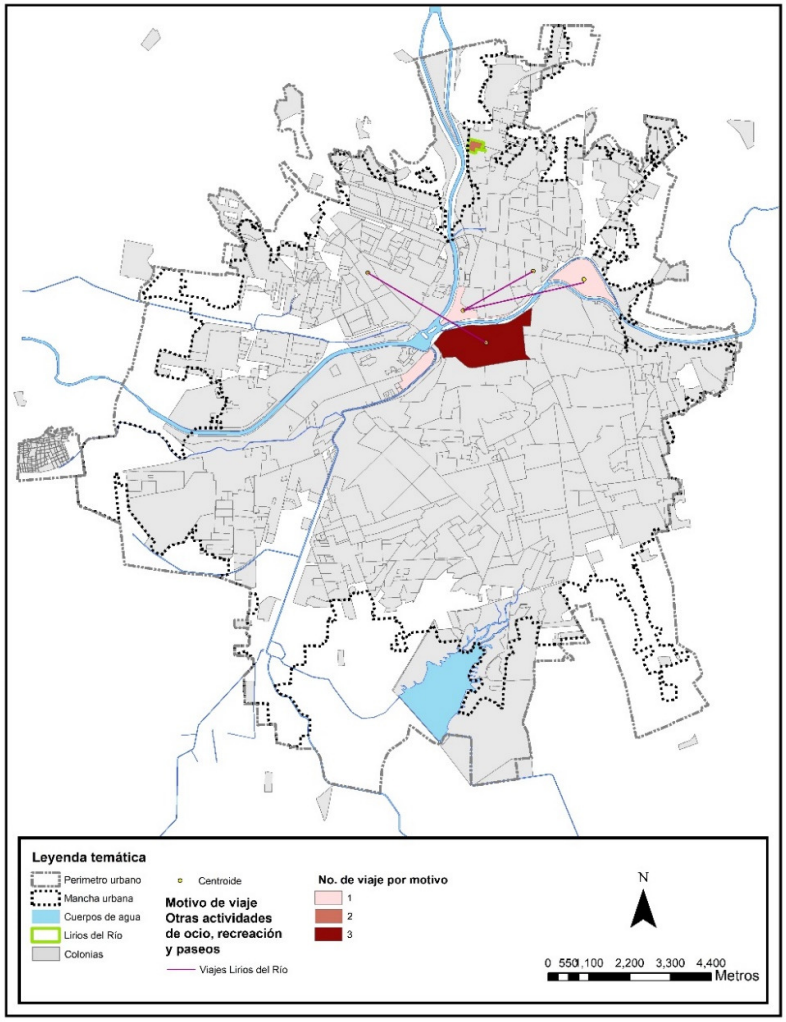


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por su parte, Lirios del Río es la que menos colonias receptoras de viaje con motivo de realizar otras actividades de ocio, recreación y paseos registra, así como una baja incidencia de estos desplazamientos. Solamente tres colonias se identifican como receptoras de estos viajes; La Zona Centro, Tres Ríos, La Isla y la colonia Recursos Hidráulicos, dentro de ellas, La Zona Centro figura como la mayor receptora de estos viajes (Figura 69. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio, recreación y paseos de la colonia Lirios del Río

en el territorio de Culiacán). Un dato interesante es que todos los viajes tienen como origen otra colonia de la ciudad y no Lirios del Río. En este sentido, debe apuntarse la omisión de este tipo de desplazamientos que se da sobre todo en las clases bajas, debido, entre otras causas, a la falta de recursos para realizar el desplazamiento en sí, o los gastos derivados de las visitas a estos lugares y que, al no ser actividades esenciales, son de las primeras que se omiten cuando los recursos no son suficientes.

Figura 69. Desplazamientos por motivo de viaje otras actividades de ocio y recreación de la colonia Lirios del Río en el territorio de Culiacán

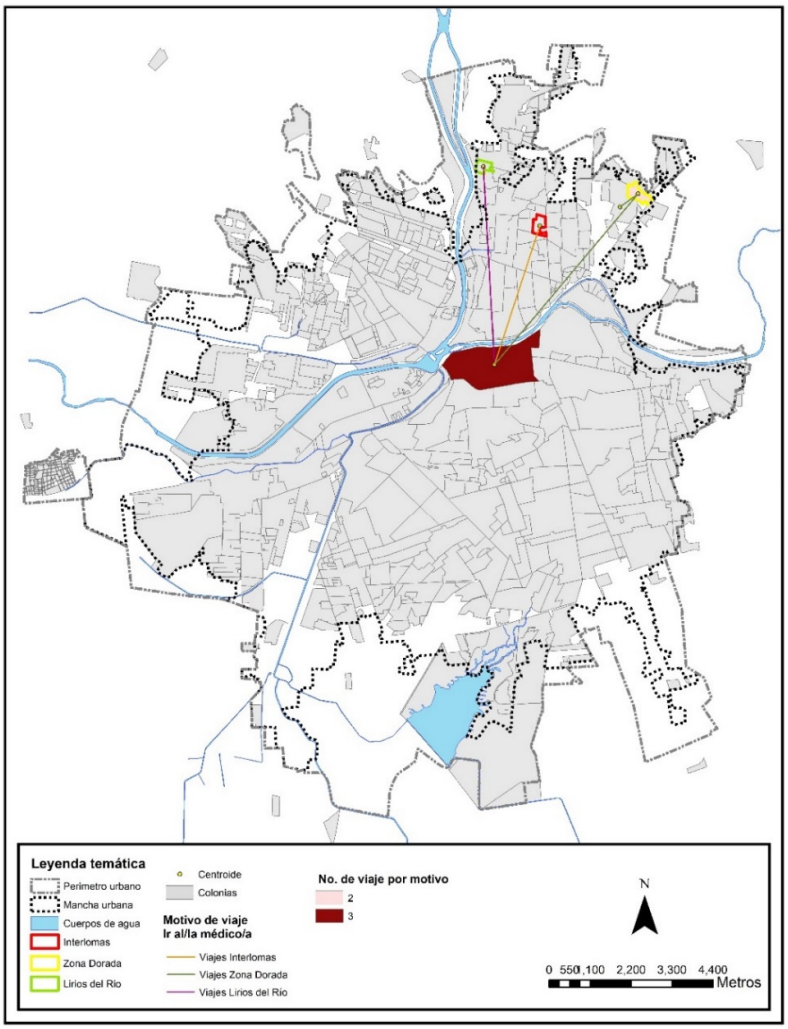


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Ir al/la médico/a

Los pocos desplazamientos con motivo de realizar una visita médica que fueron contabilizadas en la encuesta domiciliaria 2016 fueron hechas en su totalidad hacia la Zona Centro (Figura 70. Desplazamientos por motivo de viaje ir al/la médico/as de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán). Al respecto, se señala que dicha zona concentra una serie de edificios dedicados a la atención médica, sin embargo, no son los más nuevos o de mayor prestigio, pero la baja cantidad de visitas con este motivo registradas limita su distribución sobre el territorio, a la vez de la coincidencia de que los únicos registros encontrados hayan sido hacia esta zona sugiere una permanencia de la relevancia en el ámbito de los servicios de atención médica.

Figura 70. Desplazamientos por motivo de viaje ir al/la médico/as de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán

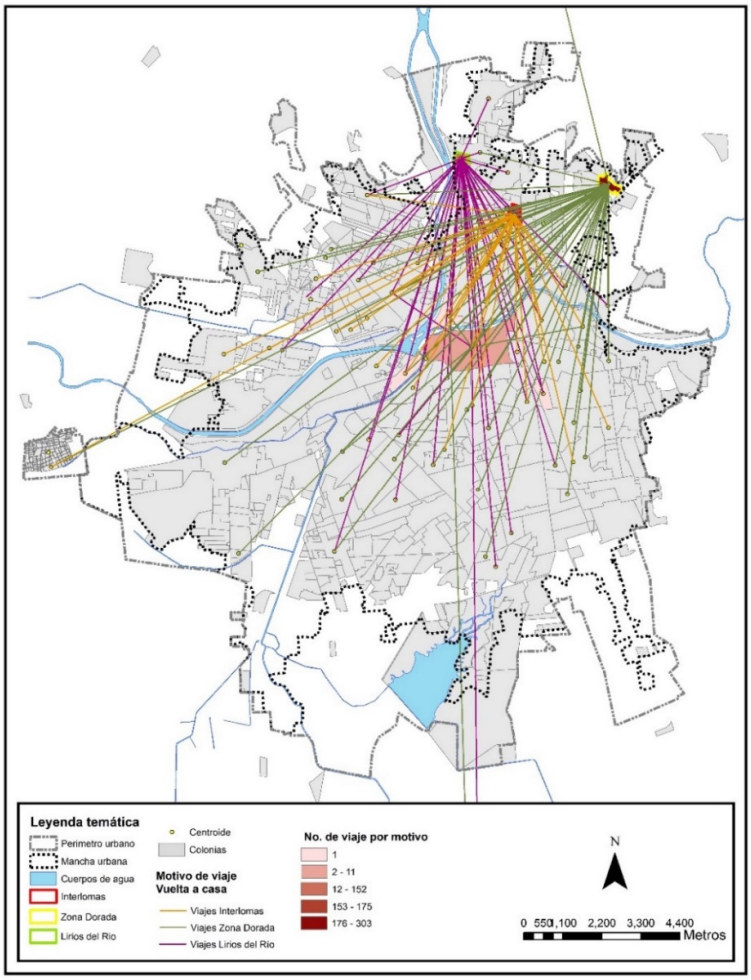


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Vuelta a casa

La vuelta a casa es una de las ilustraciones más completas de la manera en la que se distribuyen los viajes en el territorio. La figura 71 permite observar que gran parte del territorio de la ciudad es visitado como parte de los desplazamientos que se hacen diariamente, sin embargo, es de destacar que las periferias de la ciudad no reciben muchos viajes provenientes de las personas residentes de las tres colonias analizadas, en lo que respecta al último viaje del día. En este sentido, se debe recordar que las periferias generalmente están ocupadas por complejos residenciales en los cuales las áreas de abastecimiento y servicio son más bien para servir a la comunidad inmediata, por lo cual no figuran como importantes atractoras de viaje, por lo cual la incidencia de visitas hacia estas áreas entre semana es baja.

Figura 71. Desplazamientos por motivo de viaje vuelta a casa de las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río en el territorio de Culiacán



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Fines de semana

La encuesta domiciliaria 2016 permitió conocer ciertos aspectos de la movilidad realizada los fines de semana, sobre todo los referentes al ocio y la recreación, que son actividades que particularmente se reservan para realizar estos días en que la mayoría de la población descansa de sus ocupaciones laborales o académicas.

Lo primero que se les preguntó a las personas encuestadas fue acerca del número de viajes completos[67] que realizan durante todo el fin de semana, entendiendo a éste como sábado y domingo. Los resultados indican que, la población de Interlomas es la que realiza un mayor número de desplazamientos, de acuerdo con la proporción de las respuestas en las categorías con un mayor número de desplazamientos, concentrando sus respuestas entre dos, tres y cuatro viajes el fin de semana (83,02% del total de respuestas), siendo dos viajes el número que más porcentaje obtuvo (32,08%) (Tabla 71. Viajes completos realizados durante el fin de semana). Así también, es el único asentamiento que no tiene proporción de respuestas en la categoría cero viajes, sin embargo, las personas encuestadas manifiestan que seis viajes es el número máximo de desplazamientos realizados entre estos dos días. Zona Dorada, cuenta con la mayoría de las respuestas en las categorías uno, dos y tres viajes (81,92%), siendo dos viajes el número que más se repite (43,22%). En esta colonia es donde se encuentra la mayor proporción de números de viaje registrados (quince viajes, con el 1,01%). Por su parte, Lirios del Río encuentra la mayor proporción entre cuatro categorías principales (uno, dos, tres y cuatro viajes), las cuales concentran el 83,90% de las respuestas, siendo dos viajes la respuesta más frecuente (36,44%). Es la colonia donde un mayor número de categorías tiene representación, asimismo, donde se encuentra el mayor porcentaje de inmovilidad (cero viajes, con el 1,69%).

[67] Por viaje completo se refiere a desplazamientos de ida y vuelta a casa, considerando que, en el intervalo entre la salida y el regreso a casa se pueden realizar otros desplazamientos que formarán parte de este desplazamiento general.

Tabla 71. Viajes completos realizados durante el fin de semana

Viajes	**Interlomas**	**Zona Dorada**	**Lirios del Río**	**Total**
0	0,00%	1,01%	1,69%	0,95%
1	6,60%	23,62%	11,02%	15,84%
2	32,08%	43,22%	36,44%	38,53%
3	31,13%	15,08%	18,64%	20,09%
4	19,81%	9,55%	17,80%	14,42%
5	7,55%	3,52%	9,32%	6,15%
6	2,83%	2,01%	3,39%	2,60%
7	0,00%	0,50%	0,85%	0,47%
8	0,00%	0,50%	0,85%	0,47%
15	0,00%	1,01%	0,00%	0,47%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

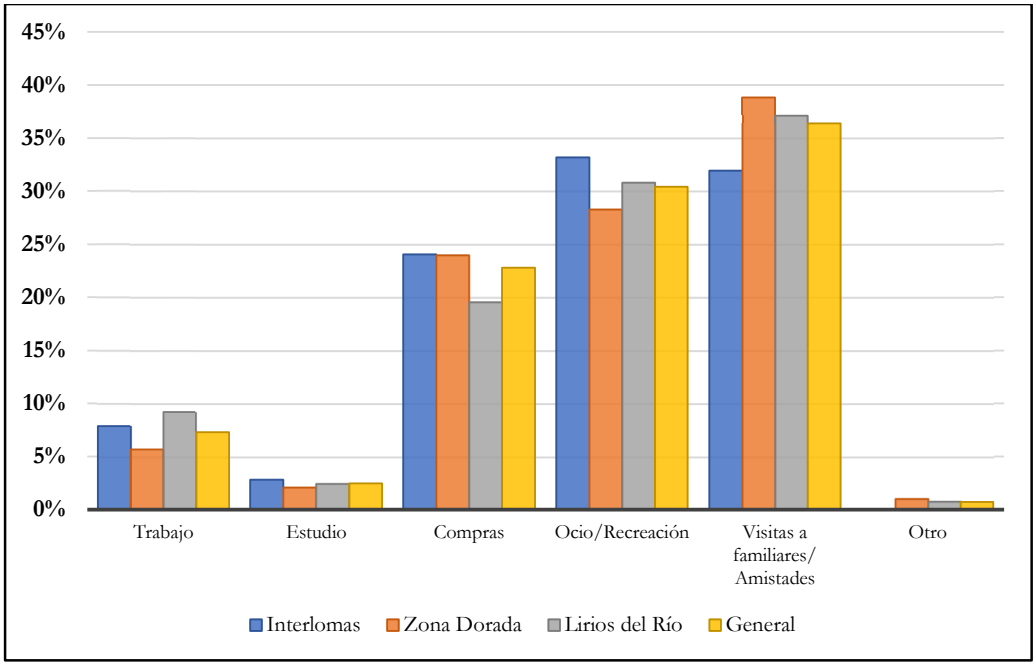
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Cabe destacar que estas respuestas, así como las correspondientes a los viajes realizados según la estructura familiar, están basadas en la percepción de las personas, por lo que, seguramente, se realizan una mayor cantidad de los reportados, tal como sucede en la percepción de la movilidad diaria entre semana.

Al respecto de los motivos que llevan a la gente a desplazarse durante estos dos días, se presenta el gráfico 11, en la cual puede apreciarse que, la causa principal de estos son las visitas a familiares, con el 36,38% de las respuestas, en cuanto a los motivos principales, si bien son mucho menores que los presentados entre semana, constituyen el 9,74% del total. Los resultados para cada colonia indican que, el motivo principal de los viajes de Interlomas es el ocio o recreación (33,20%), seguido por las visitas a familiares o amistades (31,95%). Al respecto, debe apuntarse que, estos resultados no indican que se realicen pocas visitas a familiares o amistades, como lo señala el porcentaje registrado, sino que, la movilidad por ocio y recreación en este asentamiento es fuerte. En Zona Dorada, las visitas a familiares es el motivo con mayor número de desplazamientos (38,81%), así como también en Lirios del Río. Por el contrario, el motivo que se presenta con la menor proporción de desplazamientos durante el fin de semana es el estudio en los tres casos.



Gráfico 11. Motivo principal de los viajes realizados durante el fin de semana



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto a los medios de transporte que se utilizan para realizar estos desplazamientos, la proporción de uso es bastante similar a la encontrada durante los viajes entre semana, con el automóvil liderando la mayoría del total de viajes (71,23%), siendo un porcentaje ligeramente más alto que el que se presenta entre semana. Zona Dorada y Lirios del Río incrementan la proporción de utilización del automóvil, en casi diez puntos porcentuales por colonia, lo cual representa un importante aumento, sobre todo cuando su uso ya era bastante elevado, asimismo, en Zona Dorada se destaca un aumento en el uso de la bicicleta que era nulo (Tabla 72. Porcentaje de utilización de los modos de transporte durante el fin de semana). El uso del transporte público decrece ligeramente en estos dos asentamientos, así como los viajes a pie, estos últimos en una importante proporción. En lo que respecta a Interlomas, el uso del automóvil privado se presenta prácticamente igual, con un mínimo incremento, mientras que los viajes a pie decrecen, sin embargo.

Este aumento en el uso del automóvil privado en los asentamientos de media y baja renta muy probablemente se deba a que, los viajes de fines de semana tienden a realizarse por el conjunto familiar, por lo que, si se cuenta con un automóvil por familia, y al no tener que utilizarlo por motivos laborales, éste se utiliza para realizar dichos desplazamientos.

Tabla 72. Porcentaje de utilización de los modos de transporte durante el fin de semana

Medio de transporte	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
A pie	0,91%	2,58%	6,83%	3,57%
Motocicleta	0,00%	0,43%	0,00%	0,20%
Bicicleta	0,00%	0,86%	0,62%	0,60%
Automóvil privado	96,36%	71,67%	53,42%	71,23%
Taxi	0,91%	5,58%	4,97%	4,37%
Transporte público	1,82%	18,88%	34,16%	20,04%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En términos generales, lo que este análisis permite conocer de la movilidad durante los fines de semana es que, estos días son utilizados para realizar, mayormente, desplazamientos "no obligatorios", como los de ocio, así como visitas a familiares o las compras, para los cuales se aprovecha la disposición del automóvil familiar para realizarlos.

6.5. La renta familiar como diferenciador de la movilidad.

Una de las condicionantes más importantes que imprimen un carácter diferenciador a la movilidad en este estudio son los ingresos económicos. Se reconoce que estos juegan un papel fundamental como modelador de la movilidad, en cuanto a elecciones de transporte, tiempos, patrones y motivos de desplazamiento. En este apartado se busca ahondar sobre las diferencias y similitudes encontradas entre los tres asentamientos estudiados, cada uno como representante de un estatus económico y con ciertas peculiaridades sociodemográficas, de las cuales también se pretende conocer en qué medida intervienen en el fenómeno de la movilidad tal como se desarrolla en la ciudad.

Tradicionalmente en los estudios en la materia existe la creencia que la movilidad aumenta cuando el ingreso aumenta, es decir, la capacidad adquisitiva permite un mayor movimiento de las personas sobre el territorio. Sin embargo, es importante mencionar que, según los estudios más recientes, existe una controversia al respecto, toda vez que algunos análisis sugieren que las clases altas realizan viajes más largos, debido a su capacidad de situarse en zonas cercanas a espacios más naturales, donde se privilegie un estilo de vida tranquilo y más alejado de la ciudad, que tiende a ser en áreas más periféricas. Por otro lado, también existen estudios que afirman que, gracias a su poder adquisitivo, tienen el potencial de poder localizarse en áreas cercanas a sus lugares de empleo, que generalmente siguen a zonas más

centrales de la ciudad. Por lo que respecta a las clases sociales más bajas, se ha detectado, por una parte, una mayor inmovilidad debido a limitaciones en el presupuesto que su vez limitan los desplazamientos no esenciales en el territorio, pero también encontrándose desplazamientos más largos en cuanto a distancia y tiempo, debido al coste más bajo de la tierra periférica que es donde sitúan comúnmente sus lugares de residencia.

Al respecto, se considera que, ambas teorías se presumen igualmente válidas, y la presencia de una u otra será influenciada por varios aspectos, entre los que destacan la estructura urbana y la localización de las funciones urbanas, el tamaño de la ciudad, la actividad económica predominante, la política de suelo, así como la política pública de transporte, misma que se verá reflejada en el estado, alcance y tipo de transporte con que se cuenta. En este sentido, conocer el proceso en una ciudad con las características con las que cuenta Culiacán, ya descritas en los capítulos tres y cinco de este estudio, permitirá un acercamiento a la amplia realidad presente en las ciudades medias latinoamericanas.

Así pues, en este apartado se optó por analizar en primer lugar los datos según el ingreso familiar reportado por cada persona que contestó la encuesta, independientemente del asentamiento al que pertenezca. Posteriormente, se realizó un análisis que permitiera ver las diferencias presentes entre cada colonia que forma parte de este estudio.

En este sentido, se presenta la tabla 73 que muestra cómo se distribuyen los ingresos por familia y colonia, según lo capturado en la encuesta domiciliaria 2016. Este aspecto es especialmente importante para la comprensión de los datos que se expondrán en este apartado. Los resultados confirman lo que suponía, Interlomas es el asentamiento que cuenta con una proporción mayor de personas con los ingresos más altos según lo considerado por la encuesta domiciliaria 2016, seguido de Zona Dorada y por último Lirios del Río, ratificando la elección de las colonias y su ubicación dentro de los rangos socioeconómicos considerados para este estudio. Interlomas concentra la mayor parte de sus habitantes en el rango de ingresos que va de 20.000 a 30.000 pesos mensuales, con un 45,28% de representatividad, seguido de 30.000 a 40.000 pesos, con el 29,25% de las respuestas, posterior a este rango, va decayendo su presencia, hasta encontrar que un 3,77% la población de la muestra percibe más de 50.000 pesos mensuales, que fue el rango más alto considerado por la encuesta domiciliaria 2016. Prácticamente todos los datos se encuentran por encima de los 12.000 y 20.000 pesos, con únicamente el 1,89% en el rango inmediato inferior, pero



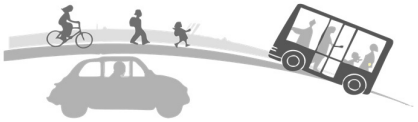
siendo el único asentamiento que cuenta con familias con un ingreso superior a los 30.000 pesos mensuales. Por su parte, en Zona Dorada el rango de ingreso con mayor representatividad es el que va de 12.000 a 20.000 pesos mensuales, con un 28,50% del total, seguido por el rango inferior que percibe de 8.000 a 12.000 pesos, con el 24,00% de la muestra. El intervalo de ingresos más alto que se encuentra en este asentamiento es el que percibe de 20.000 a 30.000 pesos mensuales, presente con un 12,50%. En Lirios del Río, el rango de ingresos con mayor proporción es que percibe entre 8.000 y 12.000 pesos mensuales, y cuenta con el 33,05% de representatividad, seguido por las familias que ingresan entre 5.000 y 8.000 pesos mensuales, intervalo que registra una proporción del 29,66%. En este asentamiento, el rango de ingreso más alto registrado es el que se encuentra entre 12.00 y 20.000 pesos mensuales, encontrándose en este intervalo un 21,19% de la población de ésta. A la luz de los resultados encontrados, para los análisis posteriores, se optó por solo incluir los rangos de ingreso presentes en las tablas presentadas para cada asentamiento.

Tabla 73. Porcentaje de ingreso familiar mensual por colonia

Ingreso familiar mensual	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Menor a $2.200	0,00%	0,50%	0,00%	0,24%
Entre $2.200 y $3.500	0,00%	5,00%	4,24%	3,54%
Entre $3.500 y $5.000	0,00%	10,50%	11,86%	8,25%
Entre $5.000 y $8.000	0,00%	19,00%	29,66%	17,22%
Entre $8.000 y $12.000	1,89%	24,00%	33,05%	20,99%
Entre $12.000 y $20.000	12,26%	28,50%	21,19%	22,41%
Entre $20.000 y $30.000	45,28%	12,50%	0,00%	17,22%
Entre $30.000 y $40.000	29,25%	0,00%	0,00%	7,31%
Entre $40.000 y $50.000	7,55%	0,00%	0,00%	1,89%
Más de $50.000	3,77%	0,00%	0,00%	0,94%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

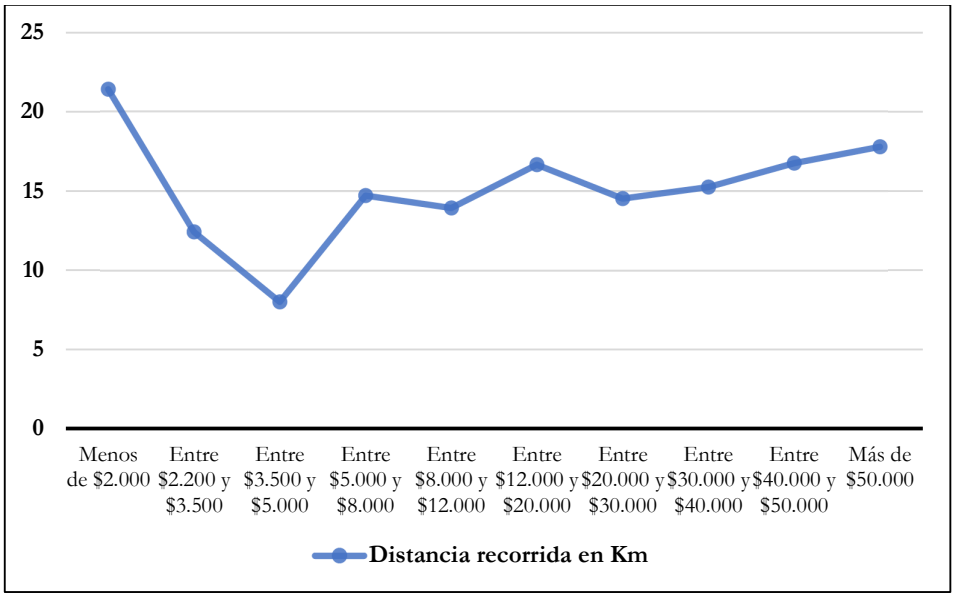
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El primer aspecto analizado es la distancia recorrida diariamente según el ingreso familiar, así como el tiempo consumido en minutos al día en estos recorridos. La información contenida en la tabla 74 permite identificar ciertos hallazgos considerados de importancia. El primero es en relación con la distancia total recorrida al día; los resultados indican que, a mayores ingresos, la distancia recorrida por día se incrementa, aunque se presenta una importante excepción en la escala más baja de ingreso familiar que, registra la mayor distancia viajada por día, con un promedio de 21,36 km, no obstante, cabe aclarar que dicho intervalo de ingresos cuenta con una muy poca proporción de población, por lo los resultados de este



grupo no deben considerarse como representativos. En segundo lugar, en cuanto a kilómetros recorridos por día se encuentra el grupo que percibe más de 50.000 pesos mensuales, con 17,75 km al día. El promedio más bajo de kilómetros por día se encuentra entre quienes perciben de 3.500 a 5.000 pesos mensuales. El gráfico 12 sirve para ilustrar la tendencia a viajar más kilómetros al día a medida que se incrementa el ingreso familiar, aunque se presentan dos excepciones importantes, la primera referida al ingreso más bajo, misma que ya fue mencionada, y la segunda en el rango de ingreso de 12.000 a 20.000 pesos mensuales, que es parte de los ingresos de tipo medio, dicho rango se presenta por encima de los dos intervalos subsecuentes en cuanto a kilómetros recorridos al día. El segundo hallazgo de importancia a partir de la información contenida en la tabla 74 es que, los ingresos más bajos presentan, en general, tiempos de desplazamiento más altos por cada kilómetro recorrido, aunque no se presenta una relación tan proporcional como en el caso de la que se muestra en los kilómetros recorridos por día. Sin embargo, se encuentra la misma excepción que en el caso de los kilómetros por día recorridos, ya que el grupo con ingresos de hasta 2.200 pesos mensuales reportó un tiempo promedio de 5,14 min por kilómetro viajado, que es más bajo que el tiempo promedio. A este respecto, debe mencionarse que, el tiempo de desplazamiento promedio es una variable que depende de muchos factores, entre ellos se encuentran el transporte utilizado para realizar los desplazamientos, el destino, en relación con las vías de circulación utilizadas, así como cuestiones más intrínsecas como la velocidad a la cual se acostumbre circular o el respeto de las reglas y señales de tránsito.

Gráfico 12. Promedio de distancia recorrida en kilómetros según ingreso familiar



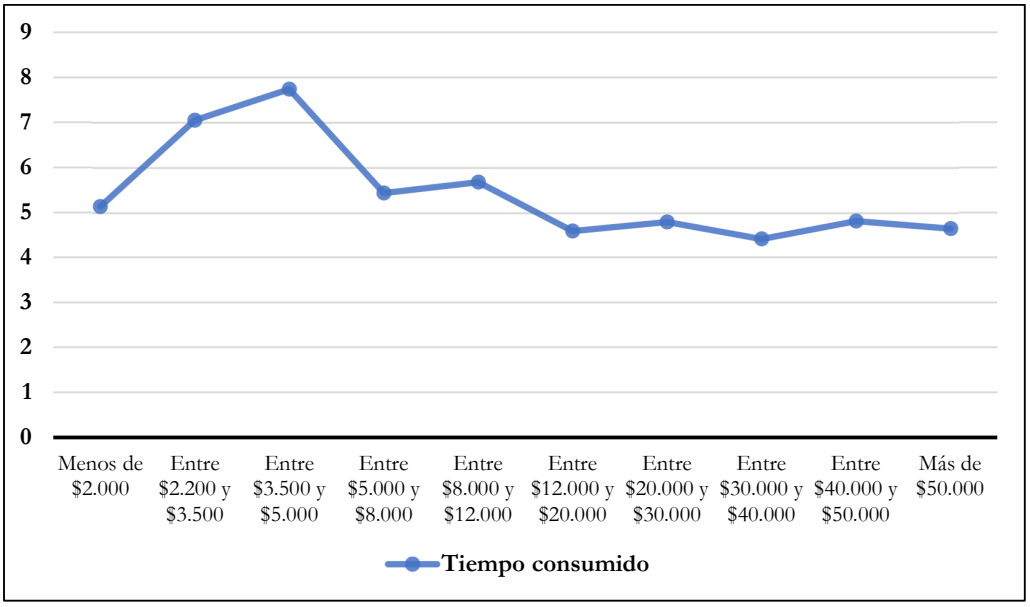
Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 74. Promedio de tiempo consumido y kilómetros recorridos

Ingreso familiar mensual	Distancia recorrida por día (km)	Tiempo consumido total al día (min)	Tiempo promedio por km (min)
Menor de $2.200	21,36	110,0	5,14
Entre $2.200 y $3.500	12,41	87,5	7,05
Entre $3.500 y $5.000	8,03	62,21	7,74
Entre $5.000 y $8.000	14,70	80,08	5,44
Entre $8.000 y $12.000	13,91	79,12	5,68
Entre $12.000 y $20.000	16,63	76,64	4,60
Entre $20.000 y $30.000	14,50	69,62	4,80
Entre $30.000 y $40.000	15,22	67,39	4,42
Entre $40.000 y $50.000	16,72	80,63	4,82
Más de $50.000	17,75	83,25	4,69
Total	14,41	75,14	5,21

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Gráfico 13. Promedio de tiempo consumido por kilómetro en minutos según ingreso familiar



Fuente: Elaboración propia en base en información de la encuesta domiciliario 2016.

Otra cuestión analizada fue el promedio de viajes que realiza cada persona en relación con el ingreso familiar que percibe. La tabla 75 indica que, conforme aumenta el ingreso familiar también lo hace el promedio de viajes, con una importante excepción, en el caso de las

personas con los ingresos más bajos de la escala, que contabilizan un promedio de 5,00 viajes por día, el segundo promedio más alto de los registrados, aunque, como ya se indicó, se trata de un dato que sale de los parámetros normales debido a la baja proporción de familias con este ingreso según la muestra.

Al realizar este mismo análisis, pero de cada colonia por separado, se encuentra que, de las tres colonias, la que cuenta con el promedio de viajes por día más alto es Interlomas, seguido por Zona Dorada y en último lugar se halla Lirios del Río (Tabla 76. Promedio de viajes al día por persona según ingreso familiar, por colonia). Por otro lado, en todas las colonias se repite la misma tendencia mencionada en el análisis general; a mayor ingreso, mayor número de viajes por día, con unas mínimas excepciones en cada asentamiento, pero que se encuentran en el rango de ingresos que más baja representatividad tiene en la muestra de cada asentamiento en cuestión.

Tabla 75. Promedio de viajes al día por persona según ingreso familiar del total general

Ingreso familiar	Total
Menor de $2.200	5,00
Entre $2.200 y $3.500	3,27
Entre $3.500 y $5.000	3,29
Entre $5.000 y $8.000	3,68
Entre $8.000 y $12.000	3,67
Entre $12.000 y $20.000	3,99
Entre $20.000 y $30.000	4,23
Entre $30.000 y $40.000	4,61
Entre $40.000 y $50.000	4,63
Más de $50.000	6,00
Total	**3,91**

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 76. Promedio de viajes al día por persona según ingreso familiar, por colonia

Zona	Ingreso familiar	Total
Interlomas	Entre $8,000 y $12,000	5,50
	Entre $12,000 y $20,000	3,25
	Entre $20,000 y $30,000	4,38
	Entre $30,000 y $40,000	4,58
	Entre $40,000 y $50,000	4,63
	Más de $50,000	6,00
	Total	4,40
Zona Dorada	Menor de $2,200	5,00
	Entre $2,200 y $3,500	3,44
	Entre $3,500 y $5,000	3,25
	Entre $5,000 y $8,000	3,89
	Entre $8,000 y $12,000	3,83
	Entre $12,000 y $20,000	4,30
	Entre $20,000 y $30,000	3,96
	Total	3,92
Lirios del Río	Entre $2,200 y $3,500	3,40
	Entre $3,500 y $5,000	3,29
	Entre $5,000 y $8,000	3,62
	Entre $8,000 y $12,000	3,57
	Entre $12,000 y $20,000	3,70
	Total	3,57

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

La tabla 77 analiza los medios de transporte utilizados para cada viaje según el ingreso familiar que se percibe. Como ya se ha mostrado en el apartado anterior de este mismo capítulo, los viajes en automóvil constituyen el principal medio de transporte entre todos los considerados por la encuesta domiciliaria 2016. Al respecto de este medio, si bien, su uso se encuentra bastante generalizado entre todos los rangos de ingreso contemplados, la proporción más fuerte de uso se encuentra entre los 8.000 y 30.000 pesos de ingreso mensual, encontrando porcentajes de consideración en el rango de ingreso entre 5.000 y 8.000 pesos mensuales, con un 8,81% de los viajes realizados en este medio, así como en el intervalo de 30.000 y 40.000 pesos mensuales, que cuenta con un 8,45% de los viajes. Los rangos de ingreso en los cuales se encuentra una mayor intensidad de uso del automóvil privado son de tipo medio, medio-alto, sin embargo, debe mencionarse que estos porcentajes se encuentran influidos por la composición de la muestra, es decir, la proporción de cada intervalo de ingresos presente en la encuesta domiciliaria 2016. En relación con los viajes en transporte público, se tiene que, la proporción más fuerte de utilización de este medio se sitúa en entre 2.200 y 20.000 pesos de ingreso familiar mensual, que se considera desde un rango bajo a uno del tipo medio. Es de mencionarse que, prácticamente todos los intervalos de ingresos



considerados, a excepción del superior a 50.000 pesos, cuentan con alguna proporción de uso del transporte público. En cuanto a los viajes a pie, llama la atención que se encuentran distribuidos por casi todos los rangos de ingreso considerados, con excepción del intervalo más bajo, y con una concentración bastante similar en los intervalos de quienes perciben de 3.500 a 30.000 pesos mensuales.

Tabla 77. Porcentaje de viajes por ingreso familiar y medio de transporte

Ingreso familiar	A pie	Motocicleta	Bicicleta	Automóvil privado	Taxi	Transporte público	Total
Menor de $2.200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,31%	0,31%
Entre $2.200 y $3.500	0,80%	0,00%	0,00%	0,06%	0,00%	2,08%	2,94%
Entre $3.500 y $5.000	2,57%	0,00%	0,00%	1,71%	0,12%	2,39%	6,79%
Entre $5.000 y $8.000	2,63%	0,00%	0,18%	8,81%	0,12%	4,53%	16,28%
Entre $8.000 y $12.000	3,55%	0,00%	0,00%	12,67%	0,18%	3,37%	19,77%
Entre $12.000 y $20.000	2,02%	0,00%	0,00%	17,87%	0,18%	2,51%	22,58%
Entre $20.000 y $30.000	1,53%	0,00%	0,00%	17,14%	0,06%	0,18%	18,91%
Entre $30.000 y $40.000	0,18%	0,00%	0,00%	8,45%	0,00%	0,06%	8,69%
Entre $40.000 y $50.000	0,12%	0,00%	0,00%	1,96%	0,00%	0,18%	2,26%
Más de $50.000	0,12%	0,00%	0,00%	1,35%	0,00%	0,00%	1,47%
Total	13,53%	0,00%	0,18%	70,01%	0,67%	15,61%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El mismo análisis anterior, pero realizado con los datos de cada colonia arroja que, en Interlomas, la mayor proporción de población que se mueve en carro percibe entre 20.000 y 40.000 pesos mensuales, concentrando estos dos grupos el 75,57% de los viajes que se realizan desde esta urbanización (Tabla 78. Porcentaje de viajes por ingreso familiar, medio de transporte y colonia). De los viajes a pie, el grupo que percibe entre 20.000 y 30.000 pesos mensuales fue el que registro la mayor proporción, con un 2,59% del total, mientras que, de los viajes en transporte público, los grupos de ingresos con una mayor presencia de éstos fueron los de 12.000 a 20.000 pesos mensuales, y de 40.000 a 50.000 pesos. En cuanto a los datos de Zona Dorada, estos indican que, los viajes en automóvil encuentran su mayor proporción en los grupos que ingresan entre 5.000 y 20.000 pesos mensuales, concentrando en esos tres el 55,39% de los viajes totales que se realizan desde este asentamiento. El grupo de ingresos con una mayor proporción de viajes en transporte público es el que percibe entre 8.000 y 12.000 pesos mensuales, siendo éste el mismo grupo para los viajes a pie, considerado del tipo medio según los ingresos reportados para esta colonia en particular. En ambos casos se encuentran seguidos por el grupo que gana entre 12.000 y 20.000 pesos. En el caso de los viajes a pie, están bastante distribuidos en cuanto a proporción entre los grupos que sí



cuentan con desplazamientos de este tipo, que abarca desde el intervalo de 2.200 hasta los 30.000 pesos de ingreso familiar mensual. Por su parte, Lirios del Río tiene una mayor concentración del porcentaje de los viajes a pie en los grupos que perciben entre 3.500 y 12.000 pesos mensuales, siendo el intervalo que va de los 8.000 hasta los 12.000 pesos de ingreso familiar mensual el que mayor porcentaje de viajes a pie registra (7,21%). Por su parte, el grupo que cuenta con una mayor cantidad de viajes en transporte público es el que gana entre 5.000 y 8.000 pesos mensuales, seguido por el que percibe de 8.000 a 12.000 pesos. Los viajes en automóvil se concentran en los dos grupos de ingresos más altos registrados para este asentamiento, que abarcan de los 8.000 hasta los 20.000 pesos mensuales.

Tabla 78. Porcentaje de viajes por ingreso familiar, medio de transporte y colonia

Colonia	Ingreso familiar	A pie	Motocicleta	Bicicleta	Automóvil privado	Taxi	Transporte público	Total
Interlomas	Menor de $2,200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $2,200 y $3,500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $3,500 y $5,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $5,000 y $8,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $8,000 y $12,000	0,00%	0,00%	0,00%	2,38%	0,00%	0,00%	2,38%
	Entre $12,000 y $20,000	0,86%	0,00%	0,00%	6,91%	0,00%	0,65%	8,42%
	Entre $20,000 y $30,000	2,59%	0,00%	0,00%	42,76%	0,00%	0,00%	45,36%
	Entre $30,000 y $40,000	0,65%	0,00%	0,00%	29,81%	0,00%	0,22%	30,67%
	Entre $40,000 y $50,000	0,43%	0,00%	0,00%	6,91%	0,00%	0,65%	7,99%
	Más de $50,000	0,43%	0,00%	0,00%	4,75%	0,00%	0,00%	5,18%
	Total	4,97%	0,00%	0,00%	93,52%	0,00%	1,51%	100,00%
Zona Dorada	Menor de $2,200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,65%	0,65%
	Entre $2,200 y $3,500	1,56%	0,00%	0,00%	0,13%	0,00%	2,34%	4,03%
	Entre $3,500 y $5,000	2,86%	0,00%	0,00%	2,21%	0,26%	3,12%	8,45%
	Entre $5,000 y $8,000	1,95%	0,00%	0,00%	14,04%	0,00%	2,73%	18,73%
	Entre $8,000 y $12,000	3,77%	0,00%	0,00%	15,73%	0,39%	3,51%	23,41%
	Entre $12,000 y $20,000	2,99%	0,00%	0,00%	25,62%	0,26%	2,99%	31,86%
	Entre $20,000 y $30,000	1,69%	0,00%	0,00%	10,66%	0,13%	0,39%	12,87%
	Entre $30,000 y $40,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $40,000 y $50,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Más de $50,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	14,82%	0,00%	0,00%	68,40%	1,04%	15,73%	100,00%
Lirios del Río	Menor de $2,200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $2,200 y $3,500	0,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,98%	4,23%
	Entre $3,500 y $5,000	4,98%	0,00%	0,00%	2,74%	0,00%	3,73%	11,44%
	Entre $5,000 y $8,000	6,97%	0,00%	0,75%	8,96%	0,50%	13,18%	30,35%
	Entre $8,000 y $12,000	7,21%	0,00%	0,00%	18,66%	0,00%	6,97%	32,84%
	Entre $12,000 y $20,000	1,49%	0,00%	0,00%	15,67%	0,25%	3,73%	21,14%
	Entre $20,000 y $30,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $30,000 y $40,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Entre $40,000 y $50,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Más de $50,000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	20,90%	0,00%	0,75%	46,02%	0,75%	31,59%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Así también, se realizó el estudio de los tiempos de desplazamiento añadiendo la variable ingresos, ya que esto permitirá ahondar un poco más en el tipo de desplazamiento que se realiza y el tiempo que representa para quien lo efectúa, un factor importante en la determinación de la calidad de los viajes, y que a su vez refleja la cercanía a las zonas de interés, según sea el caso del motivo de viaje, la disponibilidad de los medios de transporte, así como el acceso a vialidades principales o vías rápidas. El análisis a nivel general de todos los datos indica que, los viajes más largos, de más de 30 minutos, si bien solo representan el 8,62% del total, son efectuados en su mayoría por los grupos de ingresos medios a bajos (Tabla 79. Porcentaje de viajes según tiempo e ingreso familiar). Los viajes más cortos, de menos de 10 minutos, se encuentran distribuidos entre todos los grupos de ingresos, siendo los grupos que perciben entre 8.000 y 30.000 pesos mensuales los que cuentan con una mayor proporción de éstos, al concentrar el 20,61% de los viajes totales. En cuanto a los viajes con duración de 11 a 20 minutos, los cuales representan la mayoría de los viajes entre los intervalos capturados, si bien, se encuentran distribuidos entre todos los grupos de ingresos, los grupos que van entre 12.000 y 30.000 pesos de percepción mensual son los que se encuentran con una mayor proporción de representatividad. El intervalo de los viajes que duran entre 21 y 30 minutos también se encuentra presente entre todos grupos de ingresos, siendo los grupos que van de los 5.000 a los 30.000 pesos los que cuentan con una mayor proporción de éstos.

Tabla 79. Porcentaje de viajes según tiempo e ingreso familiar

Tiempo	Menor de $2,200	Entre $2,200 y $3,500	Entre $3,500 y $5,000	Entre $5,000 y $8,000	Entre $8,000 y $12,000	Entre $12,000 y $20,000	Entre $20,000 y $30,000	Entre $30,000 y $40,000	Entre $40,000 y $50,000	Más de $50,000	Total
1 - 10 min	0,00%	0,55%	2,63%	4,95%	6,79%	7,03%	6,79%	3,73%	0,61%	0,61%	33,70%
11 - 20 min	0,18%	1,04%	1,65%	4,83%	5,20%	7,77%	7,89%	3,73%	1,28%	0,61%	34,19%
21 - 30 min	0,12%	0,80%	1,71%	4,10%	5,57%	5,81%	3,67%	1,16%	0,31%	0,24%	23,49%
31 - 40 min	0,00%	0,06%	0,43%	1,28%	1,04%	1,10%	0,43%	0,06%	0,06%	0,00%	4,46%
41 - 50 min	0,00%	0,37%	0,24%	0,67%	0,61%	0,67%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	2,63%
51 - 60 min	0,00%	0,12%	0,12%	0,49%	0,49%	0,18%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	1,47%
> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,06%
Total	0,31%	2,94%	6,79%	16,33%	19,76%	22,57%	18,90%	8,69%	2,26%	1,47%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



El análisis realizado en cada colonia permite conocer que, en Interlomas, del intervalo de duración de los viajes que más se repite, que es de 11 a 20 minutos por viaje, la mayoría de la población que los realiza pertenece al grupo que percibe entre 20.000 y 30.000 pesos mensuales, seguido por el grupo de 30.000 y 40.000 pesos (Tabla 80. Porcentaje de viajes según tiempo, ingreso familiar y colonia). El orden anterior también se repite en los viajes que duran entre 1 y 10 minutos, el segundo intervalo con mayor frecuencia entre los capturados. Los viajes de más larga duración que van de los 31 a los 60 minutos, son realizados, mayormente, por los grupos que perciben entre 12.000 y 30.000 pesos mensuales, considerados ingresos de tipo bajo a tipo medio, según lo encontrado en este asentamiento en particular, por lo que puede inferirse que, de entre las y los habitantes de Interlomas, quienes realizan los viajes con mayor duración son quienes perciben ingresos más bajos. En el caso de Zona Dorada, los intervalos de tiempo que van desde 1 minuto a los 30 minutos de duración tienen una alta frecuencia, y en su mayoría están realizados por personas que tienen un ingreso familiar mensual entre 12.000 y 20.000 pesos, siendo ese el intervalo con mayor proporción, seguido por quienes perciben entre 8.000 y 12.000 pesos mensuales. Un dato que llama la atención es que, en este asentamiento, los viajes más largos están realizados por los grupos de los ingresos más altos presentes en el mismo, por lo cual puede suponerse que, al contar con los medios suficientes, optan por alternativas, que se sitúan más alejadas de su residencia, sobre todo en el caso del trabajo, y que pueden suponer mejores condiciones laborales, también una condición que se cuenta como característica de las clases medias. Al respecto de Lirios del Río, el grupo que percibe entre 12.000 a 20.000 pesos mensuales es el que realiza la mayor proporción de los viajes en el intervalo de mayor frecuencia, que es el de 11 a 20 minutos. En este asentamiento, los viajes más cortos con respecto a la duración están realizados por los grupos con los ingresos más altos de los capturados en esta colonia, mientras que los de mayor duración podría decirse que se realizan por los grupos de ingresos medios, de entre los ingresos registrados como presentes en Lirios del Río.



Tabla 80. Porcentaje de viajes según tiempo, ingreso familiar y colonia

Colonia	Tiempo	Menor de $2,200	Entre $2,200 y $3,500	Entre $3,500 y $5,000	Entre $5,000 y $8,000	Entre $8,000 y $12,000	Entre $12,000 y $20,000	Entre $20,000 y $30,000	Entre $30,000 y $40,000	Entre $40,000 y $50,000	Más de $50,000	Total
Interlomas	1 - 10 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,65%	3,46%	15,33%	13,17%	2,16%	2,16%	36,93%
	11 - 20 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,30%	2,16%	19,01%	13,17%	4,54%	2,16%	42,33%
	21 - 30 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,43%	1,94%	9,72%	4,10%	1,08%	0,86%	18,14%
	31 - 40 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,86%	1,08%	0,22%	0,22%	0,00%	2,38%
	41 - 50 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	51 - 60 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,22%	0,00%	0,00%	0,00%	0,22%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,38%	8,42%	45,36%	30,67%	7,99%	5,18%	100,00%
Zona Dorada	1 - 10 min	0,00%	1,04%	2,86%	7,02%	8,71%	11,18%	5,20%	0,00%	0,00%	0,00%	36,02%
	11 - 20 min	0,39%	1,04%	1,56%	6,37%	5,59%	9,88%	5,33%	0,00%	0,00%	0,00%	30,17%
	21 - 30 min	0,26%	1,30%	2,86%	3,77%	6,76%	8,45%	1,95%	0,00%	0,00%	0,00%	25,36%
	31 - 40 min	0,00%	0,13%	0,65%	0,91%	0,91%	1,43%	0,26%	0,00%	0,00%	0,00%	4,29%
	41 - 50 min	0,00%	0,39%	0,39%	0,00%	1,04%	0,91%	0,13%	0,00%	0,00%	0,00%	2,86%
	51 - 60 min	0,00%	0,13%	0,13%	0,65%	0,39%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,30%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Total	0,65%	4,03%	8,45%	18,73%	23,41%	31,86%	12,87%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Lirios del Río	1 - 10 min	0,00%	0,25%	5,21%	6,70%	10,17%	3,23%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	25,56%
	11 - 20 min	0,00%	2,23%	3,72%	7,44%	8,93%	10,17%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	32,51%
	21 - 30 min	0,00%	0,74%	1,49%	9,43%	9,18%	5,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	26,05%
	31 - 40 min	0,00%	0,00%	0,50%	3,47%	2,48%	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	7,20%
	41 - 50 min	0,00%	0,74%	0,25%	2,73%	0,50%	0,99%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,21%
	51 - 60 min	0,00%	0,25%	0,25%	0,74%	1,24%	0,74%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,23%
	> 61 min	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%
	Total	0,00%	4,22%	11,41%	30,52%	32,75%	21,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Los resultados que se muestran en este análisis se inclinan más hacia el grupo de estudios que indican que las clases altas realizan más viajes al día y también más largos en distancia en conjunto al día, aunque, según su localización particular en el caso de Interlomas, no es porque se sitúen en sitios más periféricos, sino por la capacidad de movilidad que se tiene y que influye para realizar un mayor número de actividades no esenciales (considerando el trabajo y el estudio como actividades esenciales y el resto de actividades como no esenciales) que impliquen a su vez un mayor número de desplazamientos fuera del lugar de residencia. Mientras que, para la clase más baja, representada en este caso por Lirios del Río, se detectó una mayor inmovilidad, muy probablemente debido a limitaciones en el presupuesto, restringiendo también sus desplazamientos diarios. Es decir, a través de la separación entre dueños o dueñas de medios de transporte motorizados y quiénes no los poseen existe una brecha social que condiciona las posibilidades de uso, disfrute y apropiación de la ciudad.



6.6. Implicaciones de la estructura urbana en la movilidad diferenciada.

Durante el desarrollo de esta investigación se ha mencionado en numerosas ocasiones la influencia que ejerce la estructura urbana en la movilidad que se desarrolla en la ciudad, y como ésta a su vez ha estado determinada por la política de suelo presente en ésta a lo largo de los años. En este apartado se profundizará sobre dichas implicaciones, y las particularidades encontradas en la ciudad de Culiacán.

En primer lugar, es importante saber cuántas y cuáles colonias de las existentes en Culiacán son las que se están visitando como parte de la movilidad diaria. Así pues, se detecta que, la población de las tres colonias que forman parte de este estudio visita diariamente un total de 107 colonias de las 620 registradas hasta el año 2018, es decir, un 17,25% del territorio habitado de la ciudad. Dichas colonias se presentan en la tabla 81 en la cual se especifica el porcentaje de los viajes que recibe cada una.

En este sentido, hay ciertas tendencias que se manifiestan en este análisis, con base a las colonias que se identifican como principales concentradoras de viajes. En primera instancia, se encuentra la centralidad de los viajes diarios, dado que la colonia Centro se muestra como la principal receptora de viajes entre todas las existentes en la ciudad, con un 20,00% del total de los viajes (sin contar los viajes con motivo vuelta a casa), asimismo, también se presentan otras colonias cercanas a la colonia Centro, como Las Quintas o Chapultepec entre las más visitadas. Otra tendencia visible es la existencia de zonas atractoras de viajes con base a los servicios con los que cuentan, en este caso, destaca Ciudad Universitaria como la colonia destino que se encuentra en segundo lugar, compartiendo el mismo porcentaje de viajes con el Desarrollo Urbano Tres Ríos, con el 8,94% de los viajes, la primera concentra gran oferta educativa, convirtiéndola en centro de estudios y trabajo para una buena parte de la población de la ciudad, mientras que la segunda, es una de las zonas concentradoras de servicios más importantes de la ciudad, donde es posible encontrar centros financieros, de negocios, oficinas, restaurantes, plazas comerciales, hoteles y tiendas de autoservicio.

Otra zona que cuenta con características de ser concentradora de servicios es Musala, misma que también se encuentra dentro de las diez más visitadas. En este sentido, la importante concentración de servicios, lo cual también es visible al observar las unidades económicas presentes en estas áreas (Ver Figura 29. Comparación entre concentración de unidades

económicas y concentración de personas ocupadas en la ciudad de Culiacán, datos por AGEB), provoca que en la estructura urbana descrita en el PDDUC 2010 se les llame subcentros. Estos, captan una buena parte de los viajes que, de no existir, con seguridad terminarían en la zona Centro. La tercera tendencia encontrada se refiere a la preferencia por realizar viajes cortos, basada en la importante proporción de viajes hacia colonias cercanas a las estudiadas y dentro de esos mismos asentamientos, afirmación válida para Zona Dorada y Lirios del Río según las estadísticas encontradas en la tabla 81. Al respecto Interlomas está limitada por la configuración espacial de la misma colonia y la inexistente provisión de servicios al interior, cuestión que se retomará en el análisis específico por colonias.

Tabla 81. Porcentaje de viajes según colonia destino del total general (sin vuelta a casa)

Colonia destino	Porc. viajes	Colonia destino	Porc. viajes	Colonia destino	Porc. viajes
Centro	20,00%	Centro Sinaloa	0,40%	Adolfo Ruiz Cortínez	0,10%
Ciudad Universitaria	8,94%	Colinas de San Miguel	0,40%	Amado Nervo	0,10%
Desarrollo Urbano Tres Ríos	8,94%	Infonavit Cañadas	0,40%	Aquiles Serdán	0,10%
Zona Dorada	6,43%	La Lima	0,40%	Barcelona	0,10%
Los Ángeles	4,42%	Loma de Rodriguera	0,40%	Costa Rica	0,10%
Las Quintas	4,22%	Mercado de Abastos	0,40%	Country del Río	0,10%
Lirios del Río	3,92%	Universidad de Occidente	0,40%	El Barrio	0,10%
Chapultepec	2,91%	21 de marzo	0,30%	Fovissste Chapultepec	0,10%
Musala	2,61%	Bugambilias	0,30%	Gabriel Leyva	0,10%
Tierra Blanca	2,21%	Burócrata	0,30%	Guadalupe Victoria	0,10%
Recursos Hidráulicos	2,01%	Country Álamos	0,30%	Horizontes	0,10%
Infonavit Humaya	1,71%	Cuauhtémoc	0,30%	ISSSTESIN	0,10%
Guadalupe	1,61%	Emiliano Zapata	0,30%	Jardines Tres Ríos	0,10%
Villa Universidad	1,51%	Infonavit Barrancos	0,30%	La Primavera	0,10%
6 de enero	1,41%	La Conquista	0,30%	Las Vegas	0,10%
La Campiña	1,41%	Lomalinda	0,30%	Lomas del Pedregal	0,10%
Lomas del Sol	1,41%	Valle Alto	0,30%	Malecón	0,10%
Vallado Viejo	1,41%	Benito Juárez	0,20%	Maralago	0,10%
Santa Fe	1,31%	El Mirador	0,20%	Miguel Alemán	0,10%
Miguel Hidalgo	1,11%	Huizaches	0,20%	Montecarlo	0,10%
Fovissste Humaya	0,90%	Industrial Bravo	0,20%	Pemex	0,10%
Los Mezcales	0,90%	Industrial el Palmito	0,20%	Pradera Dorada	0,10%
Interlomas	0,80%	Las Cucas	0,20%	Renato Vega Alvarado	0,10%
5 de mayo	0,70%	Las Huertas	0,20%	Rincón del Humaya	0,10%
Ignacio Allende	0,70%	Libertad	0,20%	Rosario Uzárraga	0,10%
Villas del Río	0,70%	Limita de Hitaje	0,20%	Salvador Alvarado	0,10%
Almada	0,60%	Nuevo Culiacán	0,20%	Valencia	0,10%
Bachigualato	0,60%	Paseo de los Arcos	0,20%	Valle del Sol	0,10%
Fresnos	0,60%	Revolución	0,20%	Vicente Guerrero	0,10%
Sind. Aguaruto	0,60%	Solidaridad	0,20%	Villa Bonita	0,10%
STASE	0,50%	Villa Satélite	0,20%	Villa del Cedro	0,10%
Vicente Lombardo Toledano	0,50%	10 de abril	0,10%		
CANACO	0,40%	4 de marzo	0,10%		

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

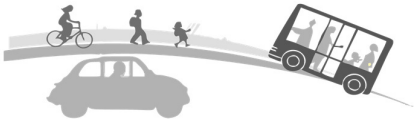
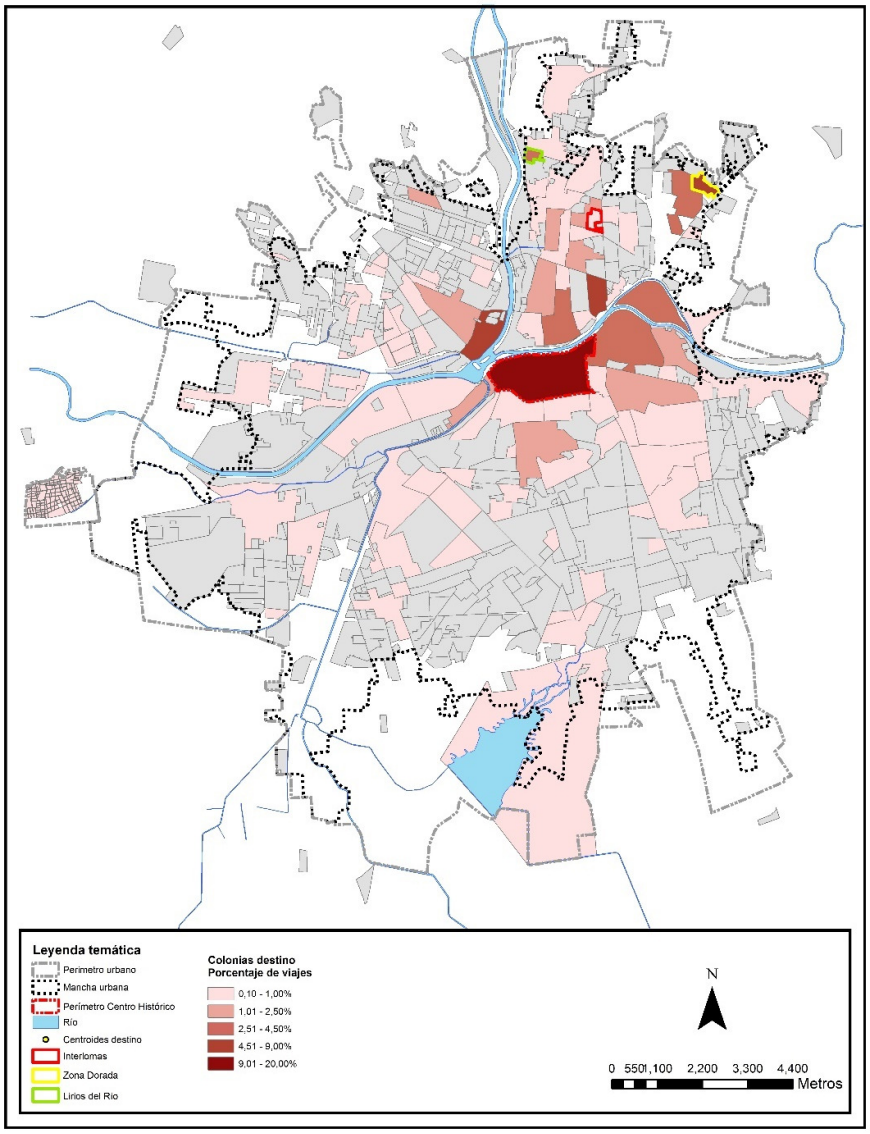


Figura 72. Porcentaje de viajes según colonia destino del total general



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El estudio de los datos de cada colonia en particular permite saber que, en el caso de Interlomas, se continúa con la misma tendencia de centralidad encontrado a nivel general, con un porcentaje del 20,89% de los viajes que se hacen con destino a la colonia Centro, siendo este dato aún mayor que el encontrado a nivel general, situándose en el segundo lugar de acuerdo con el porcentaje encontrado para cada colonia (Tabla 82. Porcentaje de viajes de Interlomas según colonia destino -sin vuelta a casa-). Es de destacar que, de las primeras seis colonias en orden de porcentaje de viajes recibidos, cuatro de éstas se identifican como asentamientos de alto nivel adquisitivo, lo que sugiere una aparente predilección por visitar zonas con características similares, sobre todo cuando es posible elegir, pues se debe recordar que Interlomas es la colonia que presenta una mayor proporción de viajes con motivo de

ocio y recreación y otras actividades catalogadas como motivos secundarios. la población habitante de Interlomas visita un total de 41 colonias, es decir, un 6,61% del total de colonias del territorio de la ciudad. De los tres asentamientos estudiados, Interlomas es el que visita una menor cantidad de colonias como parte de la movilidad diaria.

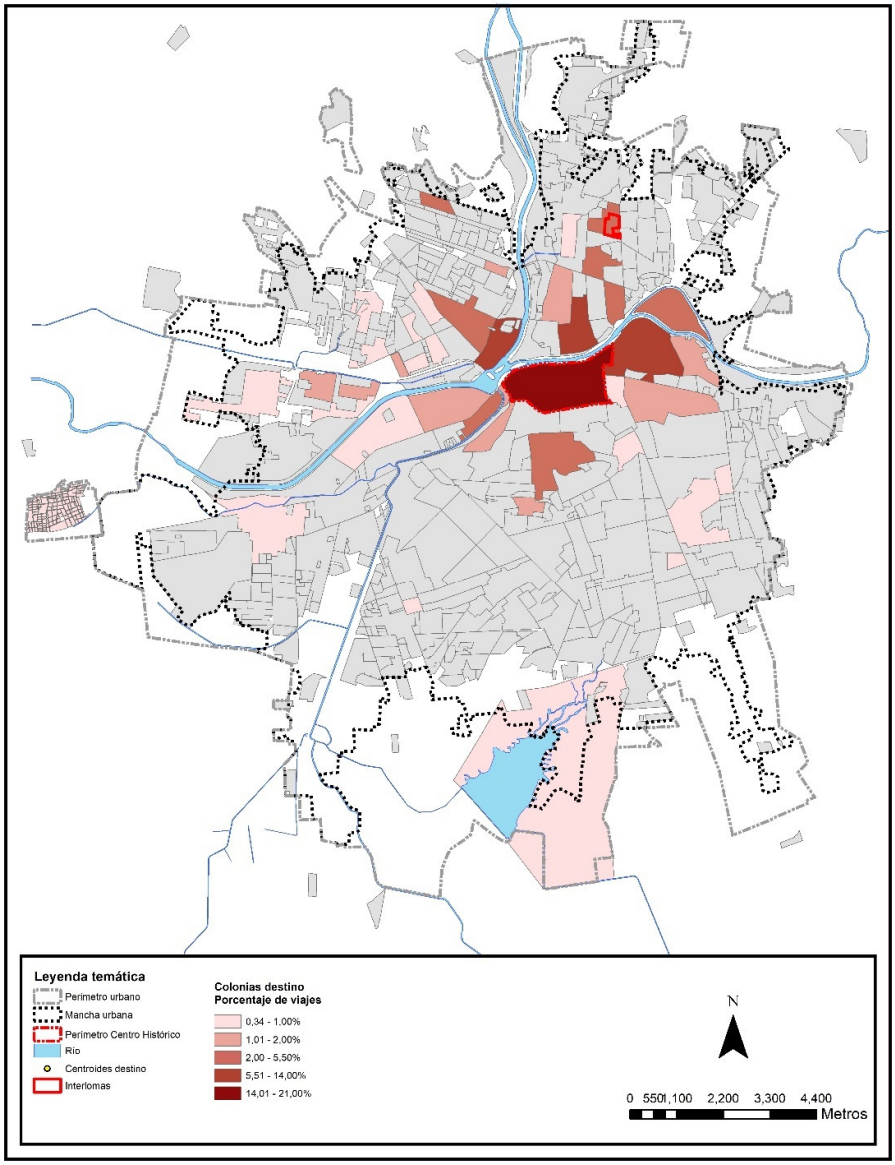
Tabla 82. Porcentaje de viajes de Interlomas según colonia destino (sin vuelta a casa)

Colonia destino	Porc. viajes	Colonia destino	Porc. viajes
Centro	20,89%	Universidad de Occidente	1,03%
Desarrollo Urbano Tres Ríos	13,70%	Villas del Río	1,03%
Chapultepec	8,90%	Bachigualato	0,68%
Las Quintas	7,88%	La Conquista	0,68%
Ciudad Universitaria	5,48%	Revolución	0,68%
Guadalupe	3,42%	Sind. Aguaruto	0,68%
Recursos Hidráulicos	3,42%	Valle Alto	0,68%
Lomas del Sol	3,08%	21 de Marzo	0,34%
Musala	3,08%	4 de Marzo	0,34%
Villa Universidad	3,08%	5 de Mayo	0,34%
Interlomas	2,74%	6 de Enero	0,34%
Infonavit Humaya	2,40%	Adolfo Ruiz Cortínez	0,34%
Santa Fe	2,05%	CANACO	0,34%
Vallado Viejo	1,71%	Country del Río	0,34%
Fovissste Humaya	1,37%	Jardines Tres Ríos	0,34%
La Campiña	1,37%	La Primavera	0,34%
Miguel Hidalgo	1,37%	Las Vegas	0,34%
Centro Sinaloa	1,03%	Mercado de Abastos	0,34%
Country Álamos	1,03%	Montecarlo	0,34%
Infonavit Cañadas	1,03%	Rincón del Humaya	0,34%
Tierra Blanca	1,03%		

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Figura 73. Porcentaje de viajes de Interlomas según colonia destino



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto de Zona Dorada, se registran visitas a un total de 79 colonias, es decir, a un 12,74% de las colonias existentes en Culiacán, según los datos del 2018. Es el asentamiento que, en lo individual, más colonias visita y a su vez, el que menos central es en cuanto a sus desplazamientos, recibiendo la colonia Centro un 16,81% de los viajes que se realizan por parte de la población de esta urbanización. Asimismo, es el segundo que más viajes dentro de la misma colonia registra, con el 13,97% (Tabla 83. Porcentaje de viajes de Zona Dorada según colonia destino -sin vuelta a casa-). De igual manera, se detectan un 9,61% de los desplazamientos con destino a la colonia contigua, lo que sugiere una preferencia por realizar viajes cortos cuando es posible, producto también de la configuración espacial del territorio

en el que se enclava, pues es la más periférica de las tres colonias estudiadas y en la que se encuentra una mayor fragmentación del espacio alrededor. También se detecta una importante proporción de viajes a Ciudad Universitaria, con un 10,92%, centro de estudio y trabajo de una buena parte de la población de la ciudad. Dentro de las colonias con mayor porcentaje de visitas se encuentra también el Desarrollo Urbano Tres Ríos, subcentro de la ciudad, así como otras colonias relativamente próximas a Zona Dorada o que se encuentran a medio camino entre este asentamiento y la zona central, y que a su vez se identifican por ser también concentradoras de servicios, como Las Quintas, Musala y La Campiña (Figura 74. Porcentaje de viajes a colonias destino desde Zona Dorada).

Los datos encontrados en Zona Dorada sugieren que, a pesar de que es el asentamiento con los viajes más largos en promedio, el que visita más colonias en total, así como el que cuenta con desplazamientos más alejados del lugar de residencia, es a su vez el que realiza una mayor proporción de viajes a colonias contiguas o cercanas, a pesar de que su condición periférica es mayor, pues se encuentra a mayor distancia de la zona central y con el contexto más fragmentado, es decir, que se atraviesa una importante franja de espacios baldíos antes de llegar a dicha colonia.

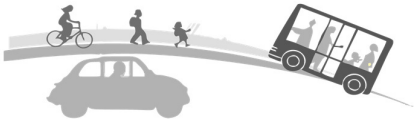


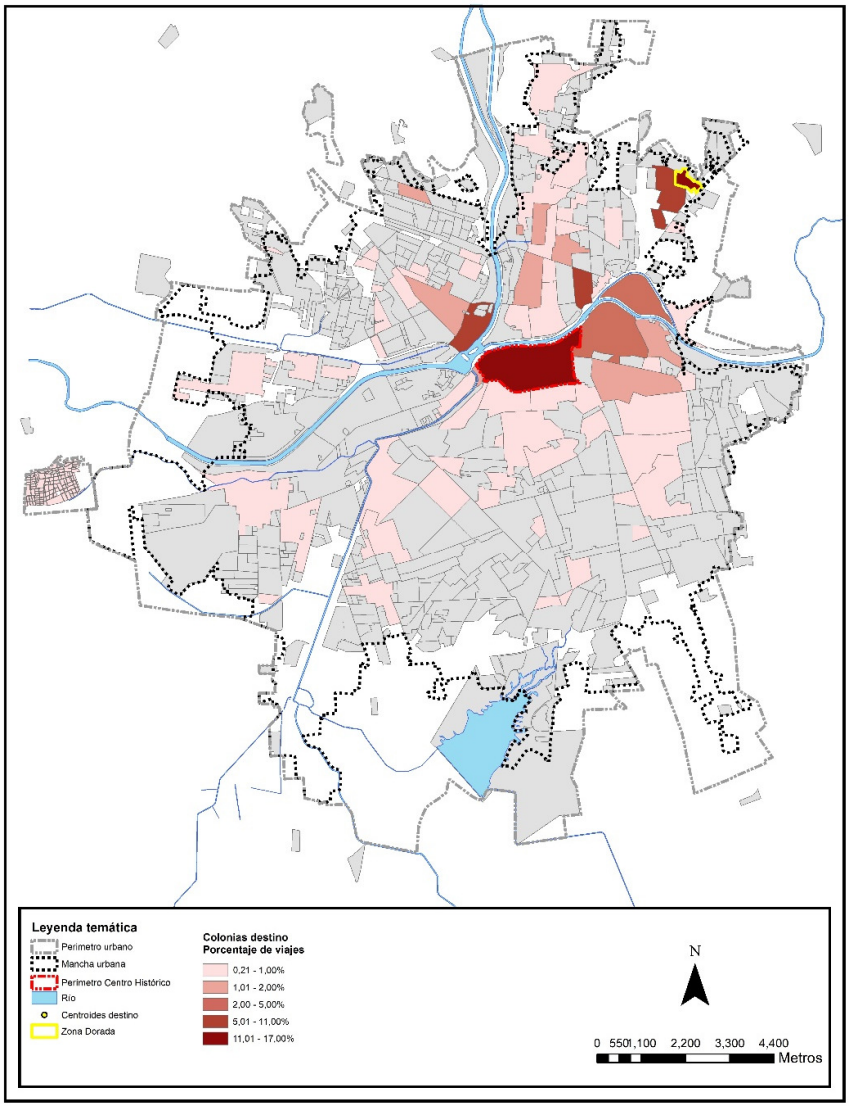
Tabla 83. Porcentaje de viajes de Zona Dorada según colonia destino (sin vuelta a casa)

Colonia destino	Porc. viajes	Colonia destino	Porc. viajes
Centro	16,81%	Villa Satélite	0,44%
Zona Dorada	13,97%	Villas del Río	0,44%
Ciudad Universitaria	10,92%	Almada	0,22%
Los Ángeles	9,61%	Amado Nervo	0,22%
Desarrollo Urbano Tres Ríos	7,42%	Barcelona	0,22%
Musala	3,49%	Benito Juárez	0,22%
Las Quintas	3,06%	CANACO	0,22%
La Campiña	1,97%	Centro Sinaloa	0,22%
6 de Enero	1,75%	El Mirador	0,22%
Infonavit Humaya	1,75%	Gabriel Leyva	0,22%
Vallado Viejo	1,75%	Guadalupe Victoria	0,22%
Miguel Hidalgo	1,31%	Huizaches	0,22%
Santa Fe	1,31%	Industrial el Palmito	0,22%
Villa Universidad	1,31%	Infonavit Cañadas	0,22%
Fresnos	1,09%	ISSSTESIN	0,22%
Tierra Blanca	1,09%	Las Huertas	0,22%
5 de Mayo	0,87%	Limita de Hitaje	0,22%
Bachigualato	0,87%	Loma de Rodriguera	0,22%
Fovissste Humaya	0,87%	Lomalinda	0,22%
Guadalupe	0,87%	Lomas del Pedregal	0,22%
Recursos Hidráulicos	0,87%	Los Mezcales	0,22%
Sind. Aguaruto	0,87%	Maralago	0,22%
Burócrata	0,66%	Miguel Alemán	0,22%
Cuauhtémoc	0,66%	Nuevo Culiacán	0,22%
Emiliano Zapata	0,66%	Pemex	0,22%
La Lima	0,66%	Pradera Dorada	0,22%
Lomas del Sol	0,66%	Renato Vega Alvarado	0,22%
Mercado de Abastos	0,66%	Rosario Uzárraga	0,22%
21 de marzo	0,44%	STASE	0,22%
Bugambilias	0,44%	Universidad de Occidente	0,22%
Chapultepec	0,44%	Valencia	0,22%
Colinas de San Miguel	0,44%	Valle Alto	0,22%
Ignacio Allende	0,44%	Valle del Sol	0,22%
Industrial Bravo	0,44%	Vicente Guerrero	0,22%
Infonavit Barrancos	0,44%	Vicente Lombardo Toledano	0,22%
Libertad	0,44%	Villa del Cedro	0,22%
Paseo de los Arcos	0,44%		

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Figura 74. Porcentaje de viajes de Zona Dorada según colonia destino



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Al respecto de Lirios del Río, de los tres asentamientos estudiados es en el que más centralidad se encuentra en cuanto al destino de los desplazamientos, puesto que, el 24,90% de éstos se dirigen a la colonia Centro (Tabla 84. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino -sin vuelta a casa-). Asimismo, también ocupa el primer lugar en cuanto a viajes realizados dentro de la misma colonia, con un 15,92% del total. Sin embargo, una característica importante es que, a pesar de tener una elevada proporción de viajes internos, las colonias inmediatas a Lirios del Río tienen una baja proporción de viajes (Figura 75. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino). Por otro lado, se identifican dentro de las colonias más visitadas Ciudad Universitaria y el Desarrollo Urbano Tres Ríos,

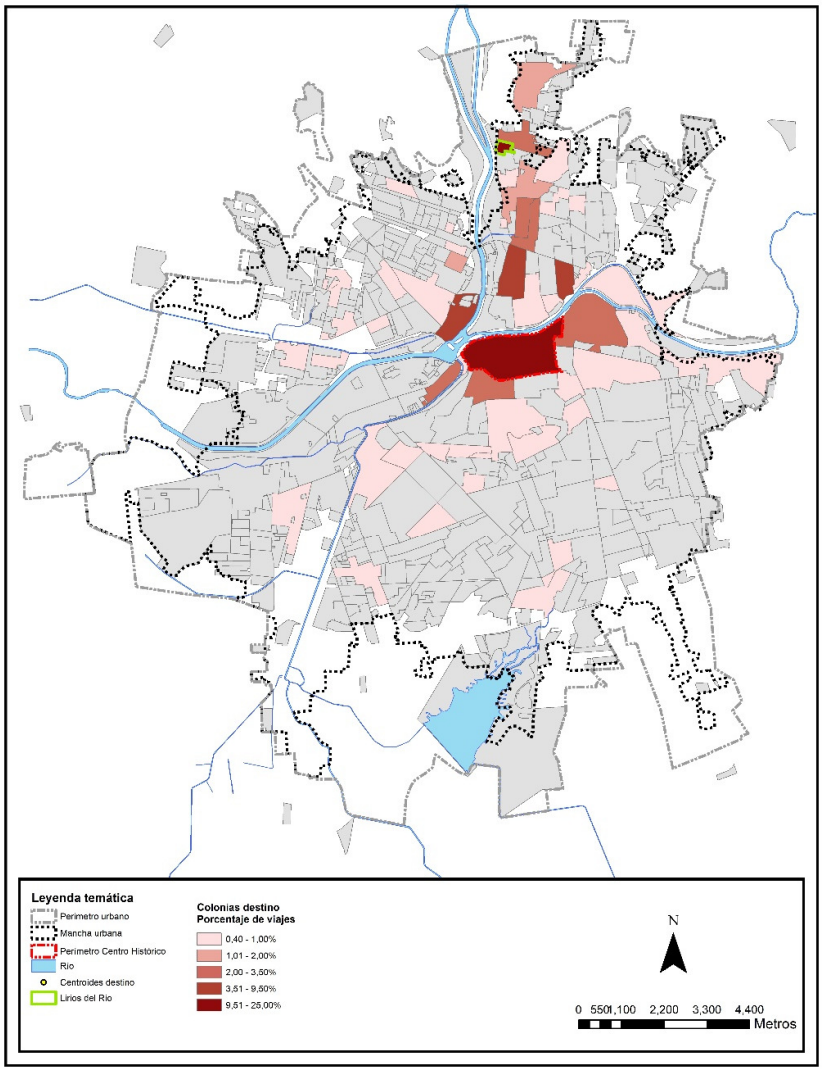
de los cuales ya se ha comentado sus características de subcentro dentro de la estructura urbana de la ciudad, como concentradoras de servicios de diversa índole.

Tabla 84. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino (sin vuelta a casa)

Colonia destino	Porc. viajes	Colonia destino	Porc. viajes
Centro	24,90%	Benito Juárez	0,41%
Lirios del Río	15,92%	Bugambilias	0,41%
Ciudad Universitaria	9,39%	Chapultepec	0,41%
Desarrollo Urbano Tres Ríos	6,12%	Costa Rica	0,41%
Tierra Blanca	5,71%	El Barrio	0,41%
Los Mezcales	3,27%	El Mirador	0,41%
Recursos Hidráulicos	2,45%	Fovissste Chapultepec	0,41%
6 de Enero	2,04%	Fovissste Humaya	0,41%
Almada	2,04%	Fresnos	0,41%
Ignacio Allende	2,04%	Horizontes	0,41%
Las Quintas	2,04%	Huizaches	0,41%
STASE	1,63%	Industrial el Palmito	0,41%
Vicente Lombardo Toledano	1,63%	Infonavit Barrancos	0,41%
Loma de Rodriguera	1,22%	La Campiña	0,41%
5 de Mayo	0,82%	La Conquista	0,41%
CANACO	0,82%	La Lima	0,41%
Colinas de San Miguel	0,82%	Las Huertas	0,41%
Guadalupe	0,82%	Limita de Hitaje	0,41%
Infonavit Humaya	0,82%	Malecón	0,41%
Las Cucas	0,82%	Miguel Hidalgo	0,41%
Lomalinda	0,82%	Musala	0,41%
Lomas del Sol	0,82%	Nuevo Culiacán	0,41%
Solidaridad	0,82%	Salvador Alvarado	0,41%
Villas del Río	0,82%	Santa Fe	0,41%
10 de Abril	0,41%	Vallado Viejo	0,41%
Aquiles Serdán	0,41%	Villa Bonita	0,41%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Figura 75. Porcentaje de viajes de Lirios del Río según colonia destino



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De acuerdo a los resultados encontrados en este estudio puede decirse que, las clases más altas son más selectivas en cuanto a los lugares que visitan, centrando su predilección en ciertas zonas de la ciudad con las que comparten características socioeconómicas o entornos similares en los encontrados en su contexto residencial y, a pesar de ser quienes viajan más intensamente, encontrándose distancias totales más largas por día, lo hacen menos diversamente, es decir, visitan menos zonas que otras clases sociales.

Motivos principales y motivos secundarios

Como se ha mencionado anteriormente, la movilidad en la ciudad está marcada por dos tipos de desplazamientos en general, los primeros que son los que se realizan con motivo de ir al

trabajo y asistir a las instituciones educativas, reconocidos como los que cuentan con una mayor proporción de viajes en el día a día, y los segundos, el resto de desplazamientos que, si bien no se realizan en la misma intensidad que los anteriores, forman parte de la movilidad que se desarrolla en la ciudad e influyen determinantemente en los procesos que se presentan en torno a ésta.

Así pues, se presentan las figuras 76 y 77 en las que se puede visualizar de manera clara las colonias que son receptoras de viaje tanto de los motivos ir al trabajo e ir a la escuela, considerados como principales, y en la segunda, los motivos llamados secundarios, que son el restante de los capturados por la encuesta domiciliaria 2016.

En lo que respecta a los viajes con motivos principales, se detecta un uso extenso del territorio de la ciudad, ya que un buen número de colonias figuran como receptoras de este tipo de desplazamientos, así como áreas concentradoras de viajes, es decir, zonas que reciben más desplazamientos que el resto de la ciudad, ubicadas principalmente en el centro urbano, así como en las cercanías de Zona Dorada (Figura 76. Colonias receptoras de viaje por motivos ir al trabajo e ir a la escuela desde las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río). A su vez, también se presentan zonas que no son receptoras de viajes con motivos principales y que, generalmente se trata de colonias donde el uso residencial es predominante, o que se encuentran alejadas de vialidades jerárquicas de la ciudad. En este sentido, destacan franjas lineales de colonias receptoras de viaje que aparecen de manera paralela a elementos de importancia en la ciudad, como son los cuerpos de agua, los ríos en específico, así como las vialidades principales que a su vez fungen como estructuradoras de la movilidad urbana. La franja lineal de colonias receptoras de viaje que se forma de norte a sur (o viceversa) de la ciudad obedece al seguimiento de la avenida Álvaro Obregón, principal arteria vial de Culiacán, y en la que se localizan numerosos sitios de trabajo, dicha franja se forma prácticamente de un extremo al otro del área urbana, marcando todas las colonias que se encuentran entre dicho límite como receptoras de viaje en mayor o menor medida. Es necesario señalar que, la parte norte de esta franja paralela a la avenida Álvaro Obregón se muestra como una mayor atractora de viajes de este tipo, a comparación de la parte sur de la misma. Hacia el sureste de la ciudad se forma otra de estas figuras lineales de colonias receptoras, que sigue a la avenida Revolución y la avenida H. Colegio Militar, que son muy cercanas entre sí. Mientras que, de este a oeste de la ciudad, es el río el que juega un papel modelador importante en la estructuración de la movilidad por motivos principales, pues las

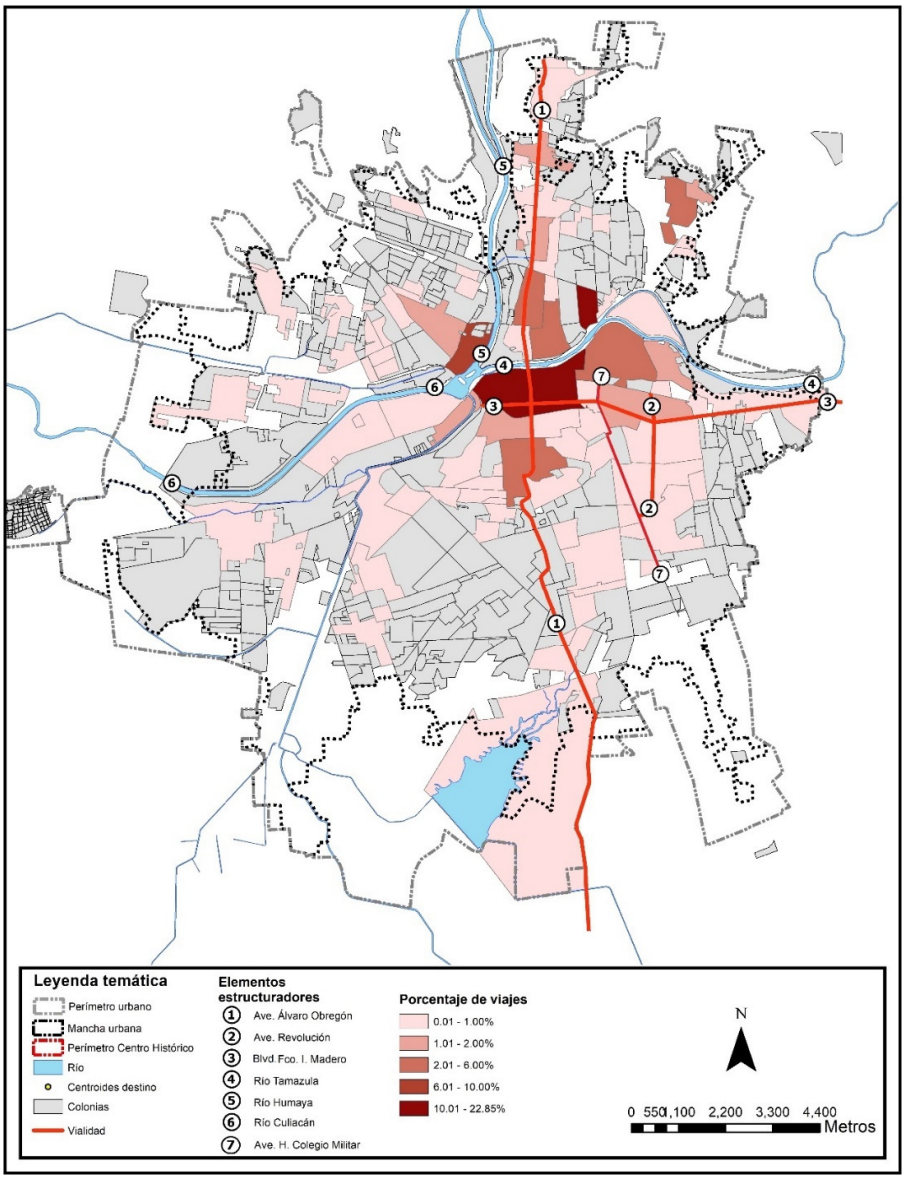
colonias que se sitúan a los márgenes del río Tamazula y Culiacán se identifican como receptoras de desplazamientos, sobre todo las del margen sur de estos ríos, por ser los que se encuentran mayormente desarrollados en su conjunto. Al respecto del resto de las colonias receptoras, se encuentran sin un patrón claro, sobre todo las que son visitadas en la parte noroeste. Por otro lado, se perciben muchas zonas sin recepción de estos desplazamientos, como son las periferias sureste y suroeste, así como la noreste y noroeste, y el área que se forma entre éstas y la zona central de la ciudad.

Los elementos que se identifican como los más importantes en la modelación de la ciudad por motivos principales son, las avenidas Álvaro Obregón, Revolución, Francisco I. Madero y H. Colegio Militar, así como los ríos Tamazula y Humaya, y en menor medida el río Culiacán.

Así pues, puede decirse que, la distribución de las unidades económicas en el territorio de la ciudad juega un papel primordial en la configuración de la movilidad por motivos principales, en especial del motivo ir al trabajo. Sin embargo, a su vez dicha localización obedece a ciertas condiciones específicas de la configuración territorial y morfológica de la ciudad, como es la creación de vialidades, o los cuerpos de agua presentes de manera natural y artificial en Culiacán, mismos que se identifican como los elementos más importantes en la configuración de los desplazamientos. También merece mención especial la localización de los centros educativos, instituciones que también privilegian ubicarse cercanas a vialidades principales o secundarias, sobre todo los de niveles más avanzados. Debe destacarse el hecho que, desde la normativa vigente, se permita la localización de instituciones educativas (a partir de nivel medio superior) casi exclusivamente en vialidades principales de la ciudad, denominadas en el PDDUC 2010 como corredores comerciales, urbanos y regionales, lo cual condiciona de manera sustancial la configuración urbana y, por ende, la movilidad asociada a ésta.



Figura 76. Colonias receptoras de viaje por motivos ir al trabajo e ir a la escuela desde las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río

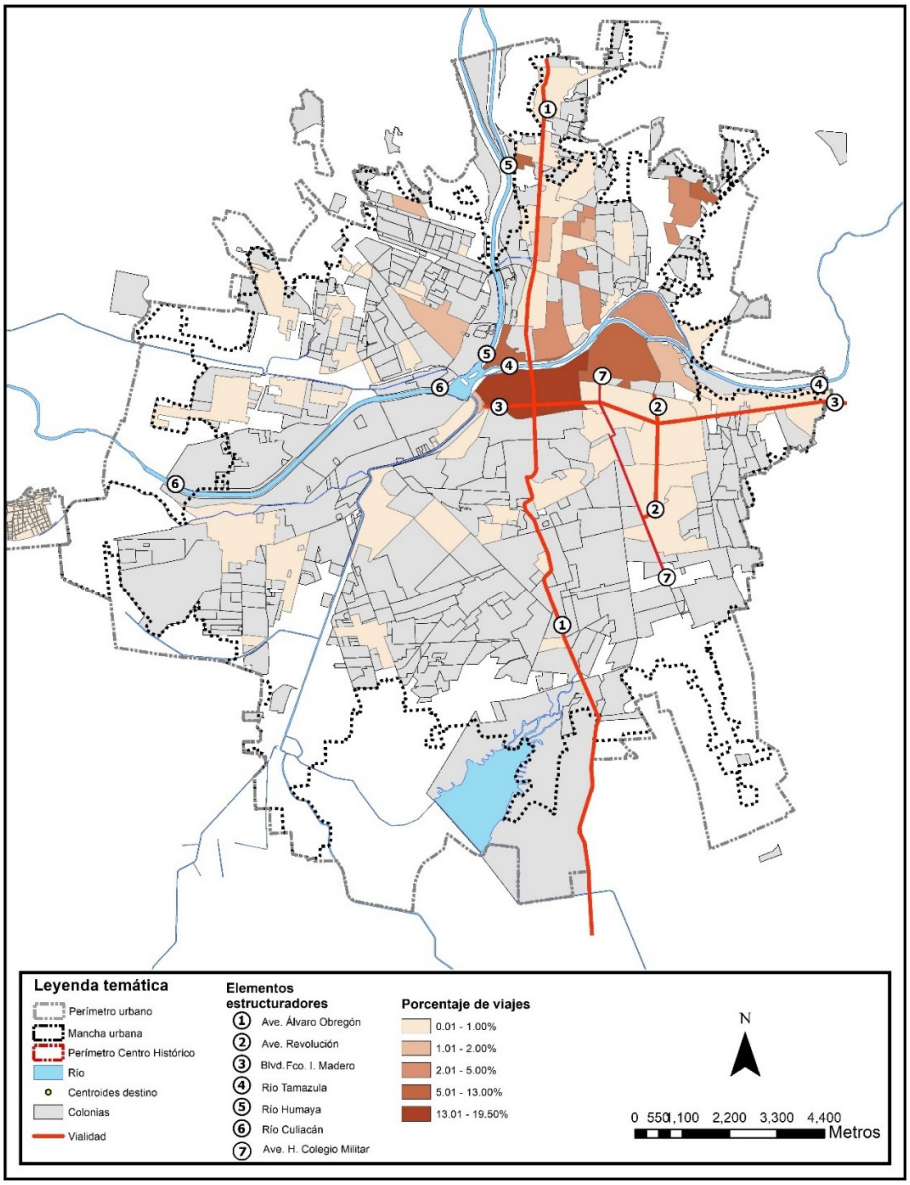


Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

En cuanto a los viajes por motivos secundarios, se han unido en una sola figura, puesto que, como ya se había descrito en el apartado llamado Movilidad y vida cotidiana en Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río, muy difícilmente estos motivos vayan a alcanzar, mucho menos superar, los desplazamientos realizados con la finalidad de ir al trabajo o estudio, que se presentan como una obligación con periodicidad casi diaria y por ende presentan una mayor representatividad, sin embargo y como ya se ha apuntado, forman una parte activa de la dinámica diaria de movimientos intraurbanos en Culiacán.

En la figura 77 es perceptible como la parte centro norte es la que es más intensamente utilizada para este tipo de viajes, lo que sugiere que se privilegia la cercanía con el lugar de residencia para realizar este tipo de actividades en las que existe una cierta flexibilidad en la elección del lugar a visitar. Las áreas que reciben más viajes para realizar actividades de este tipo son la Zona Centro y las colonias contiguas a ésta, que siguen el curso del río Tamazula, a ambas partes de su afluente, con predominancia del lado sur. En segundo lugar, se detecta como receptoras de viajes colonias cercanas a los tres asentamientos estudiados, así como estos mismos asentamientos. Los elementos estructuradores de la movilidad por motivos principales también se encuentran presentes como organizadores de la movilidad por motivos secundarios, pero en menor medida. En este sentido, los elementos que destacan son, la avenida Álvaro Obregón, hacia el norte de la ciudad, entre el área central y Lirios del Río, en menor intensidad el boulevard Francisco I. Madero (de acuerdo con el número de viajes que reciben las colonias que se encuentran sobre éste), y la avenida Revolución, así como el ya mencionado río Tamazula.

Figura 77. Colonias receptoras de viaje por motivos secundarios desde las colonias Interlomas, Zona Dorada y Lirios del Río



Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Gasto en transporte

Una de las implicaciones más significativas de la estructura urbana es el gasto en transporte. Tradicionalmente se asume que, a mayor distancia del centro, mayor es el coste en transporte, lo cual parece un enunciado válido para este análisis, dadas las características de la movilidad al respecto de la distancia de la zona central y distancias recorridas por día. Con la finalidad de esclarecer dicho punto, se elaboró la tabla 85 en primera instancia se observa que

Interlomas, la colonia con el ingreso mensual promedio más alto, presenta el gasto promedio más elevado, con un gasto diario por encima del salario mínimo diario en un 163,32%, a su vez, superando en un 57,80% el gasto que reporta Zona Dorada, la siguiente colonia en orden, quien cuenta con un gasto en transporte diario equivalente en un 94,40% al salario mínimo vigente en 2016, año en que se realizó la encuesta. Por su parte, Lirios del Río se sitúa en tercer lugar en cuanto al gasto promedio total, con un gasto diario equivalente al 79,73% del salario reportado en el año mencionado. Otro indicador de importancia es el gasto por kilómetro recorrido, pues esto se relaciona con una serie de variables, como lo son el tipo de transporte donde se hacen los desplazamientos, la conectividad de los asentamientos, la accesibilidad del transporte público, entre otras. Aunque conocer el impacto de estas variables en el gasto por kilómetro tan solo con los datos con los que se cuenta resulta una tarea muy complicada, estos resultados pueden otorgar una idea de las inconveniencias que se encuentran en cada colonia o la manera en la que esto influye en el desarrollo de la movilidad para cada grupo estudiado. Así pues, se tiene que el gasto medio por kilómetro más alto se presenta en Interlomas, con 7,51 pesos por cada uno de éstos recorrido, en segundo lugar, se encuentra Lirios del Río, con 4,34 pesos al día por kilómetro y, en tercer lugar, pero muy cercano al segundo se presenta Zona Dorada, con un gasto medio por kilómetro de 4,22 pesos. Al respecto de estos resultados, se considera que el elevado gasto en Interlomas es provocado por el alto índice de uso del automóvil privado, aunado a que, según la observación que se realizó en campo, el tipo de vehículos con los que se contaba eran tanto más grandes en tamaño, abundando los monovolúmenes, tipo SUV, así como tipo deportivo, como de gamas más altas, que regularmente cuentan con un consumo de gasolina más elevado. El gasto en los otros dos asentamientos se presenta muy similar entre ellos, pero la diferencia puede estar implicando ciertas condiciones particulares en cada uno de éstos. En el caso de Lirios del Río, asentamiento con el gasto promedio por kilómetro en segundo lugar, cuenta con un mayor uso del transporte público y de viajes a pie, lo cual en primera instancia debería favorecer un gasto menor, sin embargo, se presenta la situación contraria. Esto se puede deber a varios factores, en primer lugar, que los viajes en transporte público sean muy cortos, lo cual parece una teoría válida debido a la alta centralización encontrada en muchos de los motivos de viaje, elevando el gasto por kilómetro, ya que se paga una tarifa única independientemente de la distancia recorrida, o que se hagan varios trasbordos para llegar al destino debido a la configuración y centralización de las rutas y que esto incremente este costo ya que, como se ha descrito, no se cuenta con un sistema integrado de transporte, y por cada trasbordo se ha de pagar un

boleto nuevo. Por otra parte, también se reconoce la existencia de un parque vehicular más antiguo en esta colonia, lo que también puede estar influyendo en el gasto que se hace en el caso de los viajes en vehículo particular.

Tabla 85. Promedio de gasto mensual en transporte y gasto por kilómetro

Colonia	Promedio de gasto en transporte mensual (pesos)	Promedio de gasto en transporte diario (pesos)	Promedio de km recorridos por día	Gasto medio por km (pesos)
Interlomas	3.392,52	111,52	14,83	7,51
Zona Dorada	1.961,00	64,46	15,27	4,22
Lirios del Río	1.656,19	54,44	12,53	4,34
General	2.236,78	73,52	14,41	5,10

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

De acuerdo con los datos obtenidos en la tabla 86, Interlomas es la colonia que tiene el gasto neto más elevado en transporte, teniendo la proporción más fuerte en el rango que va de 2.501 a 3.000 pesos mensuales, con un 23,36% de sus habitantes dentro de éste. Para este asentamiento, la mayor proporción de gasto en transporte se encuentra entre los rangos que van de 1.501 a 4.000 pesos mensuales. concentrando el 78,79% de las personas encuestadas entre esos cinco rangos, siendo el intervalo con la mayor proporción la que va de 2.501 a 3.000 pesos mensuales, con el 23,36% del total. Es, además, la colonia que cuenta con una mayor cantidad de su población en los rangos de gasto más altos, y la menor en los más bajos, según los capturados por la encuesta domiciliaria 2016.

En lo que respecta a Zona Dorada, el intervalo de gasto con el mayor porcentaje va de 1.501 a 2.000 pesos mensuales, con un 28,00% de la población encuestada. La mayoría de la población de esta colonia concentra sus gastos entre 501 hasta los 2.000 pesos mensuales, agrupando estos tres rangos el 65,00% del total. Los intervalos mayores a 4.000 pesos mensuales cuentan con una proporción muy baja.

Por su parte, Lirios del Río concentra la mayor proporción de población en los rangos entre 501 hasta 2.000 pesos mensuales, agrupando estos tres intervalos el 71,19% del total. El rango con mayor proporción es el que registra un gasto familiar mensual entre 501 a 1.000 pesos. Es el asentamiento con el menor gasto neto, según los rangos con mayor proporción de población. Asimismo, es el que cuenta con menor representatividad en los rangos de gasto más altos.

Tabla 86. Gasto familiar mensual en transporte

Gasto familiar mensual en transporte	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
$0 - $500	0,00%	4,50%	5,08%	3,53%
$501 - $1.000	0,00%	17,00%	26,27%	15,29%
$1.001 - $1.500	1,87%	20,00%	24,58%	16,71%
$1.501 - $2.000	11,21%	28,00%	20,34%	21,65%
$2.001 - $2.500	12,15%	8,50%	12,71%	10,59%
$2.501 - $3.000	23,36%	9,00%	6,78%	12,00%
$3.001 - $3.500	16,82%	6,00%	0,85%	7,29%
$3.501 - $4.000	14,95%	3,50%	1,69%	5,88%
$4.001 - $4.500	8,41%	0,50%	0,00%	2,35%
$4.501 - $5.000	5,61%	1,50%	0,85%	2,35%
> $5.001	5,61%	1,50%	0,85%	2,35%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Sin embargo, los datos anteriores no permiten la comparación entre el ingreso y el gasto que se hace en transporte, lo cual es necesario a fin de ahondar en las diferencias entre los distintos grupos económicos, y las colonias en particular. Así pues, en la tabla 87 se realiza este análisis comparativo que permite conocer estas características, dicha tabla resalta el intervalo que cuenta con los porcentajes más altos de representatividad, según lo expuesto en la tabla 88 que indica los rangos de gasto en transporte y el porcentaje de población en esos intervalos.

En primer lugar, se tiene que, en el grupo de ingresos más repetido entre la totalidad de la encuesta domiciliaria 2016, siendo el que va de 12.000 a 20.000 pesos mensuales, los rangos de gasto en transporte que más se repiten se concentran entre 1.501 y 3.000 pesos mensuales, lo cual representa una variación entre el 7,5% y el 25% de los ingresos familiares mensuales. Para el caso del rango que más se repite, que va de 1.501 a 2.000 pesos mensuales, la proporción del ingreso que significa va de 7,5% a 16,6%. En este caso, los rangos de gasto mensual en transporte más altos, a partir de 3.501 descienden de manera significativa, asimismo, el intervalo más bajo de gasto en transporte cuenta con muy baja representatividad. El rango de ingresos mensual que ocupa el segundo lugar en cuanto a proporción, que va de 8.000 a 12.000 pesos mensuales, presenta un comportamiento similar al anterior, contando con los porcentajes más altos de representatividad en los intervalos de gasto entre 501 y 2.000 pesos mensuales, lo cual significa entre el 4,17% y el 25% del ingreso, y en su rango más repetido, que es el de 501 a 1.000 pesos mensuales, la proporción del gasto es entre el 4,17% y el 12,5% del ingreso familiar mensual. De nueva cuenta, a medida que se incrementa el

gasto mensual, también desciende su representatividad. Estas diferencias tan significativas en las proporciones del ingreso que representan el gasto en transporte se deben a las variaciones de los rangos, ya que se realiza el cálculo considerando la cifra mayor del ingreso y la menor del gasto, mismo que arroja el umbral más bajo, así como la cifra menor del ingreso y la mayor del gasto, para conocer el umbral más alto, o la proporción mayor posible dentro de dichos intervalos. Para los rangos de ingreso más bajos, si bien, la mayoría de su representatividad se mantiene también dentro de los intervalos de gasto en transporte más bajos, la proporción del ingreso que representa aumenta a medida que bajan sus ingresos. Por ejemplo, el rango que va de los 3.500 a 5.000 pesos mensuales de ingreso, cuenta con la mayor representatividad de gasto en el intervalo de 1.001 a 1.500 pesos mensuales, siendo entre el 20,02% y el 42,85% de sus ingresos. En el caso contrario, para quienes ostentan mayores ingresos, si bien las cantidades netas del gasto aumentan, la proporción de éstas en cuanto a los ingresos no lo hacen en la misma medida, significando un porcentaje menor al reportado por quienes cuentan con ingresos menores, asimismo, la diferencia entre las proporciones se reduce. Como ejemplo de lo anterior, se tiene el intervalo de quienes perciben entre 30.000 y 40.000 pesos mensuales, mismos que cuentan con la concentración de población más alta en el rango de gasto entre 2.501 y 3.000 pesos mensuales, lo cual significa del 6,25% al 10% del ingreso familiar mensual.

Tabla 87. Porcentaje de gasto en transporte según el ingreso familiar mensual, de los datos totales

Gasto de gasolina	Menor de $2,200	Entre $2,200 y $3,500	Entre $3,500 y $5,000	Entre $5,000 y $8,000	Entre $8,000 y $12,000	Entre $12,000 y $20,000	Entre $20,000 y $30,000	Entre $30,000 y $40,000	Entre $40,000 y $50,000	Más de $50,000
$0 - $500	0 - 22,73%	22,73 - 14,29%	14,29 - 10,00%	10,00 - 6,25%	6,25 - 4,17%	4,17 - 2,5%	4,17 - 1,67%	1,67 - 1,25%	1,25 - 1,00%	1,00% o menor
$501 - $1.000	-	14,31 - 45,45%	10,05 - 28,57%	6,26 - 20,00%	4,18 - 12,50%	2,51 - 8,33%	1,67 - 5,00%	-	-	-
$1.001 - $1.500	45,50 - 68,18%	26,60 - 67,18%	20,02 - 42,76%	12,51 - 30,00%	8,34 - 18,75%	5,01 - 15,50%	3,34 - 7,50%	-	-	-
$1.501 - $2.000	-	-	30.02 - 57.14%	18,75 - 40,00%	12,51 - 25,00%	7,51 - 16,67%	5,00 - 10,00%	3,75 - 6,67%	3,00 - 5,00%	-
$2.001 - $2.500	-	57,17 - 113,64%	40,02 - 71,43%	25,01 - 50,00%	16,68 - 31,25%	10,01 - 20,83%	6,67 - 15,50%	5,00 - 8,33%	-	5,00% o menor
$2.501 - $3.000	-	-	-	-	20,84 - 37,50%	12,51 - 25,00%	8,34 - 15,00%	6,25 - 10,00%	-	-
$3.001 - $3.500	-	-	60,02 - 100,00%	-	25,01 - 43,75%	15,01 - 29,17%	10,00 - 17,50%	7,50 - 11,67%	6,00 - 8,75%	-
$3.501 - $4.000	-	-	70,02 - 114,29%	43,76 - 80,00%	29,18 - 50,00%	17,51 - 33,33%	11,67 - 20,00%	8,75 - 13,33%	7,00 - 10,00%	-
$4.001 - $4.500	-	-	-	-	33,34 - 56,25%	-	13,34 - 22,50%	10,00 - 15,00%	8,00 - 11,25%	-
$4.501 - $5.000	-	-	-	-	-	22,51 - 41,67%	15,00 - 25,00%	11,25 - 16,67%	9,00 - 12,50%	-
> $5.001	-	-	-	-	-	25,01% o más	16,67% o más	12,50% o más	10,00% o más	10,00% o más

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 88. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual, de los datos totales

Gasto familiar mensual en transporte	Menor de $2.200	Entre $2.200 y $3.500	Entre $3.500 y $5.000	Entre $5.000 y $8.000	Entre $8.000 y $12.000	Entre $12.000 y $20.000	Entre $20.000 y $30.000	Entre $30.000 y $40.000	Entre $40.000 y $50.000	Más de $50.000	Total
$0 - $500	0,00%	0,71%	0,47%	1,42%	0,47%	0,47%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,54%
$501 - $1.000	0,00%	1,42%	2,59%	5,19%	4,25%	1,42%	0,47%	0,00%	0,00%	0,00%	15,33%
$1.001 - $1.500	0,24%	0,94%	3,54%	4,48%	4,72%	2,36%	0,47%	0,00%	0,00%	0,00%	16,75%
$1.501 - $2.000	0,00%	0,00%	0,71%	4,72%	5,90%	5,19%	4,48%	0,47%	0,24%	0,00%	21,70%
$2.001 - $2.500	0,00%	0,47%	0,47%	0,94%	1,65%	4,48%	1,65%	0,71%	0,00%	0,24%	10,61%
$2.501 - $3.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,36%	4,25%	3,30%	2,12%	0,00%	0,00%	12,03%
$3.001 - $3.500	0,00%	0,00%	0,24%	0,00%	0,94%	2,12%	2,12%	1,18%	0,71%	0,00%	7,31%
$3.501 - $4.000	0,00%	0,00%	0,24%	0,47%	0,47%	0,24%	3,30%	0,94%	0,24%	0,00%	5,90%
$4.001 - $4.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,24%	0,00%	0,71%	1,18%	0,24%	0,00%	2,36%
$4.501 - $5.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	0,47%	0,47%	0,24%	0,00%	2,12%
> $5.001	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	0,24%	0,24%	0,24%	0,71%	2,36%
Total	0,24%	3,54%	8,25%	17,22%	20,99%	22,41%	17,22%	7,31%	1,89%	0,94%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

El análisis anterior se replicó en cada colonia; en Interlomas, la colonia con los ingresos promedio más elevados, se tiene que, del grupo con los ingresos más frecuentes, entre 20.000 y 30.000 pesos mensuales, el rango de gasto en transporte que más se repitió fue de 2.501 a 3.000 pesos, representando entre el 8,33% y el 15% del ingreso (Tabla 89. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Interlomas). En lo que respecta a Zona Dorada, el rango de ingreso más repetido, de 12.000 a 20.000 pesos mensuales, concentra la proporción más alta de gasto en el intervalo de 1.501 a 3.000 pesos mensuales, lo cual significa del 7,51% al 16,67% de los ingresos (Tabla 90. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Zona Dorada). Mientras que, en Lirios del Río, el ingreso que se más se repite, que va de 8.000 a 12.000 pesos mensuales, centra su gasto en transporte en el intervalo de 1.001 a 1.500 pesos mensuales, representando del 8,34% al 18,75% (Tabla 91. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Lirios del Río).



Tabla 89. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Interlomas

Gasto de gasolina	Menor de $2.200	Entre $2.200 y $3.500	Entre $3.500 y $5.000	Entre $5.000 y $8.000	Entre $8.000 y $12.000	Entre $12.000 y $20.000	Entre $20.000 y $30.000	Entre $30.000 y $40.000	Entre $40.000 y $50.000	Más de $50.000	Total
$0 - $500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
$501 - $1.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
$1.001 - $1.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	0,94%	0,00%	0,00%	0,00%	1,89%
$1.501 - $2.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	1,89%	5,66%	1,89%	0,94%	0,00%	11,32%
$2.001 - $2.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	2,83%	4,72%	2,83%	0,00%	0,94%	12,26%
$2.501 - $3.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	3,77%	11,32%	8,49%	0,00%	0,00%	23,58%
$3.001 - $3.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,89%	7,55%	4,72%	2,83%	0,00%	16,98%
$3.501 - $4.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	10,38%	3,77%	0,94%	0,00%	15,09%
$4.001 - $4.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,83%	4,72%	0,94%	0,00%	8,49%
$4.501 - $5.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,89%	1,89%	0,94%	0,00%	4,72%
> $5.001	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,94%	0,00%	0,94%	0,94%	2,83%	5,66%
Total	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,89%	12,26%	45,28%	29,25%	7,55%	3,77%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 90. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Zona Dorada

Gasto de gasolina	Menor de $2.200	Entre $2.200 y $3.500	Entre $3.500 y $5.000	Entre $5.000 y $8.000	Entre $8.000 y $12.000	Entre $12.000 y $20.000	Entre $20.000 y $30.000	Entre $30.000 y $40.000	Entre $40.000 y $50.000	Más de $50.000	Total
$0 - $500	0,00%	0,50%	1,00%	1,50%	0,50%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	4,50%
$501 - $1.000	0,00%	2,50%	2,00%	6,00%	4,00%	1,50%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	17,00%
$1.001 - $1.500	0,50%	1,50%	4,50%	5,50%	4,50%	3,00%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%
$1.501 - $2.000	0,00%	0,00%	1,00%	5,50%	8,00%	7,00%	6,50%	0,00%	0,00%	0,00%	28,00%
$2.001 - $2.500	0,00%	0,50%	1,00%	0,00%	2,00%	4,00%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,50%
$2.501 - $3.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,00%	6,00%	1,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,00%
$3.001 - $3.500	0,00%	0,00%	0,50%	0,00%	1,50%	3,50%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	6,00%
$3.501 - $4.000	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	1,00%	0,00%	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	3,50%
$4.001 - $4.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%
$4.501 - $5.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%
> $5.001	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,00%	0,50%	0,00%	0,00%	0,00%	1,50%
Total	0,50%	5,00%	10,50%	19,00%	24,00%	28,50%	12,50%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 91. Proporción de población según ingresos familiares y gasto en transporte mensual en Lirios del Río.

Gasto de gasolina	Menor de $2.200	Entre $2.200 y $3.500	Entre $3.500 y $5.000	Entre $5.000 y $8.000	Entre $8.000 y $12.000	Entre $12.000 y $20.000	Entre $20.000 y $30.000	Entre $30.000 y $40.000	Entre $40.000 y $50.000	Más de $50.000	Total
$0 - $500	0,00%	1,69%	0,00%	2,54%	0,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,08%
$501 - $1.000	0,00%	0,85%	5,93%	8,47%	8,47%	2,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	26,27%
$1.001 - $1.500	0,00%	0,85%	5,08%	6,78%	9,32%	2,54%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	24,58%
$1.501 - $2.000	0,00%	0,00%	0,85%	7,63%	6,78%	5,08%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	20,34%
$2.001 - $2.500	0,00%	0,85%	0,00%	3,39%	1,69%	6,78%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	12,71%
$2.501 - $3.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,08%	1,69%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	6,78%
$3.001 - $3.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%
$3.501 - $4.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%	0,00%	0,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,69%
$4.001 - $4.500	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
$4.501 - $5.000	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%
> $5.001	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,85%
Total	0,00%	4,24%	11,86%	29,66%	33,05%	21,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Si bien la población de estas colonias comparte condiciones similares en cuanto a ubicación dentro de la estructura urbana de la ciudad y las tres cuentan con vías primarias cercanas a estos asentamientos, las diferencias atribuibles a las condiciones socioeconómicas otorgan a cada una de estas colonias diferentes niveles de movilidad. Según Argüelles León y Argüello Méndez (2012) el uso del espacio urbano se encuentra determinado en gran medida por el grado de movilidad de la población, para lo cual se establecen tres diferentes grados, el primer nivel se relaciona con las colonias que tienen un elevado número de vehículos, lo que les permite moverse por toda la ciudad sin complicaciones, que en este caso sería Interlomas, al contar tanto con el mayor número de vehículos por familia, como por el mayor índice de viajes en este medio. El grado intermedio de movilidad, señalan estos autores que se relaciona con colonias donde existe un adecuado número de rutas de transporte, así como de unidades, por lo que se garantiza la movilidad de tipo laboral o por motivos principales. De acuerdo al análisis realizado en esta investigación, este grado intermedio, podría ser atribuido a Zona Dorada, no tanto por contar con un adecuado número de unidades y rutas disponibles para la población que reside ahí, de las cuales se cuenta con dos, sino por el número de vehículos privados que facilitan la movilidad por el resto de la ciudad, lo cual se refleja en los índices que se encuentran para esta colonia, como un elevado número de viajes por día, así como un alto número de kilómetros recorridos. El tercer nivel de la movilidad es un grado bajo, mismo que presenta una mayor desventaja debido a una inadecuada cobertura de transporte, tanto en rutas como en unidades, dificultando, principalmente, la movilidad por trabajo, mencionan los autores. Dicho grado de movilidad es atribuido a Lirios del Río, debido a que



se detecta una menor cantidad de desplazamientos en este asentamiento, si bien el análisis realizado pareciera indicar que los viajes con motivo de trabajo se encuentran cubiertos y es la movilidad de motivos secundarios la que se ve afectada, no es posible afirmar contundentemente que la movilidad por motivos principales no lo sea, o que se rechacen puestos laborales por no poder acceder de manera eficaz a éstos.



7. ENTENDIENDO LA MOVILIDAD COTIDIANA.

La movilidad es un elemento de la vida de las personas que se encuentra sujeta a variadas circunstancias, en la que las particularidades juegan un papel modelador importante en su definición. Como se ha visto en los capítulos anteriores, diversas cuestiones de tipo personal como las características sociales, económicas, o las atribuibles al territorio, como la configuración espacial de la ciudad, el espacio urbano, o la conformación de las vías de circulación, entre otras, se describen como de las particularidades más sustanciales que imprimen estas características individuales a una movilidad colectiva.

Uno de esos elementos modeladores que no se ha abordado hasta el momento son las preferencias personales, que en gran medida se fundamentan en las valoraciones y percepciones individuales sobre alguna característica o elemento de la movilidad, de la ciudad o del espacio mismo. Aditjandra (2013) señala que las actitudes de la ciudadanía, más que otras características espaciales, ejercen una influencia mayor sobre los patrones de desplazamiento, al menos sobre la modalidad del automóvil privado.

La encuesta domiciliaria 2016 consideró un apartado para conocer la percepción de la población sobre estas características. Toda vez que las preguntas fueron planteadas en una escala de Likert, se valora la actitud de la población frente a ciertas afirmaciones ante las cuales se pretende evaluar su influencia en los resultados obtenidos ya descritos en los capítulos anteriores y tratar de comprender las motivaciones intrínsecas de dichas decisiones. Aun así, existen muchas de las decisiones que no pueden ser comprendidas con base en dichas valoraciones, por lo cual se complementa esta parte de la investigación con la información obtenida a partir de las entrevistas en profundidad.

7.1. Eligiendo los medios de transporte

Uno de los resultados más importantes del análisis realizado es la alta tasa de viajes en automóvil privado que realiza la población de las tres colonias estudiadas en general, con sus respectivas variaciones, como ya se ha apuntado.

Así pues, según los resultados del apartado de variaciones y percepciones contenido en la encuesta, uno de los posibles motivos por los cuales se encuentran tantos viajes en automóvil es debido a que la población percibe que el automóvil es el medio de transporte más seguro.



De los tres medios con los que se le comparó en cuanto a la sensación de seguridad, que fueron transporte público, bicicleta y a pie, la población de las tres colonias manifestó sentirse más segura en automóvil privado. El medio con el que la comparación resultó más desfavorable a nivel general fue la bicicleta, pues un 64,24% de las personas encuestadas expresan estar en total acuerdo con que viajar en vehículo privado es más seguro que dicho medio (Tabla 92. Respuestas a la pregunta, ¿viajar en auto es más seguro que en bicicleta?). A nivel individual, es decir, de los resultados obtenidos por cada colonia, el transporte público encontró una mayor desventaja en cuanto a sensación de seguridad dentro de la población residente de Interlomas, lo que podría ser una de las razones que motivan una tasa de viajes en automóvil privado tan alta en dicho asentamiento, más no la única (Tabla 93. Respuestas a la pregunta, ¿viajar en auto es más seguro que en transporte público?). A este mismo respecto, Zona Dorada es el asentamiento donde se encuentra la menor polarización en cuanto a la sensación de seguridad que proporcionan los viajes en automóvil privado en comparación con el transporte público, ya que es la que presenta la menor proporción en sus respuestas en completo acuerdo con dicho cuestionamiento, así como en completo desacuerdo. En concordancia con lo anterior, las razones detrás de la elección del vehículo privado por encima del transporte público por parte de la población de Zona Dorada cuentan con otras variables de igual o mayor peso que la sensación de seguridad, aunque, según lo expresado en las entrevistas en profundidad aplicadas, esta fue una de las cuestiones que tuvo una mayor consideración al repetirse constantemente dicha respuesta por parte de la población a la hora de elegir conscientemente el transporte en el cual desplazarse. Por otro lado, la comparación de los viajes a pie en con el automóvil fue la que menos polarización presentó en cuanto a las respuestas emitidas, de acuerdo con la proporción de personas que manifestaron no estar de acuerdo ni en desacuerdo con que el automóvil es más seguro que viajar a pie (Tabla 94. Respuestas a la pregunta, ¿viajar en auto es más seguro que en ir a pie?).

Tabla 92. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en bicicleta

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	3,74%	2,50%	5,08%	3,53%
En desacuerdo	3,74%	1,50%	8,47%	4,00%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12,15%	9,50%	17,80%	12,47%
De acuerdo	18,69%	13,00%	17,80%	15,76%
Completamente de acuerdo	61,68%	73,50%	50,85%	64,24%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 93. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en transporte público

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	3,74%	3,00%	9,32%	4,94%
En desacuerdo	4,67%	2,00%	5,93%	3,76%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6,54%	29,00%	18,64%	20,47%
De acuerdo	19,63%	23,00%	18,64%	20,94%
Completamente de acuerdo	65,42%	43,00%	47,46%	49,88%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

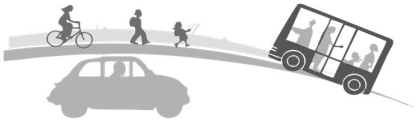
Tabla 94. Respuestas a la afirmación; Viajar en auto es más seguro que en ir a pie

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	4,67%	3,50%	7,63%	4,94%
En desacuerdo	4,67%	4,50%	9,32%	5,88%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	30,84%	28,50%	29,66%	29,41%
De acuerdo	8,41%	9,50%	9,32%	9,18%
Completamente de acuerdo	51,40%	54,00%	44,07%	50,59%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Se reconoce que una de las variables que más influye en la elección de los medios de transporte es el estado del transporte público, tanto de las unidades, las rutas, la cobertura del espacio urbano o la accesibilidad a éste. El mal estado o funcionamiento de las unidades desincentivan su uso, provocando que la población se decante por otros medios, cuando está dentro de sus posibilidades el automóvil privado principalmente, impulsando a su vez el sueño aspiracional de contar con uno. En este sentido, este análisis permitió conocer la valoración de la población sobre ciertos aspectos del transporte público.

En primer lugar, se valoró la percepción sobre la cobertura de las rutas de transporte, a fin de conocer si éstas cubrían la necesidad de desplazamiento de la población encuestada dentro de la ciudad. Las respuestas emitidas indican que la población, en general se inclina más a pensar que dichas necesidades sí son cubiertas por el transporte público, el asentamiento que mejor valoración tuvo al respecto fue Lirios del Río, precisamente donde más se utiliza, y donde se estuvo en mayor desacuerdo fue en Interlomas, donde menos se utiliza (Tabla 95. Respuestas a la afirmación; El transporte público cubre su necesidad de desplazamiento dentro de la ciudad). Esta valoración por parte de la población lleva a establecer dos posiciones al respecto; la primera, es que las necesidades de desplazamiento de la población con un nivel socioeconómico más alto no son satisfechas y esto influye para su poca



utilización; y la segunda, es la hipótesis de que no se ha corroborado si verdaderamente el transporte público podría trasladarles a donde requieren y sus respuestas fueron emitidas con base al poco conocimiento que se tiene de éste debido a su escasa utilización.

En segundo lugar, se cuestionó acerca de la accesibilidad al transporte público, variable en la que influyen al menos dos cuestiones; la primera, es la estructura urbana como tal, pues de acuerdo a su configuración, las paradas de transporte pueden situarse cercanas o lejanas a las viviendas, o la cobertura de éste puede verse afectada debido, entre otras cosas, a la fragmentación del territorio; y en segundo lugar, se encuentra la configuración de las rutas de transporte, de la cual depende directamente la posibilidad de acceder a éste por parte de la población. Según lo contenido en la tabla 96 se puede inferir que, a nivel general, la población de las colonias analizadas percibe una buena accesibilidad desde su vivienda al transporte público, encontrándose la mejor valoración en Zona Dorada, mientras que la población que reside en Interlomas percibe la peor accesibilidad entre las tres colonias analizadas. Una cuestión que llama la atención al respecto de dichos resultados, es el hecho que, de las tres colonias, Zona Dorada es la que se encuentra más separada espacialmente del resto de la ciudad, lo que dificulta la oferta de rutas de transporte público, sin embargo, la configuración interior de la colonia permite un mejor acceso al transporte público desde prácticamente cualquier punto de ésta. A este mismo respecto, Interlomas y Lirios del Río, si bien no se encuentran separadas espacialmente del resto de la ciudad, el acceso al transporte público no es tan inmediato, debido a la frecuencia de paso en el caso de Lirios del Río -según lo expresado en las entrevistas en profundidad-, así como a la configuración interior de la colonia y de su contexto inmediato, que provoca que se tenga que andar más desde ciertos puntos para llegar a la zona de paso de éste. Un caso similar se presenta en Interlomas, pues dentro de este asentamiento no existe ninguna ruta que la atraviese, por lo que se tienen que desplazar fuera de ésta para poder acceder al transporte público.

Tabla 95. Respuestas a la afirmación; El transporte público cubre su necesidad de desplazamiento dentro de la ciudad

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	30,84%	8,00%	9,32%	14,12%
En desacuerdo	31,78%	11,50%	8,47%	15,76%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	27,10%	29,00%	22,88%	26,82%
De acuerdo	5,61%	21,00%	24,58%	18,12%
Completamente de acuerdo	4,67%	30,50%	34,75%	25,18%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

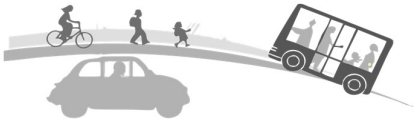


Tabla 96. Respuestas a la afirmación; Desde su vivienda tiene fácil acceso al transporte público

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	32,71%	1,00%	1,69%	9,18%
En desacuerdo	32,71%	0,50%	5,93%	10,12%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	23,36%	6,50%	12,71%	12,47%
De acuerdo	10,28%	11,50%	37,29%	18,35%
Completamente de acuerdo	0,93%	80,50%	42,37%	49,88%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otro lado, y una vez conociendo la percepción de los dos aspectos anteriores del transporte público, se cuestionó acerca de la preferencia de uso, a fin de que, conociendo la valoración sobre la accesibilidad y la cobertura, se pudieran establecer las relaciones correspondientes. Al respecto se tiene que, la población de estas tres colonias no prefiere los viajes en transporte público por encima de los desplazamientos en automóvil (Tabla 97. Respuestas a la afirmación; Prefiere viajar en transporte público antes que en automóvil siempre que le sea posible), ni aún en las colonias donde fue mejor valorada la cobertura del transporte o su accesibilidad, lo que sugiere que, para incentivar su uso, no es suficiente con tan solo mejorar estos aspectos abordados. Una valoración general del transporte público indica que, en general, las personas evalúan el transporte público de la ciudad en un punto neutro, es decir, ni malo ni bueno, con una tendencia a percibirlo como malo, dada la proporción de respuestas emitidas entre "malo" y "muy malo" (Tabla 98. Respuestas a la pregunta; ¿Cómo considera el transporte público de Culiacán?). La mejor valoración fue de parte de la población de Lirios del Río, colonia donde más se utiliza. Sorprendentemente, se encontró una valoración muy similar entre Zona Dorada e Interlomas, encontrándose un mayor porcentaje de respuestas que lo valoraban como muy malo en Zona Dorada, población que hace mayor uso de éste que en Interlomas.

Por último, se valoró la intención de uso del transporte público por parte de la población de existir mejoras en sus características y funcionamiento, sin especificar cuáles podrían ser dichas mejorías. Al respecto, una importante proporción de la población se inclina a ser potenciales usuarios y usuarias habituales del transporte de existir mejorías en éste en correspondencia a sus respuestas "de acuerdo" y "completamente de acuerdo" (Tabla 99. Respuestas a la afirmación; Si hubiera mejoras en el transporte público, consideraría usarlo más para hacer sus vueltas diarias). Asimismo, se detecta un considerable porcentaje de personas indecisas al respecto, con base en las respuestas "ni de acuerdo" y "ni en

desacuerdo", quienes, con las estrategias adecuadas, también podrían ser movidas a la categoría que valore usarlo más frecuentemente, considerando que, un mayor uso del transporte público podría beneficiar a la movilidad en la ciudad y contrarrestar cierta problemática asociada al uso de los medios particulares. En Interlomas fue donde se encontró una mayor reticencia en la intención de uso, aún mencionando las posibles mejorías, aunque también se presentó una importante proporción de población indecisa, es decir que no estuvo de acuerdo ni en desacuerdo con la afirmación.

Tabla 97. Respuestas a la afirmación; Prefiere viajar en transporte público antes que en automóvil siempre que le sea posible

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	45,79%	27,00%	17,80%	29,18%
En desacuerdo	43,93%	22,00%	20,34%	27,06%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5,61%	26,50%	24,58%	20,71%
De acuerdo	3,74%	11,00%	16,10%	10,59%
Completamente de acuerdo	0,93%	13,50%	21,19%	12,47%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 98. Respuestas a la pregunta; ¿Cómo considera el transporte público de Culiacán?

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Muy malo	3,77%	12,76%	8,55%	9,31%
Malo	33,02%	30,10%	13,68%	26,25%
Ni malo ni bueno	52,83%	45,92%	38,46%	45,58%
Bueno	9,43%	10,20%	29,06%	15,27%
Muy bueno	0,94%	1,02%	10,26%	3,58%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 99. Respuestas a la afirmación; Si hubiera mejoras en el transporte público, consideraría usarlo más para hacer sus vueltas diarias

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	14,95%	3,50%	1,69%	5,88%
En desacuerdo	27,10%	8,00%	7,63%	12,71%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	23,36%	17,00%	15,25%	18,12%
De acuerdo	15,89%	21,50%	27,12%	21,65%
Completamente de acuerdo	18,69%	50,00%	48,31%	41,65%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Las entrevistas en profundidad presentan una aproximación a las mejoras que la población considera necesarias para hacer un uso más intensivo del transporte público en la ciudad de Culiacán. Dichas mejoras se dividen en seis categorías principales que agrupan una serie de afirmaciones que guardan relación con dicha categoría, las cuales son;

- *Rapidez*, entendido como el mejoramiento del tiempo que se consume en los desplazamientos.

  "Porque si los camiones no fueran tan lentos o si tuvieran mejores rutas, sería una chulada andar en camión" Omar, E-Zd-IV

  "Más que nada la rapidez, más que la comodidad de la música y eso, yo creo que eso ya pasaría a un segundo término. Si sintiera que llegara más rápido" Hilda, E-Zd-V

- *Comodidad y mejoramiento de las unidades,* mejorar físicamente las unidades de transporte público, con aire acondicionado integrado, comodidad en los asientos y demás características del vehículo.

  "En cuanto al servicio que se ofrece con relación al vehículo, que esté en buen estado, que tenga aire acondicionado, que haya buena atención por la persona que conduce, […], que haya un vehículo confiable" Luz, E-It-III

  "No están bien los camiones como para, es lo que le hace falta, más mantenimiento, del aire, sobre todo. Y pues la atención un poco de los choferes, tener un poquito más de educación" Eva, E-Lr-I

  "Es un camión que no sirve para nada porque no trae aire, trae el compresor del aire adentro y tiene una cubeta, ni siquiera lo tiene afuera el compresor" Julieta, E-Lr-III

  "Pues sí, un poquito de mantenimiento. Y por ejemplo en tiempo de calor, pues sí es mucho el calor dentro de un autobús, o un camión, porque va muchísima gente. Entonces, vas muy incómodo, porque regularmente los camiones, casi ninguno trae aire, la verdad. Supuestamente lo traen, pero no trae el mantenimiento, tú traes todo y tú pagas como si pagaras el camión con aire, pero no lo trae" Eva, E-Lr-I

- *Seguridad,* refiriéndose a la sensación que se percibe dentro de las unidades, así como al control de la velocidad a la cual se conducen.

  "Que hubiera transportes para mujeres nada más. […] hay muchos hombres muy abusones que se te arriman, eso me da miedo, porque me tocó, porque lo viví, no porque me lo hayan dicho" Fernanda, E-It-IV



"La mayoría de los camiones no, no van como, como que pensando en la seguridad del pasaje. Van muy rápido o van jugando carreras con otros. Pegan frenones de una, o sea vienen personas mayores, de la tercera edad y vienen paradas en ciertas ocasiones, y pegan frenones y me ha tocado ver como se cae la gente y todo […] Ellos tienen un tiempo, creo, tienen que checar, entonces como se les hace tarde por tráfico o algo, empiezan a andar a velocidades que no son convenientes para la cantidad de personas que traen. Y tomando en cuenta que la mayoría de los camiones, sobre todo las rutas que yo manejo siempre vienen al tope. Entonces viene mucha gente parada y es todavía más riesgoso" Alma, E-Zd-I

"El que maneja es un muchacho que yo digo que se droga, siempre anda por los suelos, se anda matando" Julieta, E-Lr-III

- *Accesibilidad*, que hace referencia a la posibilidad de acceder de manera cómoda, rápida y práctica al transporte.

"Sí lo usaría si estuviera un poquito más accesible a mi casa, sí lo usaría" Berenice, E-It-I

"En este momento que entrara por lo menos aquí en la colonia, porque me es muy complicado llegar, está muy lejos a donde pasa" Fernanda, E-It-IV

- *Mejorías en el sistema, rutas, costos y horarios,* lo cual se puede resumir en un sistema integrado de transporte.

"Normalmente te deja en la catedral y luego tienes que trasbordar, entonces pierdes una hora y media y de por si uno está estresado por llegar temprano al trabajo ahora más en camión" Rodrigo, E-Zd-II

"Yo, por ejemplo, prefiero traer el carro como decía Margarita, porque si me voy en camión, son dos camiones a mediodía, cuatro para ir a comer y dos en la noche. Entonces son, no sé cuánto cobre el camión ahorita, pero sería 2, 4, 8. Bueno 8 por 8 camiones al día, serían, como 70 pesos. Entonces mejor los echo de gasolina y me muevo en mi carro" Violeta, E-Zd-III

"Si hubiera mejoras en cuestiones económicas que, aparte ya el camión urbano, ya son $8.50 y todavía le quieren subir más, entonces serían $8.50 por cuatro personas" Julieta, E-Lr-III

"No es tanto el tiempo en que los camiones tardan en hacer a cierto lugar, si no el tiempo que tardan en pasar" Alma, E-Zd-I

"Pues los tiempos constantes de que anden en sus tiempos en sus horarios normales en camionero, de perdida que hasta las 9 (pm) corriera el camión no hasta las 7 (pm) […] Los horarios que se extendieran, que si fuera seguro (que pasara el camión) […] A esa hora y a

esa hora va a pasar el camión, y otros tiempos no. Porque estás ahí con el pendiente, o si va a pasar y resulta que ya no pasó" David, E-Zd-VI

- *Mejorías en el servicio,* pues se percibe una mala atención por parte de los choferes.

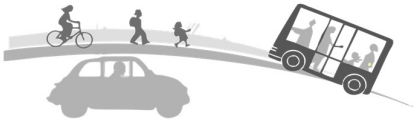
"Todavía pues hay camiones que la música demasiado fuerte, que no hay como respeto para el pasajero" Hilda, E-Zd-V

"Y pues la atención un poco de los choferes, tener un poquito más de educación" Eva, E-Lr-I

"Faltaría que realmente dieran capacitaciones a los choferes. Pero capacitaciones bien, que no es de que vayas a jugar y que te enseñen las mismas tonterías que te enseñan siempre" Pedro, E-Lr-II

Como puede observarse, dichas afirmaciones incluyen la percepción de parte de la población de las tres colonias estudiadas, por lo cual se considera que son elementos necesarios para el conjunto de la ciudadanía y no solo para algún grupo socioeconómico en particular.

Otra de las cuestiones que se considera interviene de manera significativa en la elección de los medios de transporte, es el coste de los desplazamientos. En este sentido, se valoró la importancia que se le otorga al precio de la gasolina, como una variable directamente relacionada con el uso del automóvil privado. De la totalidad de los tres asentamientos, las respuestas indican que la población sí le otorga importancia al precio del combustible para tomar decisiones acerca de sus viajes diarios (Tabla 100. Respuestas a la afirmación; El precio de la gasolina influye en las decisiones que toma acerca de sus viajes diarios), aunque esto no necesariamente se refleje en la elección de los medios de transporte, sobre todo cuando ya se ha determinado un medio como el idóneo para desplazarse, sino, en este caso, posiblemente impacte en la organización y duración de los viajes. En este sentido, los ingresos pueden estar condicionando las opciones, pues, se considera que, la primera alternativa, que se refiere a la elección del medio de transporte en sí, es valorada por las personas de menores ingresos, definiéndolo en función de la disponibilidad de fondos que se pueden destinar a éste, mientras que la segunda opción, que pasa por la organización de los viajes, sea mayormente valorada por quienes ostentan los mayores ingresos, como una manera de moderar sus gastos en transporte sin que eso signifique renunciar a su modo de vida, cuestión que tampoco es exclusiva de las clases altas como se detallará más adelante. El análisis de las afirmaciones por cada colonia indica que, donde más es tomado en cuenta



el factor en cuestión es en Lirios del Río, mientras que Interlomas se posiciona como el asentamiento donde menos influye.

> "Cuando tengo la mañana holgada y tengo que hacer una vuelta, yo prefiero irme en camión al centro que llevar la camioneta, porque tienes que buscar estacionamiento, gastas más en gasolina, gastas en estacionamiento" Omar, E-Zd-IV
>
> "Por la gasolina, por el costo de la gasolina o porque a veces son cosas que no necesitas el carro, no sabes a qué hora vas a llegar o si alguien más lo necesita" Berenice, E-It-I
>
> "Si hubiera otro transporte, probablemente si lo considerara, sobre todo en tiempo y costo (otra alternativa distinta al automóvil que supliera sus necesidades de desplazamiento)" Violeta, E-Zd-III

Tabla 100. Respuestas a la afirmación; El precio de la gasolina influye en las decisiones que toma acerca de sus viajes diarios

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	8,41%	13,50%	16,24%	12,97%
En desacuerdo	12,15%	6,50%	0,85%	6,37%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	25,23%	17,50%	7,69%	16,75%
De acuerdo	15,89%	8,50%	9,40%	10,61%
Completamente de acuerdo	38,32%	54,00%	65,81%	53,30%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Con respecto a lo abordado anteriormente, se preguntó específicamente acerca de la organización de los desplazamientos diarios, encontrándose que, de la totalidad de las encuestas, el 77,65% de las personas están completamente de acuerdo en que organizan sus viajes diariamente para hacer la menor cantidad de viajes posibles (Tabla 101. Respuestas a la afirmación; Prefiere organizar sus vueltas de tal manera que haga la menor cantidad de viajes posibles). Solo una muy baja proporción de población se encuentra dentro del grupo que no le otorga importancia a esta cuestión (completamente en desacuerdo, en desacuerdo), ubicándose la mayoría de ésta en Interlomas, mientras que la población para la cual es más importante entre los tres asentamientos es la de Lirios del Río, seguida muy de cerca por la de Zona Dorada. Debe apuntarse que, la organización de los viajes no solo es realizada pensando en poder ahorrar en combustible, sino también es evaluada en función del tiempo,

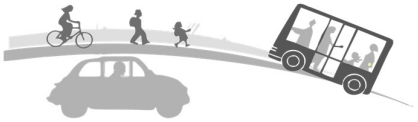
el tráfico, el confort o para eludir zonas que son percibidas como problemáticas dentro de la ciudad.

Tabla 101. Respuestas a la afirmación; Prefiere organizar sus vueltas de tal manera que haga la menor cantidad de viajes posibles

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	0,00%	1,00%	0,85%	0,71%
En desacuerdo	4,67%	1,50%	0,85%	2,12%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	14,02%	5,50%	2,54%	6,82%
De acuerdo	21,50%	10,00%	9,32%	12,71%
Completamente de acuerdo	59,81%	82,00%	86,44%	77,65%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Una variable que también fue evaluada es la accesibilidad al centro, lo cual se vincula directamente con al menos dos cuestiones; en primer lugar está la estructura urbana, que comprende la configuración espacial de la colonia, el grado de fragmentación, las vías de acceso, así como la ubicación en relación con el resto de la ciudad, y en segundo lugar se presenta la disponibilidad de los medios de transporte, pues de éstos dependerá en gran medida la percepción de la población al respecto de esta pregunta, toda vez que estos facilitan o dificultan los desplazamientos. Así pues, se encontró que, a nivel general se percibe una buena accesibilidad al centro de la ciudad desde las tres colonias que forman parte de este estudio. Paradójicamente, quienes no están totalmente de acuerdo con percibir una fácil accesibilidad al centro, y que tienen incluso un mayor porcentaje dentro de las categorías negativas contempladas en la tabla 102 (completamente en desacuerdo y en desacuerdo) es la población de Interlomas, asentamiento que se encuentra en la mejor posición de centralidad con respecto a los otros dos estudiados, y con vías de circulación que permiten desplazamientos cortos y directos a la zona en cuestión, por lo que, se infiere que la dificultad de acceso al transporte público desde este asentamiento puede estar influyendo tal percepción. De acuerdo con las respuestas encontradas dentro de las categorías positivas (de acuerdo y completamente de acuerdo), Zona Dorada es el asentamiento con la mejor percepción de accesibilidad al centro, mismo que se encuentra dentro de un territorio más fragmentado y espacialmente separado del resto de la ciudad, incluso, a una distancia mayor del centro. En este sentido, se deduce que, contar con vías rápidas de circulación entre estos dos puntos está modelando dicha percepción.



"Para mí todo está cerca, tal vez no tan cerca, pero accesible de llegar […] no es accesible como salir de mi casa caminar a la esquina y ya tener camión y en bici también se me haría difícil si fuera mi medio de transporte por las cuestiones de subidas, bajadas, tráfico" Berenice, E-It-I

"Esta céntrico, se puede decir. Hay gente que, si vives para Solidaridad, por ejemplo, para Barrancos, inclusive, está más retirado Los Ángeles que Interlomas. Y, aun así, pues la gente se puede mover tranquilamente. Y ya Interlomas no es la excepción. Queda cerca, me puedo ir a pie a la escuela. Me voy al centro a pie, hago como 30 minutos" Gustavo, E-It-II

"Es un *show* las horas pico, ya sabes de tráfico […] Se pone bien, bien horrible. Y bien pesado el tráfico, porque nada más es un carril de ida y un carril de vuelta [...] Y tampoco hay como que muchas rutas alternas para irte, tienes que irte obviamente por ahí, a fuerzas te tienes que ir por ahí" Alma, E-Zd-I

"La rapidez con la que estás en el malecón nuevo (lo que le agrada de su colonia) […] Yo llego bien rápido, me voy por todo el malecón y ya" Rodrigo, E-Zd-II

"Agarras una vía rápida y estás ahí. Está muy fácil las vías para salir de ahí, en auto. En autobús, o en camión, pues ahí si son bastante diferentes" Violeta, E-Zd-III

"Saliendo al Malecón nuevo ya te sientes libre, porque ya, ahí es más rápido, porque ahí no hay semáforos, llegas súper rápido a Tres Ríos" Omar, E-Zd-IV

"Los accesos de nosotros, el malecón está muy rápido, la Obregón, que es otro acceso de nosotros para la casa de mi suegra, son accesos muy rápidos" Hilda, E-Zd-V

"Si hay ocasiones que nos movemos en camión. En algunas ocasiones que voy al centro o un mandado, si puedes tomar el camión. Está muy accesible […] en carro si es muy accesible todo, ya trasladarnos en camión, si es mucho el tiempo. Incluso hasta para venir para acá, porque hay que ir hasta el centro para tomar otro camión" Eva, E-Lr-I

"Aquí es muy difícil moverse. Incluso, han prometido desde que empezamos a ver la casa nosotros que según se va a hacer un boulevard que viene del Desarrollo Urbano Tres Ríos […] Ahora quedan más lejos las cosas" Julieta, E-Lr-III



Tabla 102. Respuestas a la afirmación; Desde su vivienda le es fácil llegar al centro

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	3,74%	0,00%	3,42%	1,89%
En desacuerdo	3,74%	0,50%	0,85%	1,42%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	28,04%	11,06%	17,09%	17,02%
De acuerdo	40,19%	22,11%	25,64%	27,66%
Completamente de acuerdo	24,30%	66,33%	52,99%	52,01%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

7.2. Uso de la bicicleta

Uno de los medios de transporte que más se ha fomentado en los últimos años alrededor del mundo es la bicicleta, debido a los múltiples beneficios que se le atribuyen, entre los que destacan su bajo coste, bajo impacto ambiental y promover la actividad física saludable, entre otros.

Sin embargo, este estudio revela el poco uso que se le da a éste en los asentamientos analizados, por lo que es aún más importante ahondar sobre las percepciones y valoraciones que la población tiene sobre este medio para, con base en ellas, poder generar estrategias a fin de potenciar su uso, dadas las características que se le atribuyen y su cada vez más creciente importancia.

Así pues, de los resultados contenidos en la tabla 103 se puede inferir que, si bien la población no prefiere usar la bicicleta antes que conducir un automóvil privado, existe un importante porcentaje de población con una valoración neutral de la afirmación, ya que no está de acuerdo ni en desacuerdo con ésta, y aún más significativa -si bien en cantidad menor-, es la proporción de población que está de acuerdo o completamente de acuerdo con que prefiere ir en bicicleta antes que conducir, sobre todo en Zona Dorada y Lirios del Río, cuestión que resulta bastante contradictoria con los resultados obtenidos en cuanto al uso real de la bicicleta. Asimismo, se cuestionó a la población si la implementación de vías de circulación exclusivas convertiría a la bicicleta en un medio de desplazamiento más utilizado cotidianamente, a lo que la mayoría de las personas encuestadas manifiestan estar de acuerdo en alguna medida (de acuerdo y completamente de acuerdo).



Tabla 103. Respuestas a la afirmación; Prefiere ir en bicicleta antes que conducir siempre que le sea posible

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	37,38%	30,00%	40,68%	34,82%
En desacuerdo	34,58%	20,50%	16,10%	22,82%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	21,50%	25,50%	19,49%	22,82%
De acuerdo	3,74%	13,00%	7,63%	9,18%
Completamente de acuerdo	2,80%	11,00%	16,10%	10,35%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 104. Respuestas a la afirmación; De haber carriles exclusivos para bicicleta, la usaría más para hacer vueltas diarias

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	10,28%	10,05%	14,41%	11,32%
En desacuerdo	24,30%	9,55%	14,41%	14,62%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	26,17%	22,61%	13,56%	20,99%
De acuerdo	22,43%	18,59%	28,81%	22,41%
Completamente de acuerdo	16,82%	39,20%	28,81%	30,66%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

A partir de lo anterior surge el cuestionamiento acerca de lo que sería realmente necesario para que estas supuestas intenciones de uso se materialicen. Principalmente, y de acuerdo con lo expresado en las entrevistas en profundidad, la gente necesita sentirse segura desplazándose en bicicleta para lograr que su uso se concrete, otra de las cosas que se expresaron son las inconveniencias del clima con el que cuenta la ciudad, pues las altas temperaturas obstaculizan las intenciones de uso. En este sentido, las respuestas que la población expresa que podrían incentivar los desplazamientos en bicicleta se agruparon en tres categorías principales;

- *Educación vial*, que promueva cambios culturales en la población, principalmente dentro de las personas que utilizan el automóvil privado como medio de desplazamiento cotidiano, a fin de fomentar el respeto a las y los ciclistas, así como las reglas de circulación que permita una convivencia segura en el espacio de circulación.



- *Medidas físicas,* entendidas como vías de circulación ciclista exclusiva y adecuaciones a la vialidad para contar con espacios segregados seguros de circulación ciclista. Este fue el punto que más se repitió dentro de las consideraciones de la población, y de acuerdo con lo expresado es lo que les permitiría mejorar la sensación de seguridad.

- *Mejoramiento ambiental*, a través de una arborización intensa a fin de contrarrestar las fuertes temperaturas que se viven en la ciudad y contar con desplazamientos más confortables.

"Tienen que suceder varias cosas: la primera, modificar, que todos pongamos un poquito de nuestra parte en el sentido de modificar nuestra cultura hacia el ciclista, otro, que existan medidas arquitectónicas como las ciclovías para las bicicletas y que los automovilistas, que realmente modifiquemos nuestra cultura. Ha cambiado últimamente, tú ves ya bandadas de bicicleteros por todos lados, pero todavía la visión de la ciudad no ha cambiado porque se modificó la Obregón, ahí debió haber puesto un carril exclusivo para los ciclistas, imagínate un carril de ciclistas por toda la Obregón" Ricardo, E-It-III

"Me encantaría, para mí fuera una muy buena opción ese medio de transporte y para mis hijas, si yo sé andar en bicicleta te puedo decir, pero aquí es muy complicado porque hay muchos cerros, pero claro yo me voy de bruces, pero por ejemplo, si yo vivera en la Colón (calle del Centro) y hubiera rutas de bicicletas sería muy cómodo, porque ahí todo está muy cerquita […] que hubiera una vialidad, porque si tú ves no está tan lejos, una vialidad […] exclusiva para los de bicicleta, yo encantada de la vida" Fernanda, E-It-IV

"Sí (consideraría usarla si hubiera carriles exclusivos), porque la razón por la que no uso la bicicleta como medio de transporte es porque no soy una experta en andar en bicicleta, entonces me daría mucho miedo con los carros, el tráfico" Berenice, E-It-I

"Llegaba a los puntos donde tenía que llegar todo sudado, por eso no me gustaba (usar la bicicleta) […] seguridad, si va a haber proyectos de esos para crear infraestructura aquí en Culiacán en donde se busque que aumente el número de ciclistas y que se reduzca el número de vehículos transitando, este, como se ha hecho en algunas ciudades, en otros continentes, inclusive, que tuvieron la iniciativa y hoy en día son ciudades en las que la gente se mueve en bicicleta más que en transporte. Si fuese así, yo si agarrara la bici. Pero para que eso suceda se necesita mucho tiempo, se necesita mucha inversión, un cambio de consciencia exagerado

que no se va a lograr a base de campañas, a base de publicidad cualquiera, se ocupa, no sé, seguir un modelo europeo, tal vez" Gustavo, E-It-II

"Como tienen un proyecto, ahí para mejorar las calles, la carretera a Imala, que es la que pasa para Zona Dorada. Yo pienso que si queda como me imagino, yo ya sí empezaría a usar la bicicleta como medio de transporte, porque realmente yo veo que no es una, no es una trayectoria larga la que yo cruzaría para desplazarme de mi trabajo a mi casa, pues […] Si queda como yo me imagino, que es como que más pareja, los cuatro carriles que dijeron que iba a ser, ya a mí se me prestaría mucho para sí utilizarla como medio de transporte. Aparte de que se va a poner más contento mi bolsillo" Alma, E-Zd-I

"Tener un lugar asignado es mejor (para la bicicleta, carriles exclusivos). Me sentiría más seguro" Rodrigo, E-Zd-II

"Si tuviera carril exclusivo sí, porque yo sé que nadie se va a meter por ese carril más que puras bicis, yo sí, súper a gusto, porque no está tan lejos llegar al malecón en bicicleta, está rápido y de allá al centro de volada, y las banquetas del malecón están amplias como para andar en bici, pero el problema para mí es el tramo ese de la carretera a Imala. Como te digo, si el genio mágico de la lámpara lo hace de pavimento hidráulico de doble carril y con una ciclovía, pues obvio" Omar, E-Zd-IV

"Que hubiera un espacio por donde anduvieran los que andan en bicicleta" David, E-Zd-VI

"Aquí en la ciudad podría funcionar, pero hay una cosa que tenemos en contra, el calor, no te permite hacer eso a todas horas […] Necesitaría mi espacio, ante todo. Donde no corriera el riesgo de ser partícipe de un accidente, provocarlo o que atentara contra mi vida" Pedro, E-Lr-II

"Aunque haya carriles exclusivos mucha gente no te respeta, si aquí respetaran los carros el carril de bicicletas, que por ahí anduvieran bicicletas, motos y eso, sería más fácil desplazarse uno y contaminaría menos, porque es más a gusto" Julieta, E-Lr-III

7.3. Elección de vivienda

Sin duda uno de los factores que más influye en la movilidad cotidiana es la ubicación de la residencia y la distancia a la que ésta se encuentre de los sitios de trabajo, estudio, abastecimiento o de interés en general.

Como ya se ha discutido en el marco de esta tesis, las colonias que forman parte de esta investigación se encuentran ubicadas dentro de la periferia, aunque cuentan con importantes diferencias al respecto de esta condición, como es el grado de centralidad, así como las vías de circulación que permiten el acceso a éstas, lo cual impacta directamente en las distancias que se viajan o el tiempo que se invierte en cada desplazamiento. Esta investigación revela que, a pesar de que se encuentren diferencias entre los patrones de desplazamiento para cada una de estas colonias, existen también bastantes similitudes al respecto de la ubicación de los lugares visitados dentro del territorio de la ciudad como parte de la movilidad diaria, por lo tanto, las diferencias significativas están asentadas en gran medida en la ubicación de sus residencias.

Al respecto, debe apuntarse que, es bien sabido que solo algunas personas tienen la verdadera oportunidad de elegir la ubicación de su residencia, pues, además de existir límites en función de las opciones disponibles, toda vez que muchas áreas de la ciudad carecen de oferta residencial disponible, dentro de las existentes, existen aún más limitaciones atribuibles sobre todo al precio de éstas y los recursos con los que cuenta la población para costearlas.

En este sentido, se realizó una valoración de los elementos que fueron tomados en cuenta en la elección del lugar de residencia, a fin de identificar dichas características y ahondar sobre las diferencias y similitudes en dicha selección entre la población de cada colonia y poder así establecer relaciones con la movilidad cotidiana. Los resultados indican que, de la totalidad de las encuestas, el elemento más tomado en cuenta fue la tranquilidad del sector, entendiendo que, al momento de la elección, les pareció que un ambiente de tranquilidad predominaba en la colonia (Tabla 105. Valoración en orden de importancia de los factores tomados en cuenta en la elección de vivienda). A este respecto, debe apuntarse que, la percepción de la población es que, existe un ambiente de tranquilidad debido al poco tráfico vehicular, que se encuentra alejada de vías principales o de espacios de mucha afluencia, lo cual en muchas ocasiones se logra limitando los accesos a dichos asentamientos. En segundo lugar, se presenta la seguridad para que las niñas y niños puedan jugar en el espacio público,



en tercero la cercanía con parques y espacios públicos atractivos, mientras que la cercanía con el lugar de trabajo ocupa el quinto lugar de las seis características consideradas y la valoración de homogeneidad en cuanto a la situación económica de la población fue el elemento menos tenido en cuenta. Llama la atención que, los dos elementos más valorados se refieren a características internas de cada colonia, es decir, que la población evalúa particularidades de las urbanizaciones antes que del contexto o cuestiones que impactarán su vida diaria como la distancia a la que se encuentre su sitio de trabajo, aspecto que, en síntesis, contribuye en los procesos de fragmentación y expansión del territorio. Dicho orden de importancia es bastante similar al encontrado al evaluar las preferencias de cada colonia, sin embargo, las diferencias encontradas son bastante significativas. Al respecto, se tiene que, de las tres colonias, la cercanía al lugar de trabajo ocupó el puesto más bajo de importancia en Interlomas -más no significa que en la valoración individual sea menos estimado, como se verá más adelante-, mientras que, la situación económica de las y los vecinos ocupó una mejor posición entre las características evaluadas en este mismo asentamiento con respecto a los otros dos analizados.

> "La tranquilidad, o sea, que nosotros vivíamos en el Centro, pasaban camiones, todo el día había movimiento de carros, tráfico, gente, y ya queríamos un poco de tranquilidad […] ya queríamos como que un estilo de vida más tranquilo, más relajado, poder salir a la banqueta de tu casa sin el ruido de los camiones, sin la gente, sin el tráfico y todo eso […] Que no quedaban tan lejos las cosas de donde nosotros nos movíamos, del trabajo de mis papás, de las escuelas, no estaba tan alejado de Culiacán, o sea del Centro de donde nosotros nos movíamos. No está tan lejos" (Interlomas) Berenice, E-It-I

> "Fue el proyecto que más nos gustó por lo que implicaba el vivir lejos del Centro, el área nos gustó mucho, nos gustó mucho el sector que estuviera en un cerro, me gustó mucho como está urbanizado aquí el lugar, me gustaron mucho las casas a pesar de que están chiquitas, se adaptan a las necesidades de nosotros" (Interlomas) Fernanda, E-It-IV

> "El espacio, la altura, el fresco, la vista que tiene, definitivamente los espacios, los jardines […] Si entras para acá, es que vienes para acá, ya no hay movilidad. Entonces nos parecía muy seguro, muy tranquilo, muy bonito lugar, jardines para caminar, muy tranquilo, salimos a caminar en las noches sin ningún problema, la vimos muy bien la verdad" (Interlomas) Luz, E-It-III



"La seguridad, ya que es un clúster cerrado, pues el nivel general de vida, la calidad de vida es un poco más elevada y pues prácticamente es eso […] hay un acceso restringido" (Interlomas) Rodolfo, E-It-VI

"Casi todas las secciones son semiprivadas, entonces como que no es muy transitada, no hay muchos carros entre las calles, siempre por el boulevard principal es todo el tránsito, nada más los vecinos son los que entran y salen ahí en los cotos, porque son semiprivados. Hay otros que, si son cerrados, totalmente, son privados esos, vaya, pero en común acuerdo con los vecinos, hasta ahorita nosotros no habíamos tenido ningún problema que nos hiciera querer hacerlo privado. Hace poquito sí, ya empezaron a haber problemas y pues parece que se va a cerrar. Entonces es como que más cómodo, más seguridad y más tranquilidad para todos los vecinos" (Zona Dorada) Alma, E-Zd-I

"La cercanía, la relación de cercanía y precio, porque relativamente está cerca de la Isla, que es donde trabaja mi esposa" (Zona Dorada) Rodrigo, E-Zd-II

"Por la cercanía de Zona Dorada por ejemplo a CU, a todos esos lugares, nosotros sabemos que estos departamentos en su tiempo podemos rentarlo cuando lo dejemos, podemos rentarlo a estudiantes, por ejemplo, entonces dijimos, ahí está bien, no están tan caros, y por eso decidimos vivir aquí" (Zona Dorada) Omar, E-Zd-IV

"Pues está por decir fuera de lo que es la ciudad, se miraba más tranquilo, no había tanto ruido, no había tanto movimiento […] en el proyecto están de un lado para aquellos rumbos escuelas, iban a hacer universidades nuevas, dije yo, pues ya les quedaría más cerca ahí a la gente, a los niños moverse sin la necesidad de llegar al centro" (Zona Dorada) David, E-Zd-VI

"El Centro está cerca, todo a lo que donde nos trasladamos pues está cerca de donde vivimos" (Lirios del Río) Eva, E-Lr-I

"Porque donde vivimos ahorita en Lirios es calle cerrada […] Lo que me gusta es que no hay mucho paso de carros, más que nada y me gusta esa parte, la privacidad, más que nada" (Lirios del Río) Pedro, E-Lr-II

"Pues la ubicación, porque tampoco está muy retirado al Centro y aparte es calmado el fraccionamiento" (Lirios del Río) Julieta, E-Lr-III

Tabla 105. Valoración en orden de importancia de los factores tomados en cuenta en la elección de vivienda

Orden importancia	Total	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río
1	Sector tranquilo	Sector tranquilo	Sector tranquilo	Sector tranquilo
2	Seguridad para que las niñas y niños pueda jugar en el espacio público	Seguridad para que las niñas y niños pueda jugar en el espacio público	Cercanía con parques y espacios públicos atractivos	Seguridad para que las niñas y niños pueda jugar en el espacio público
3	Cercanía con parques y espacios públicos atractivos	Cercanía a sitios de su interés	Seguridad para que las niñas y niños pueda jugar en el espacio público	Cercanía con parques y espacios públicos atractivos
4	Cercanía a sitios de su interés	Cercanía con parques y espacios públicos atractivos	Cercanía a sitios de su interés	Cercanía con el lugar de trabajo
5	Cercanía con el lugar de trabajo	Que la situación económica de sus vecinos es similar a la suya	Cercanía con el lugar de trabajo	Cercanía a sitios de su interés
6	Que la situación económica de sus vecinos es similar a la suya	Cercanía con el lugar de trabajo	Que la situación económica de sus vecinos es similar a la suya	Que la situación económica de sus vecinos es similar a la suya

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Por otra parte, una de las cuestiones que también fueron evaluadas al momento de elegir vivienda por parte de la población de estos asentamientos es el conocimiento del sector, es decir, la gente adquiere cierto sentido de pertenencia con algunas áreas de la ciudad, porque las conoce, sea porque quedan cerca de donde han vivido anteriormente, o porque las han frecuentado previamente. Asimismo, se detectó que, otra de los motivos que llevan a considerar el lugar de residencia son los lazos familiares o de amistades, es decir, que la ubicación de la residencia les permita llegar fácil y rápidamente con gente de su círculo cercano. Este hallazgo es algo que fue mencionado por personas de los tres asentamientos, por lo que se presenta como indistinto a la clase social que se pertenezca.

> "Como que uno siempre busca el terruño, busca el lugar donde conoce y se ha desarrollado, el rumbo y, pues aquí vivía mi hermana aquí abajito, mi mamá también, mi otra hermana vive acá muy cerca también y nosotros que teníamos muchos años de vivir aquí cerca, desde que

nos casamos ahí en la 6 de enero, entonces ya nos movemos, ya sabemos los trayectos, cuánto tiempo nos lleva, las rutas de acceso, como irnos de un lado a otro, entonces como que uno busca ese mismo espacio que esté por ese rumbo" (Interlomas) Luz, E-It-III

"Es que vimos unas casas allá por el Rancho Contento, por ese rumbo, ¿no? Y nos gustaron, se nos hicieron que estaban bonitas y accesibles, pero finalmente yo no quise porque me queda muy lejos, ¿no? Pues todo mi mundo está aquí" (Interlomas) Marta, E-It-V

"Tengo amigos ahí, conocidos. Tengo varios compas en esa zona. Ya conozco las tiendas, las rutas de los camiones […] gente de confianza" (Interlomas) Gustavo, E-It-II

"Está relativamente cerca de Las Quintas, que es donde vive mi familia. Está cerca del malecón nuevo, entonces preferimos este rumbo" (Zona Dorada) Rodrigo, E-Zd-II

"Mis padres viven en STASE, que está relativamente cerca de ahí (de Zona Dorada). En 10, 15 minutos a más tardar en auto, estas ahí" (Zona Dorada) Violeta, E-Zd-III

"Estábamos muy acostumbrados al sector, no encontramos más baratas. A nosotros nos hicieron el descuento porque trabajamos también en Homex (la urbanizadora). Pues fueron varios factores, el descuento que nos daban, que son casas que eran un poquito más económicas a las que habíamos visto y porque estábamos muy acostumbrados al sector ya" (Zona Dorada) Hilda, E-Zd-V

"Nosotros más compramos la casa porque nosotros frecuentamos más la salida norte, que vamos hacia un pueblito, tenemos familia allá" (Lirios del Río) Julieta, E-Lr-III

"Mi papá conocía a los dueños de esta casa, y le dijeron que, pues la tenía sola, y pues nos convino más porque era una casa, y donde estábamos solo nos rentaban un cuarto" (Lirios del Río) Magnolia, E-Lr-V

"Aquí abajo vive mi madre, entonces yo me separé de mi pareja y me vine a iniciar de cero. Entonces ella me ofreció que construyera aquí arriba con un préstamo que le otorgaron en el trabajo, y por eso me quede aquí […] lo que me importa es que está mi mamá, está mi hermano a un costado, aunque a veces haya fricción, sabemos que, si hay un momento de necesitar ayudar, de si en algún momento necesitáramos algo, estamos todos" (Lirios del Río) Elena, E-Lr-VI

> "Aquí vive mi abuelita. Ahí vive, de hecho, vivimos enseguida de su casa. Pero fue por eso, para estar cerca de ella" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

Las tablas 106, 107, 108, 109, 110 y 111 presentan las valoraciones de cada una de estas características de forma individual, lo que permite conocer no solo el orden sino la importancia que adquiere cada uno de estos elementos en la población de estas colonias. Así pues, destaca que, según lo encontrado en las tablas mencionadas, para Interlomas, cada uno de estos elementos adquirió una mayor relevancia que el resto de colonias -tomando en consideración la proporción de respuestas de las categorías de acuerdo y completamente de acuerdo-, es decir, que la elección de esta colonia para situar la residencia se debió a la suma de una serie de valoraciones en lugar de una en particular, si bien se encontró un mayor peso en el caso de la seguridad para que las niñas y niños pudieran jugar en la calle -que en este caso se logra al limitar el acceso de vehículos a personas que no habiten en este asentamiento-, todas las características cuestionadas fueron altamente estimadas, evidenciando la capacidad de esta clase social para tomar en cuenta elementos que, para quienes pertenecen a clases más bajas les resulta más difíciles de considerar. Asimismo, también es Interlomas la colonia en donde la cercanía con el lugar de trabajo adquiere mayor importancia entre las tres analizadas, con un 49,00% de afirmaciones positivas (de acuerdo y completamente de acuerdo), frente al 42.5% encontrado en Zona Dorada y el 32.48% de Lirios del Río, en este último caso, se considera que esta elección se percibe como fuera del alcance de mucha parte de la población de esta colonia, y cuando es considerada, se busca que, dentro de las posibilidades, la que no se encuentre tan alejada de la ciudad central, de los sectores frecuentados o de la familia.

> "Sí, porque las casas de este tamaño en otros desarrollos son mucho más caras. Por ejemplo, allá en Valle Alto hay de este tamaño, pero son más caras. Y hay otros desarrollos más o menos así, pues de tres recámaras, eran más caras […] Aparte pues estábamos muy acostumbrados al sector, no encontramos más baratas. […] Pues fueron varios factores, el descuento que nos daban, que son casas que eran un poquito más económicas a las que habíamos visto y porque estábamos muy acostumbrados al sector ya" (Zona Dorada) Hilda, E-Zd-V

> "La relación de cercanía y precio […] Está cerca del malecón nuevo, entonces preferimos este rumbo sobre irnos a Valle Alto u otro lado (de los que estaba dentro de su posibilidad)" (Zona Dorada) Rodrigo, E-Zd-II

> "Mis papás tenían como un rango de lo que se iba a gastar en la casa, de lo que iba a costar la casa y buscaron en los fraccionamientos y en las privadas que estuvieran en ese rango" (Interlomas) Berenice, E-It-I

> "Ya teníamos el presupuesto medido, era lo que podíamos solicitar. Entonces, más que nada, fue la cuestión de los centros laborales lo que nos llevó a tomar la decisión, o sea, la distancia y el tiempo, el esfuerzo que te genera el llegar de tu hogar a tu trabajo" (Interlomas) Rodolfo, E-It-VI

> "Pues primero miramos las ofertas que tenía la inmobiliaria y nuestro crédito, y el precio se nos acomodaba para acá para Lirios. Y la única casa disponible era esta, en la que vivimos. Solamente era esa casa y un terreno, entonces nos decidimos por la casa ya construida. Nos gustó que estaba cerca del río y la vista de los cerros, algo muy sencillo, pero fue primero lo económico y ya después fue la vista" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

Si bien, la valoración de la situación económica de las y los vecinos se sitúa en el quinto lugar de las seis características cuestionadas en Interlomas, el porcentaje de importancia es bastante elevado, y muy por encima de la valoración que se le otorgó en Lirios del Río o en Zona Dorada, donde se le otorgó el menor valor (66,35%, 24,58% y 20,5%, respectivamente), lo que sugiere que las clases altas se encuentran más preocupadas por compartir espacios -al menos el inmediato- con personas con condiciones sociales y económicas similares, reforzando el fenómeno segregativo, y esta es una de las razones por las cuales deciden aislarse, pues se percibe que, dichos espacios son inseguros, intensificando la fragmentación social y territorial. Sin embargo, las estigmatizaciones no son exclusivas de las clases altas, pues se reconoce esta preocupación en todas las clases, según lo encontrado en las entrevistas en profundidad. Al respecto, debe apuntarse que, los altos índices de inseguridad que se experimentan en la ciudad están intensificando, tanto el fenómeno segregativo, como las estigmatizaciones sociales, lo cual representa uno de los retos más importantes de las administraciones públicas para frenar dicho fenómeno y la proliferación de los desarrollos habitacionales cerrados.

> "El crecimiento personal, el desarrollo, que nosotros veíamos que la colonia no crecía, no prosperaba y nosotros estábamos viendo otra situación ya, pues generar un bienestar a nuestra familia […] creímos que era momento ya de hacer cambios y mejorar nuestra situación de vivienda, porque nosotros hicimos mucha lucha ahí de que se pavimentara

(donde vivían anteriormente), hicimos reuniones, gestiones, la gente no veía la importancia de que la colonia prosperara, que se pavimentara y que tuviera mejores servicios y todo eso, una mayor plusvalía, un mejor desarrollo, no se veía que fuera a prosperar la colonia" (Interlomas) Ricardo, E-It-III

"Atraviesas el infierno para llegar al cielo, y adentro ya está bonito, pero atraviesas una serie de colonias conflictivas, debido a los indicadores se ve que son conflictivas, que hay gran cantidad de asaltos, gran cantidad de asesinatos, que, si bien está generalizado en el municipio, particularmente en esas zonas se eleva (refiriéndose a otra urbanización privada) […] Ahí si es un sector ya bajo (la colonia vecina a Interlomas), no creo que llegue a medio, pero no tiene conexión directa, es un cerro, pues lo que lo divide. Entonces, no hay una conexión (con Interomas)" (Interlomas) Rodolfo, E-It-VI

"Y es a causa de lo que te digo, pues, del fraccionamiento de atrás, que se abrió esa parte del muro que está y pues son personas ajenas a nuestro coto. La ventaja era que era una semiprivada, entonces ahora que está abierto ahí, ya no es semiprivada, porque ya no están personas exclusivas de ese coto, pues. Hay personas del fraccionamiento de atrás, quien sabe cómo vivan. O sea, nosotros ya sabemos que, si algo pasa ahí, siendo semiprivada, fue algún ataque de algún vecino o algo así" (Zona Dorada) Alma, E-Zd-I

"Mi mamá de hecho quería buscar, cuando íbamos a comprar casa busco más adelante, no ahí en los Lirios. Pero, de todos modos, los lugares que están hacia allá se miran feos […] no se miran bien los lugares, están bien las casas, pero no, el lugar se mira feo, hay baldíos, y hay gente que se ve que no trabaja en cosas buenas" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

"Hay muchos problemas, la verdad, en la colonia, como me tocó construir arriba, me toca oír, como mi patio está solo, todo. Cantidad de violencia, yo sí quisiera poder vivir en otro lugar, porque el nivel educativo es bajo, hay muchos factores que me atemorizan […] yo sé que hay mucha carencia aquí, los niños cenan papitas con coca […] hay secuestradores, hay narcos, hay de todo lo que tú te imagines. Me ha tocado ver algunas cosas y no he podido hacer nada" (Lirios del Río) Elena, E-Lr-VI

Tabla 106. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía con el lugar de trabajo

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	13,00%	26,00%	37,61%	26,14%
En desacuerdo	17,00%	16,50%	8,55%	14,39%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	24,00%	15,00%	21,37%	18,94%
De acuerdo	21,00%	12,00%	18,80%	16,07%
Completamente de acuerdo	25,00%	30,50%	13,68%	24,46%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 107. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía a sitios de interés

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	2,80%	17,50%	19,49%	14,35%
En desacuerdo	1,87%	9,00%	25,42%	11,76%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15,89%	20,50%	23,73%	20,24%
De acuerdo	32,71%	30,50%	13,56%	26,35%
Completamente de acuerdo	46,73%	22,50%	17,80%	27,29%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 108. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; consideró que era un sector tranquilo

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	0,00%	3,00%	4,24%	2,59%
En desacuerdo	0,00%	2,00%	1,69%	1,41%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5,61%	10,50%	11,02%	9,41%
De acuerdo	34,58%	25,50%	33,05%	29,88%
Completamente de acuerdo	59,81%	59,00%	50,00%	56,71%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 109. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la cercanía con parques y espacios públicos atractivos

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	5,61%	7,00%	16,10%	9,18%
En desacuerdo	6,54%	9,00%	21,19%	11,76%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	18,69%	16,00%	19,49%	17,65%
De acuerdo	30,84%	29,00%	18,64%	26,59%
Completamente de acuerdo	38,32%	39,00%	24,58%	34,82%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.



Tabla 110. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; la seguridad para que las y los niños puedan jugar en la calle

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	3,74%	15,00%	11,02%	11,06%
En desacuerdo	1,87%	9,00%	9,32%	7,29%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4,67%	16,50%	19,49%	14,35%
De acuerdo	38,32%	22,00%	22,03%	26,12%
Completamente de acuerdo	51,40%	37,50%	38,14%	41,18%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

Tabla 111. Respuestas a la afirmación en la elección de esta colonia influyó; que la situación económica de sus vecinas y vecinos es similar a la suya

Valoración	Interlomas	Zona Dorada	Lirios del Río	Total
Completamente en desacuerdo	3,74%	44,00%	38,98%	32,47%
En desacuerdo	7,48%	22,00%	16,95%	16,94%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22,43%	13,50%	19,49%	17,41%
De acuerdo	32,71%	10,50%	11,02%	16,24%
Completamente de acuerdo	33,64%	10,00%	13,56%	16,94%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia con base en información de la encuesta domiciliaria 2016.

7.4. Movilidad restringida, limitaciones a la movilidad.

Las necesidades de desplazamiento se encuentran ante distintas limitaciones derivadas de varias cuestiones, entre las que destacan las restricciones económicas, al menos para los grupos más vulnerables. En este sentido, se detecta que, dichas limitaciones dependen en gran medida de la capacidad económica que se tenga para sortearlas, por lo cual no se presentan para todos los conjuntos por igual. Si bien, todo esto supone obstáculos en la manera en la que se vive la movilidad, y por lo tanto en el acceso a la ciudad y las oportunidades que en ésta se presentan, existe una gran diferencia en cómo se viven dichas dificultades y las consecuencias que implican para cada grupo en específico. Particularmente, se reconoce que las limitaciones a la movilidad obstaculizan el crecimiento y desarrollo personal, toda vez que en muchas ocasiones se pierden oportunidades de empleo y estudio debido la imposibilidad de desplazamiento. Lo anterior es aún más evidente para las clases bajas, toda vez que su disponibilidad de medios de transporte se encuentra restringida por sus posibilidades económicas, alimentando el círculo de la segregación.



De acuerdo con lo expresado en las entrevistas, se identifican cinco tipos principales de inconvenientes para la movilidad, las cuales son; la inseguridad, la red de transporte público, la estructura urbana y accesibilidad, el espacio público y los ingresos.

- *Inseguridad*, percibida desde dos perspectivas diferentes. Por un lado, se encuentra el ambiente de inseguridad que predomina en ciertos ambientes y espacios de la ciudad y que desalienta las visitas a estos sitios, sobre todo en ciertas franjas horarias, en su mayoría nocturnas, al percibirse que ese ambiente empeora dentro de esos horarios. Este es el tipo de inseguridad que limita los desplazamientos de las clases altas.

> "Yo casi no salgo por eso. Por eso y por cuestiones económicas, ya uno va cambiando la perspectiva de la vida y dices ya, ¿para qué gasto en eso? Pero más que nada, es por el desorden, en general es el desorden (inseguridad), porque tú puedes estar en un lugar sin deberla ni temerla y llegan por alguien y te puede tocar, ¿no? Como ha sucedido en muchos casos, citar alguno, este bar que cerraron, Pirata, creo. Que llegaron por una persona, quería bailar con la chava y no quiso la chava y le disparó a todo mundo. Entonces, ¿para qué pues?, si no hay necesidad, mejor una casa, con tus amigos, tranquilo" (Interlomas) Rodolfo, E-It-VI

Por otro lado, las clases más bajas en muchas ocasiones se privan de realizar desplazamientos debido a la inseguridad generalizada en la ciudad, y no solo en ambientes o sitios específicos y, dentro de esto, se detecta que las mujeres son quienes se ven más afectadas, obstaculizando la lucha por la equidad y el acceso tanto a oportunidades laborales como al disfrute de la ciudad.

> "Intento que no me limite, pero siendo honesta, sí. Si es muy noche yo no salgo sola, o sea, si estoy en mi casa y es, no sé las 7:30 (pm), con este horario que tenemos, prefiero no salir o no hacer una vuelta al centro, no ir al súper, o no tener que hacer una recarga hasta el Oxxo que me queda lejísimos, entonces prefiero quedarme en mi casa que salir yo sola. Ya que, si voy con mi esposo o con amistades, si lo hago, te digo, tomando mis precauciones, pero intento que no me limite tanto. No puedes vivir con miedo todo el tiempo y menos en un lugar donde vives, donde te estás desarrollando, sin embargo, te digo si algunas veces sí me limita. Si salgo con amistades o voy a comer con alguna prima, alguna amiga o voy con mi mamá a saludarla, igual intento regresarme temprano para llegar a mi casa todavía que haya



luz, que se esté metiendo el sol, que no sea noche y no esté oscuro" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

"Yo antes de entrar a trabajar, yo iba y caminaba ahí con mi perro, y daba y daba vueltas hasta que ya sudaba, para el estrés pues, y mi perro también. Eso es lo que he hecho. Mi hija no, mi hija, es que yo tengo temor, tengo temor, tiene 15 años y hay muchos narcos en la zona, entonces no salimos. Ya no salimos ni a la tienda" (Lirios del Río) Elena, E-Lr-VI

"Ya que entra la noche yo ya no salgo […] me da miedo, toda mi vida he sentido temor, después, ya que cae la noche, yo no quiero saber nada de la calle […] me ha pasado que por alguna cosa yo me tenga que, me tenga que venir (sola), pero, prácticamente yo creo que, en toda mi vida, una, dos o tres veces. Regularmente cuando pasa eso, yo le hablo a mi esposo sabes que, se me hizo tarde, estoy en el centro, pasa por mí. No, trato de no andar en transporte público." (Lirios del Río) Nidia, E-Lr-VIII

"Casi no salgo (de noche). Por lo mismo, por la delincuencia y esas cosas que pasan, que matan a gente en los antros y así. Mi mamá casi no me deja salir […] como no hay carro, de vez en cuando me lleva mi abuela al trabajo o a la escuela. Pero yo en Uber, por ejemplo, yo en Uber no me subiría sola porque me daría miedo, subirme con alguien que no conoces y más porque me han platicado muchas cosas que han pasado. Por ejemplo, una amiga, la otra vez el muchacho le pidió un Uber y le dijo, apunta mi número para cuando me necesites no me hables por la aplicación, háblame directo al teléfono y yo voy por ti, pero ese muchacho empezó a acosarla, pues. Entonces como que me da miedo yo subirme sola, tendría que subirme con alguien más, sí agarraría Uber porque es más fácil, pero no, se me hace más fácil el camión a que yo me suba sola en un carro de alguien que no conozca" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

Así también, las clases sociales bajas, refieren además otro tipo de inseguridad, relativa a la convivencia en el espacio público entre los distintos tipos de transporte, lucha en la cual se ven afectadas. Es decir, estos grupos se enfrentan tanto a la inseguridad en la ciudad, como a la guerra por el espacio público y, según el medio en el que se desplacen, se ven en mayor o menor medida afectados.



> "Sí me he animado ir en bicicleta, pero te digo, cuando voy con mi esposo. Cuando vamos los dos juntos que salimos en la mañana, pero pues hay mucho tráfico a esa hora, la clase empieza a las 8 y tendría que salir yo de aquí a las 7, pero el hecho de cruzar los puentes me da un pánico terrible […] Me ha tocado en banquetas muy angostitas, sobre todo en los puentes, que te digo que me da pavor, precisamente porque en los puentes la banqueta es muy pequeñita y muchas veces, es tanto los carros que van pasando en las horas pico, que el ciclista por no ir tan apretado, se sube a la banqueta. Entonces si tú vas caminando o vas en bicicleta por la banqueta del puente y se sube otro ciclista ya no cabes, no se pueden encontrar. Uno se tiene que bajar y prácticamente se tiene que pegar o se tiene que bajar a la calle, y eso pues quieras o no incomoda un poco y tú te sientes insegura. Yo personalmente me siento muy insegura" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

> "Yo si veo el carro como primera necesidad, porque el carro significa para mí la seguridad de mis hijos […] para mí es mucha la diferencia, a lo mejor por la zona que vivo, de la inseguridad" (Lirios del Río) Elena, E-Lr-VI

> "Pues que hay muchos baldíos, y aparte, a veces pasan camionetas con los vidrios negros, son los que te encuentras. La inseguridad que yo sé que ahí hay" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

Cual sea la inseguridad a la que se enfrenten, la sensación de miedo que produce es en muchas ocasiones incapacitante, el miedo paraliza.

- *La red de transporte público* que, al no encontrarse integrada genera dificultades en los traslados, como largos tiempos de espera y de desplazamiento, gastos elevados debido a los trasbordos y a la centralización de las rutas, así como la dificultad para desplazarse en este medio por la noche debido a la inexistencia de rutas de transporte que circulen más allá de las 10:30 pm aproximadamente, por lo que, quienes no cuentan con un automóvil privado y los medios para pagar taxi, ven limitados sus desplazamientos en estos horarios, y con ello se generan pérdida de oportunidades y de experiencias, además de exponerse a situaciones de inseguridad.

> "Por lo mismo de los camiones (los largos tiempos de traslado), el tiempo que hago en el camión y para ahorrarme el camión, me llevaba la comida (al trabajo)" (Zona Dorada) Mirna, E-Zd-VII



> "Tardan mucho en pasar los camiones. No es tanto el tiempo en que los camiones tardan en hacer a cierto lugar, si no el tiempo que tardan en pasar. Entonces se me va mucho tiempo ahí y a veces opto por pagar mejor un Uber" (Zona Dorada) Alma, E-Zd-I

> "Los tiempos constantes de que anden en sus tiempos en sus horarios normales en camionero, de perdida que hasta las 9 (pm) corriera el camión, no hasta las 7 (pm) […] Porque estás ahí con el pendiente, o si va a pasar y resulta que ya no pasó. Tienes que venirte por la orilla de la carretera, a la orilla de Los Ángeles a agarrar el otro camión que entró por el otro lado, ese es el detalle" (Zona Dorada) David, E-Zd-VI

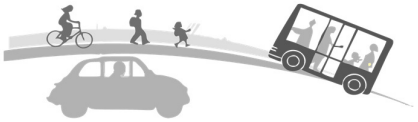
- *La estructura urbana y accesibilidad*, entendiendo que, la estructura urbana dificulta el acceso a ciertos puntos de la ciudad, ya sea que existan pocas vías de acceso, que su configuración limite los desplazamientos en ciertos medios, o que el transporte público se encuentre limitado en oferta o en frecuencia de paso.

> "Siento que está un poquito alejada de la mancha grande urbana. Estamos como a un anexo, está la Obregón y nosotros estamos hasta acá, al fondo pues" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

> "Si se te dificulta porque así para moverte y eso (la lejanía al centro) pues de hecho sí, cuando recién me vine pues si batallé mucho, por el tiempo para aprender y eso, y pues allá si se me hacía más a gusto por esa parte, de que pues puede uno salir más fácil y pues aparte tienes tiendas y todo más cerca. De que si se te ofrece algo pues puedes ir, y pues del otro modo tienes que esperarte aquí a que vengan o ya sea mis hermanos o alguien más para poder ir a comprar algo" (Lirios del Río) Magnolia, E-Lr-V

> "Está cerca, pero ocupo agarrar camión, porque caminando no se puede […] O si no, tengo que venirme hasta el centro y esperar el Lombardo para que me lleve hasta la casa" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

- *El espacio público*, debido a su mal estado o a la falta de espacios adecuados para la circulación peatonal está generando que no se lleven a cabo desplazamientos de este tipo, o los que se realizan, se realicen asumiendo los riesgos que éstos implican.



> "A una amiga una vez le golpearon el codo, un carro. Pero nos quedamos, así como sacados de onda porque, pues porque la había golpeado y el señor no se paró. Pero sí, no hay banquetas ahí para poder (caminar)…hay banquetas más hacia abajo, pero en la entrada no tiene" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

- *Ingresos*, se detectan como uno de los principales obstáculos a la movilidad, debido a que, si no existen los medios económicos para desplazarse, en muchas ocasiones dichos desplazamientos no se efectúan, sobre todo en un territorio donde convergen con otros inconvenientes atribuibles a la estructura urbana o la inseguridad, generándose la inmovilidad de ciertos grupos de población. En este sentido, la población recurre a diversas estrategias para poder seguir desplazándose, como es, comer en el trabajo[68] para ahorrarse ese pasaje, aun cuando en el trabajo no se cuente con comedor o áreas para tal fin, pedir prestado o hacer algunos desplazamientos a pie, sobre todo cuando se necesitan más de dos pasajes para llegar al destino.

> "Para ahorrarme el camión, me llevaba la comida (al trabajo)" (Zona Dorada) Mirna, E-Zd-VII

> "Si tengo que limitarme por gastar así en transporte, porque eso debe tenerlo uno, si no, no sale […] unos días que sí, no podía mandarme mi papá y pues mejor evitamos el salir" (Lirios del Río) Magnolia, E-Lr-V

> "Yo tengo que andar limitada, porque si se me antoja algo en la calle no puedo comprarlo, porque traigo el dinero exacto para los camiones, si acaso me sobran unos 20 pesos o 10 pesos, y algo que quieras comer no puede estar en 10 pesos, entonces tengo que andar limitada con el dinero […] hay veces que no tenemos dinero para salir, y ya mi mamá tiene que pedir prestado…O no salir" (Lirios del Río) Gema, E-Lr-VII

> "Si dejáramos de invertir totalmente en el transporte, tendríamos más solvencia" (Lirios del Río) Aurea, E-Lr-IV

[68] En Culiacán comúnmente se trabaja por horario partido, por lo que las personas que trabajan acuden a su domicilio a comer y descansar un momento antes de reincorporarse al resto de su jornada.



Así pues, de acuerdo con lo encontrado en este análisis, son las clases bajas las que experimentan la mayoría de estas dificultades en los desplazamientos. Es de destacar que, en muchas de las ocasiones no se vive como una dificultad propiamente dicha, sino que lo experimentan como parte de su estilo de vida, al cual ya se encuentran adaptadas, como en una especie de resignación sin ser siquiera conscientes de ello.

7.4.1. La no movilidad.

Existe una parte de la población con ciertas restricciones más fuertes a la movilidad que las atribuibles a los ingresos, como pueden ser distintas condiciones físicas que limiten su autonomía. Hiernaux (2005 en Martínez Elvir, 2017) manifiesta que estas personas con autonomía limitada suelen desarrollar una gran frustración social a partir de lo que ven a través de la televisión, en la que suelen refugiarse al no poder acceder a la ciudad y, que a su vez, no pueden disfrutar en la vida real debido a sus limitaciones y a la poca adaptación de la ciudad a sus necesidades. De nuevo, quienes ostentan las condiciones sociales más bajas cuentan con menores herramientas para poder hacer frente a las dificultades que derivadas de su situación particular les impone la ciudad.

Se reconoce pues, la gran cantidad de restricciones que Culiacán impone a quienes cuentan con algún grado de limitación física, lo cual les hace en la mayoría de las ocasiones dependientes de sus redes familiares para poder desplazarse, y aun cuando lo hacen, dichos desplazamientos tienden a ser muy limitados.

Al respecto de los obstáculos más importantes encontrados se apuntan los siguientes;

- *Deficiencias en el espacio público.* Como se ha señalado en el capítulo cinco de esta investigación, Culiacán cuenta con una fuerte carencia de espacio público de calidad, el cual tampoco se encuentra adaptado a las necesidades derivadas de alguna discapacidad física y, si bien en los últimos años se han realizado intervenciones sobre todo en la Zona Centro de la ciudad considerando criterios arquitectónicos para adaptar el espacio público a dichas necesidades, representa aún muy poca cobertura de espacios adaptados, sin embargo, representa un avance significativo dada la demostrada importancia de la zona en cuestión. No obstante, los espacios residenciales carecen de dichas adecuaciones en prácticamente su totalidad, incluso,



en cuestiones tan elementales como banquetas por donde puedan circular sus habitantes, detectándose además en las existentes una falta de uniformidad en las aceras, con importantes cambios de nivel, peldaños, hoyos, obstrucciones por jardineras sobresalientes, convirtiendo el circular con silla de ruedas, coche para bebé o con alguna debilidad visual una cuestión imposible. Todas estas carencias se agudizan en los espacios residenciales destinados para los grupos sociales de rentas bajas, toda vez que cuando son dotados de estos elementos la calidad constructiva del espacio es menor, comúnmente utilizándose materiales de poca duración, detectándose que una gran cantidad de barrios carentes de éstos, sobre todo en el caso de asentamientos informales y autoconstruidos.

- *La nula adaptación del transporte público a las necesidades especiales de la población.* Estas carencias se detectan como uno de los impedimentos más importantes para la movilidad de los colectivos vulnerables limitados en su autonomía. En el caso de Culiacán, debido a su escasa adaptación ante la inexistencia de paraderos fijos, unidades equipadas con rampas que permitan el ingreso de sillas de ruedas, o información sobre rutas, destinos o paradas, la población con alguna discapacidad tiene que hacer uso de estrategias para poder utilizarlo, como viajar acompañados, o pedir al conductor o algún otro pasajero que le indique la parada en el destino, o la unidad en la que debe subirse, sobre todo en el caso de invidentes. En el caso de personas con silla de ruedas o con coches para bebé debe apuntarse que, escasamente hacen uso del transporte público, evidenciándose desigualdades aún dentro de estas carencias, según la condición o discapacidad física presentada. Se apunta pues, la existencia de un transporte público desigual, que excluye a la población que cuenta con limitantes físicas, lo cual significa la inmovilidad de quienes no cuentan con los recursos suficientes para costear otros medios privados en los que sea posible desplazarse, o con las redes de soporte social que les asistan para que sus desplazamientos puedan llevarse a cabo.

Ante este contexto, cabe señalar que, incluso la forma en que la cultura latinoamericana percibe la discapacidad o limitaciones físicas es incapacitante, particularmente en el entorno de violencia generalizado que caracteriza la ciudad de Culiacán, pues se agudiza el sentimiento de vulnerabilidad de esta población, ya sea por parte de ellos mismos o de sus familiares, de quienes dependen para poder realizar sus desplazamientos y quienes los restringen, como

una manera de "protegerles" de la inseguridad que suponen. Se apunta pues que, ante esta realidad difícilmente serán independientes en medio de todo este concreto salvaje indiferente a sus necesidades, impactando en su identidad y mermando su desarrollo.

> "Fue muy difícil, pues antes tenía que bajarme del camión y estarle llamando a mi hermano para que fuera por mí cuando me bajaba. Y pues ya, siempre pasaron varios meses cuando ya aprendí a llegar yo aquí (a su casa). Pero sí necesitaba varia práctica de estar así muchos días, así con él, y ubicar así, más que nada un lugar de referencia para saber llegar aquí a la casa […] Hay hoyos así en las calles, así en las banquetas, como las alcantarillas hay veces que están abiertas y si se cae uno ahí y se golpea […] las banquetas ahí están muy mal, no se puede caminar […] Lo más complicado es en las calles, porque cuando caminas y eso se te dificulta mucho porque no tienen buenas condiciones muchas de las banquetas, no puedes guiarte tú y es donde se me ha hecho lo más complicado, más que el transporte, porque pues en el transporte se te dificulta por eso, porque si vas a algún lugar que no conoces, si no te dicen o pues te pasas y eso. Pero se me ha hecho más complicado en ese aspecto de la infraestructura de la ciudad que sí se necesita mejores banquetas para uno poder guiarse" (Lirios del Río-invidente) Magnolia, E-Lr-V.



TERCERA PARTE

CONCLUSIONES Y REFLEXIONES FINALES

> *"Cada persona vale por el lugar en donde se encuentra; su valor como productor, consumidor y ciudadano depende de su localización en el territorio. Su valor va cambiando innecesariamente, para mejor o para peor, en función de las diferencias de accesibilidad (tiempo, frecuencia, precio) independientemente de su propia condición. Personas con las mismas virtudes, misma formación, hasta el mismo salario, tienen un valor diferente según el lugar en el que viven: las oportunidades no son las mismas. Por esto, la posibilidad de ser más o menos ciudadano depende, en gran proporción, del punto en el territorio donde se está"* (Santos, 1987, p. 81)

8. CONCLUSIONES.

En este capítulo se expondrán las conclusiones más importantes a las que se ha llegado a través del análisis efectuado en el marco de esta investigación. Así pues, estas conclusiones buscan responder de manera implícita a los objetivos e hipótesis que constituyen la base de este trabajo de estudio, partiendo de clarificar lo que se considera movilidad cotidiana en los términos de esta investigación, conceptualización sobre la que se hace necesario enfatizar a fin de poder avanzar en el entendimiento de las siguientes relaciones abordadas a través de las conclusiones presentadas.

8.1. Relaciones entre procesos del desarrollo y crecimiento urbano, movilidad cotidiana y diferenciación social.

A lo largo de este trabajo de investigación se ha puesto de manifiesto el rápido crecimiento que ha experimentado la ciudad de Culiacán en unas cuantas décadas, expandiendo sus límites urbanos a merced de los intereses privados y sin un control por parte de las administraciones públicas que permitiera regular este proceso, derivando en la ciudad extensa que conocemos hoy en día. La incorporación de suelo rural barato al perímetro urbano en décadas pasadas y aún en recientes, seguido por la producción de vivienda horizontal en este suelo y otras áreas de la ciudad alimentó este proceso expansivo.

Este crecimiento intenso ha conllevado la descentralización de población en favor de las periferias, de manera que éstas han crecido desmedidamente, dejando una gran cantidad de vacíos urbanos al interior de la ciudad consolidada. Sin embargo, debe apuntarse que estos nuevos espacios residenciales se sitúan dentro de los límites administrativos de la ciudad, debido en gran manera a la vasta cantidad de suelo urbano disponible, producto de esta falta

de control y planificación por parte de las administraciones ya mencionada. Dichas características se asocian a la existencia de un proceso de suburbanización en la ciudad de Culiacán, pero con una serie de particularidades de carácter local, dentro de las cuales la mixtura de clases que identifica a las zonas periféricas durante las últimas décadas es una de las más sobresalientes; ello significa que existe una fuerte fragmentación del territorio, lo cual se hace más evidente en estas nuevas periferias. Así también y, como fue posible conocer en el capítulo cinco de esta investigación, la segregación residencial ha ido exacerbándose en este contexto de fuerte crecimiento urbano, convirtiendo a la movilidad en un elemento articulador sumamente importante para poder acceder a los bienes, servicios y actividades que se desarrollan en la ciudad. Estas afirmaciones ponen de manifiesto la validación de las primeras dos hipótesis secundarias presentadas al inicio de esta investigación, que suponen la existencia de una dinámica de suburbanización en Culiacán, así como un territorio cada vez más fragmentado, sobre todo en las periferias, derivado de los procesos de segregación socioespacial.

Por otra parte, se identifica que, a pesar de todo ese gran crecimiento urbano, el centro de Culiacán sigue concentrando una gran cantidad de actividades y servicios y, si bien se vislumbran procesos de descentralización, en lo que podría ser considerado el inicio de un proceso post-suburbano, estos tienden a ser muy próximos al área central, en nuevas áreas muy específicas o pequeños centros polifuncionales en el entorno periférico de la ciudad. Es decir, hay una dispersión de la ciudad, basada sobre todo en la función residencial, mas los empleos y servicios se encuentran concentrados en unos cuantos sectores de la ciudad con tendencia hacia el área central, aun cuando el Centro ha perdido las actividades de especialización en favor de otras áreas y, aunque es posible encontrar unidades económicas distribuidas en todo el territorio urbano, el análisis encuentra que existen sectores de fuerte concentración del empleo en base a las unidades económicas encontradas en estas zonas, así como el número de personas que emplean estas unidades. El análisis realizado permite saber que, una parte considerable de los desplazamientos de los tres asentamientos estudiados tienen como destino los espacios centrales y los nuevos centros polifuncionales y de especialización, destacando entre éstos la zona de Tres Ríos, aunque también fue posible identificar la atracción que ejerce el espacio intermedio entre las zonas habitacionales estudiadas y las zonas centrales, lo cual sugiere la propensión de la población a buscar viajes más cortos y poder realizar sus actividades secundarias (ocio, recreación, abastecimiento, gestiones, compras y demás no relacionadas con el trabajo o estudio) en lugares más cercanos

a la residencia y con esto evitar desplazamientos más largos, afirmación que cobra una mayor relevancia para las clases bajas. Esta evidencia implica la validación de la tercera hipótesis secundaria.

La predominante centralidad señalada produce que la población de las periferias, situadas cada vez más lejos del área central, viajen distancias más elevadas para acceder a las actividades de empleo, principalmente, más no exclusivamente, creando una especie de dependencia de la población habitante de los bordes urbanos hacia estos centros concentradores de actividades y servicios para el desarrollo de sus actividades cotidianas. A este mismo respecto, la investigación reveló que, 7 km es el radio máximo de lo que puede ser considerado un viaje cotidiano en el caso de Culiacán; más allá de esta distancia, decae la representatividad de los desplazamientos. Debe apuntarse que, dicha distancia "tolerable" representa menos de la mitad del radio que abarca el área urbana de la ciudad y que, a medida que ésta siga expandiéndose y de continuar con la misma tendencia de fuerte concentración del empleo y las actividades cotidianas en algunos centros de la ciudad, este radio irá expandiéndose, incrementando la tolerancia a viajar distancias cada vez más largas como parte de su movilidad cotidiana, con sus consecuentes externalidades. Sin embargo, también debe señalarse que, a pesar de la marcada centralidad de los desplazamientos que se realizan, a través del análisis efectuado se advierte que una buena parte del territorio de la ciudad recibe desplazamientos como parte de la movilidad cotidiana, y cada vez más se está viajando a zonas apartadas del lugar de residencia para satisfacer las necesidades de empleo, abastecimiento, servicios, ocio y demás de la población que habita las periferias de Culiacán. Si bien el promedio de distancias que se recorre por viaje, así como el tiempo promedio que lleva hacerlos no es tan alto como los registrados en las grandes ciudades metropolitanas, lo que le imprime un carácter de "tolerables" o "manejables", debe hacerse hincapié en la forma urbana dispersa que prevalece en esta ciudad, caracterizada por el crecimiento horizontal y una zona urbana extensa, advirtiendo los desafíos que han atravesado y aún prevalecen en las grandes urbes, con la escala y consideraciones propias de una ciudad media, pero debe acentuarse, sin los grandes presupuestos con los que cuentan las zonas metropolitanas, lo cual añade otro reto, a mediano y largo plazo.

Por otra parte, si bien dentro del análisis cuantitativo realizado los motivos llamados principales alentaron la mayoría de los desplazamientos de los tres asentamientos estudiados, fue posible también identificar una fuerte movilidad impulsada por los nombrados motivos

secundarios, los cuales constituyen poco más de la tercera parte de los viajes que se realizan en el territorio de Culiacán. Así pues, el hecho que los viajes considerados como de motivos principales se encuentren en una mayor proporción que los viajes secundarios no significa que la movilidad cotidiana esté limitada a los primeros, de hecho, estos últimos en su conjunto cuentan con un peso suficiente en cuanto a representatividad porcentual, como para afirmar que también están configurando la movilidad cotidiana de la ciudad. Asimismo, el análisis cualitativo permitió corroborar que, dichas actividades son consideradas por parte de la población como parte fundamental de su vida diaria, revelando que, en la modelación de lo cotidiano interviene todo lo que permite a la población funcionar, sea abastecerse, realizar gestiones, visitas a especialistas u cualquier otra diligencia, que sea realizada con cierta periodicidad por el conjunto de la población, aunque, individualmente se encuentre una menor frecuencia en su realización, afirmaciones que ponen de manifiesto la veracidad de la cuarta hipótesis secundaria planteada.

Por todo lo anteriormente señalado se considera que, las manifestaciones post-suburbanas encontradas en la ciudad de Culiacán forman parte de las particularidades que presenta el proceso de suburbanización, y no son una evolución de esta misma fase. En todo caso, su incipiente presencia hace necesario un análisis enfocado exclusivamente en esta dinámica para determinar categóricamente su aparición como una fase evolutiva o descartarla definitivamente.

Así también, cabe decir que las características que identifican cada uno de los procesos de desarrollo abordados en el capítulo dos de esta investigación, se presentan en distinta medida, o con ciertas diferencias conforme el territorio del que se trate, entre las que se identifican la magnitud del área urbana, la dinámica demográfica, las funciones urbanas que se desarrollen en ésta, las actividades que modelen su economía, la cultura local, así como la influencia que la globalización esté ejerciendo en dicho territorio, apuntando la gran diferencia que existe en las manifestaciones encontradas entre las urbes anglosajonas, europeas, latinoamericanas y, aún más, entre las grandes ciudades y las de tamaño medio.

Es importante reflexionar sobre las implicaciones de este modelo de crecimiento y su evidente relación con la movilidad cotidiana que se desarrolla en la ciudad, pues cada vez más las actividades se realizan en espacios alejados del lugar de residencia, es decir, el espacio de proximidad está perdiendo relevancia, situación que, en el caso de Culiacán, no es

precisamente atribuible al cambio en la localización o reestructuración de los lugares de empleo, toda vez que queda demostrada la importancia del área central y sus proximidades en esta dinámica, sino más bien se debe a que los lugares de residencia se sitúan cada vez más periféricos, en medio de territorios dispersos y fragmentados, dinámica que no es ya más exclusiva de las clases bajas, sino que se identifica una mixtura de clases en estas áreas. Debe destacarse en este proceso la predilección de las clases altas por la seclusión a través de espacios residenciales cerrados, preferencia que es alimentada precisamente por la heterogeneidad de las clases que componen los asentamientos que se sitúan en el espacio próximo, cuestión que viven como una amenaza a su seguridad y patrimonio, lo que aumenta el proceso segregativo que se experimenta en la ciudad, alentando la sensación de exclusión y agudizando la desintegración del tejido social y urbano. Asimismo, resulta necesario destacar el papel que estos fraccionamientos cerrados como Interlomas juegan en la configuración de la movilidad, pues ésta se ve truncada, adquiriendo en muchas ocasiones el carácter de inaccesible. La manera en la que la población de estos sectores busca persistentemente sentirse segura equivale a aislamiento, separación, culminando en la autoseclusión, condicionando la oferta de transporte público, no solo para estos espacios residenciales, sino para el área circundante, e imponiendo a su vez limitantes a la movilidad.

A este respecto, también se encontró que, para el caso de la clase alta el espacio inmediato a la residencia fue aún menos relevante, ya que es escasamente utilizado debido a la falta de diversidad funcional, lo que influye en que se realicen un mayor número de viajes al día, así como que se viajen una mayor cantidad de kilómetros por día, aunado a la capacidad económica que se tiene para solventar dichos desplazamientos. Es importante señalar que, una mayor cantidad de kilómetros por día no significa una mayor distancia promedio por viaje ya que, como fue posible conocer a través del estudio, entre los tres asentamientos, el de más alta renta reportó la menor distancia promedio a este respecto, cuestión en la que con seguridad también influye su localización más central al respecto de las otras dos colonias analizadas.

En esta misma línea, el análisis identificó que, la colonia clase media es la que registra el promedio más alto de distancia por viaje, siendo también la de condición más periférica. A este respecto deben señalarse dos cuestiones; por una parte, la fecha de creación de las colonias estudiadas, en el entendido que, cuanto más reciente sea, más periférica tiende a ser y, por otro lado, la capacidad adquisitiva, toda vez que la población de renta alta, aun cuando

en este caso de estudio comparten la temporalidad de la creación de la urbanización analizada con la de renta media, tienen una capacidad de elección más amplia entre el abanico de posibilidades presentadas por el mercado inmobiliario, precisando el incremento del precio de la vivienda cuanto más central se ubique. Acerca de estos resultados, cabe decir que, se encuentra una relación más estrecha entre el promedio de la distancia por viaje y la localización de los asentamientos en relación con la ciudad central, que con los ingresos que perciben, si bien también debe considerarse que dichos ingresos les permiten ubicarse en lugares más cercanos al área central o al menos mejor conectados. Por otro lado, la investigación permitió advertir que, es precisamente la clase media la que hace uso de una mayor extensión del territorio de la ciudad, así como la que hace más desplazamientos con destino a periferias alejadas de su residencia. En efecto, la población con ingresos dentro de este grupo es la que realiza desplazamientos más largos en distancia para llegar a su lugar de trabajo, en consecuencia a una mayor capacidad de desplazamiento que la población de rentas bajas al contar con más y mejores medios de transporte, así como una mayor capacidad adquisitiva, considerando que, el escalamiento social juega un papel importante al respecto, pues muchos de estos desplazamientos podrían darse persiguiendo mejores oportunidades laborales en zonas más alejadas de su lugar de residencia. Estos hallazgos guardan relación con una de las hipótesis secundarias que plantea que la población de rentas de tipo medio presenta, tanto una movilidad restringida como una movilidad electiva, es decir, que sus desplazamientos sobre el área urbana obedecen a una combinación entre la ubicación de la oferta de empleo y servicios, como de una capacidad de la movilidad más alta que las rentas bajas para poder hacer un uso mayor del territorio a través de sus desplazamientos.

En ese sentido, la disputa más fuerte en la búsqueda de centralidad residencial parece presentarse entre las clases media y baja, toda vez que sus posibilidades se ven más restringidas por lo que el mercado inmobiliario disponga ofrecer para cada segmento, por lo que su grado de centralidad/perifericidad dependerá en gran medida de la fecha de creación de las urbanizaciones. Para complementar este panorama, es necesario apuntar la disponibilidad de los medios de transporte, al respecto de lo cual, se encuentra que mientras más bajas sean las rentas mayor situación de restricción se presentará, sobre todo en el uso del automóvil privado y, si bien su utilización en el caso de la población de más bajos ingresos en este caso de análisis fue muy elevada, también se encontró un mayor uso del transporte público. En estrecha relación con lo anterior, la población de menores ingresos promedia un tiempo de desplazamiento mayor en todos los medios de transporte, lo cual pone en

evidencia carencias atribuibles a varios aspectos, entre los que figuran los medios de transporte disponibles, la calidad y el estado de dichos medios, así como la infraestructura vial que conecta sus lugares de residencia con el resto de la ciudad, cuestiones que en el caso de los espacios destinados a la población de bajos ingresos, propenden a descuidarse.

Lo anterior resulta especialmente significativo en la planificación de los espacios residenciales, en especial los situados en las áreas periféricas, dado que se detectó que la población de más baja renta hace un mayor uso de las zonas centrales, los espacios intermedios y los lugares cercanos al lugar de residencia, ante lo cual se realizan dos apreciaciones principales. La primera indica que, puede tratarse de una estrategia para ahorrar recursos, ya sea del tipo económico o temporal, puesto que, como se ha indicado, son quienes tienen el más alto promedio de tiempo de desplazamiento por viaje y, por otro lado, que pueden estar experimentando una restricción mental de la movilidad dentro de la cual limitan sus desplazamientos a territorios que ya les son habituales, conocidos y que forman parte de su memoria urbana, restringiendo el uso y disfrute de la ciudad y dificultando incluso su escalamiento social. Así pues, es importante considerar una buena dotación de servicios en el espacio inmediato y próximo a las áreas residenciales destinadas a la población de ingresos más bajos, a fin de poder aproximar y facilitar la realización de actividades cotidianas, sobre todo aquellas que por falta de recursos han dejado de realizar.

A la luz de estas evidencias, es necesario enfatizar en la diferenciación del uso del territorio que hacen los distintos grupos socioeconómicos; por una parte, el grupo de más alta renta utiliza escasamente los espacios inmediatos, por el contrario, centra sus desplazamientos hacia los nuevos centros polifuncionales caracterizados por la especialización funcional, así como productos y servicios de más alta gama; el grupo de rentas medias es el que hace un uso más extenso del territorio urbano, si bien utiliza intensamente el espacio inmediato y cercano, también es el que viaja distancias más largas por diversos motivos, entre ellos el trabajo figura como principal; y por último el grupo de rentas bajas, para el cual se detectan desplazamientos a espacios de poca especialización funcional, caracterizados por la diversidad de actividades y servicios, como el área central, zona hacia la que se concentra una parte importante de sus viajes. Esta reflexión evidencia la validez de la quinta hipótesis secundaria

Esta investigación también permitió conocer una fuerte predilección por el uso del automóvil en las tres clases analizadas a partir de los asentamientos que les representan, destacándose el "sueño del automóvil" al cual de manera generalizada se aspira acceder. Sin embargo, también fue posible detectar que, a medida que el ingreso disminuye, se hace un mayor uso del transporte público y que, los viajes en este medio tienden a ser más largos en distancia en comparación con los que se realizan en automóvil, lo que aumenta las desigualdades en la movilidad entre las distintas clases sociales. En efecto, los desplazamientos más largos en cuanto al tiempo son efectuados por la población que tiene ingresos de tipo medio a bajo y, si bien, el grado en el que se presentan este tipo de desplazamientos es menor, su consideración es importante, puesto que se encuentra que las tendencias que pueden ser consideradas como negativas se encuentran en su mayoría como parte de las características de la movilidad de los grupos sociales más bajos.

En este contexto, el acceso a los lugares de empleo se presenta de manera desigual entre la población de los distintos asentamientos, acorde a la localización de dichas urbanizaciones, la disponibilidad de los medios de transporte y los recursos económicos que tengan para hacer frente a las necesidades de movilidad y poder sortear los obstáculos que se presenten, situación en la que la población de menor renta se sitúa en desventaja, similar a lo mencionado por Mignot et al. (2010).

8.2. Sobre las características sociales de la movilidad.

Las características individuales de cada persona, familia y colectivo que habita la ciudad le imprimen a la movilidad una diferenciación acorde a dichas particularidades sociales y demográficas, y quizá, una de las más importantes sean la diferencias entre las rentas percibidas. En este sentido, esta investigación exploró sobre las diferencias y similitudes atribuibles a dichas características diferenciales.

Así pues, se apunta que la movilidad cotidiana en Culiacán está modelada por los grupos etarios económicamente activos, es decir, entre 25 y 49 años, sin embargo, también fue posible identificar que, de éstos, quienes se encuentran ocupados tienen desplazamientos muy definidos por los motivos principales -estudiar y trabajar-, particularmente por viajes con la finalidad de asistir al trabajo, sobre todo en el caso de los hombres quienes tienen la mayor participación en éstos, mientras que las mujeres, además de una importante participación en los viajes con la finalidad de ir al trabajo, se detecta una fuerte movilidad

con motivo de dejar personas en la escuela. Por el contrario, el grupo que se dedica a las labores del hogar, el cual fundamentalmente está integrado por mujeres, es el segundo con mayor movilidad en cuanto a tipo de ocupación, del cual debe decirse que, los motivos de viaje que se detectaron para este conjunto son bastante diversos. En esta misma línea, es necesario apuntar la importante similitud en cuanto al promedio de viajes por día entre hombres y mujeres, aún más, el hecho que, dentro de las personas con un mayor número de viajes, la composición femenina es mucho mayor. Sin embargo, también debe mencionarse la menor duración en tiempo promedio de los desplazamientos realizados por las mujeres, así como una mayor frecuencia de uso del transporte público, lo cual se hace más evidente en el caso de la población de menores ingresos, donde se encuentra una mayor situación de restricción para las mujeres en cuanto a los medios disponibles para desplazarse, sobre todo en el caso del automóvil privado, el cual las familias siguen priorizando su uso por parte de la jefatura masculina.

En este sentido, es posible concluir que las en las clases más bajas, las diferencias en el uso de los distintos medios de transporte entre hombres y mujeres tienden a agudizarse, siendo las mujeres a quienes se les atribuye una mayor restricción en sus posibilidades.

Aún a pesar de lo anterior, es posible inferir que nos encontramos ante un cambio en los tradicionales patrones de la movilidad, contrario a las tendencias reportadas desde la literatura, que atribuían una mayor movilidad a los hombres, no solo en cuanto a los desplazamientos laborales, sino a la movilidad por motivos secundarios, la cual en este caso está fuertemente determinada por el sexo femenino. Es decir, las mujeres están participando cada vez más en la modelación de la movilidad cotidiana de la ciudad, al menos en cuanto a lo encontrado en este caso de análisis, siendo participes de este cambio las tres clases sociales analizadas, pero su manifestación es más evidente a partir de la clase media a alta.

Una tendencia de importancia que fue posible conocer a partir de esta investigación es la que tiene que ver con la escolaridad de quienes realizan los desplazamientos. A este respecto se encuentra que, a menor escolaridad los viajes tienden a ser más cortos, particularmente entre los niveles educativos inferiores, lo que es una característica de importancia en la modelación de la movilidad cotidiana de Culiacán, sobre todo en el caso de los grupos de menores ingresos, los cuales han sido asociados a un menor grado de instrucción escolar, cuestión que

impide el escalamiento social, a su vez limitando los ingresos, consecuentemente, cuentan con una ubicación más periférica debido al coste más bajo de la tierra en estas zonas.

Al respecto de las diferencias y similitudes en la movilidad con relación a los ingresos que percibe la población, los resultados de este análisis permiten conocer ciertas características en cuanto a los desplazamientos. Se identifica pues, que la distancia recorrida por día se incrementa a medida que lo hacen los ingresos, mientras que, los ingresos más bajos presentan tiempos más altos de desplazamiento por cada kilómetro que se recorre.

Por otro lado, se observa una especie de selectividad en los lugares visitados por el grupo de alta renta, pues es esta población la que visita menos colonias como parte de su movilidad cotidiana, es decir, viajan menos diversamente sobre el territorio, advirtiéndose una preferencia por ambientes semejantes a los que encuentran en sus entornos habitacionales, sobre todo tratándose de desplazamientos con motivo de compras, ocio o recreación. Por su parte, entre los grupos considerados, el grupo de ingresos medios es el que cubre una mayor extensión del territorio de la ciudad con sus desplazamientos cotidianos, mientras que, la población de bajos ingresos concentra sus viajes hacia la zona central.

Una de las características más significativas para efectos de esta investigación es la relativa al gasto que significa para cada persona el desplazarse, para lo cual se encuentran algunas particularidades muy significativas. Se presenta el hecho que, a medida que los ingresos disminuyen, el gasto proporcional que se realiza en transportarse aumenta, sin embargo, es posible distinguir que no se trata de un gran aumento, sino más bien la población busca adaptar sus desplazamientos a las posibilidades económicas, por lo que en muchas ocasiones su movilidad se ve limitada, reduciendo sus viajes a los que ostenten un carácter de obligatoriedad, de tal manera que su gasto en este sentido pueda ser solventado sin afectar significativamente otras áreas de su presupuesto. En esta misma línea se presenta un hallazgo sobresaliente, y es que los intervalos de ingreso más bajos registrados dentro de la población residente en la urbanización de altas rentas gastan proporcionalmente una mayor cantidad en comparación con el gasto que tiene la población de más bajas rentas en relación con sus ingresos. Para este hecho se constituye el siguiente razonamiento: este gasto puede estar relacionado con dinámicas que buscan adaptarse a costumbres y prácticas características de la población de altos ingresos, como es una mayor cantidad de desplazamientos con motivo de ocio, en el sentido que, el gasto en transporte -sobre todo cuando se trata de gasto en

gasolina- es directamente proporcional a los kilómetros recorridos, a su vez dependientes del número de viajes que se realicen, lo que sugiere que, pueden ser los desplazamientos con motivos secundarios los que estén impactando el gasto de este segmento de la población de altos ingresos, que en su mayoría hace uso del automóvil privado.

A la luz de las manifestaciones, tendencias y procesos advertidos, debe apuntarse la validación parcial de la hipótesis principal descrita al inicio de esta investigación, pues, si bien la ubicación en el territorio de los diferentes grupos socioeconómicos presentes en éste se supedita a la estructura espacial y a la creación de nuevos espacios residenciales en las periferias durante las últimas décadas, lo cual determina en gran medida la movilidad cotidiana que se presenta en Culiacán y sus rasgos diferenciales, y a pesar que se identifica que la población de más baja renta está asumiendo un coste más elevado de los desplazamientos realizados en cuanto al tiempo que se destina a cada uno de ellos, así como en el gasto que se realiza proporcional a sus ingresos, también fue posible conocer que, no son quienes presentan las mayores distancias recorridas, lo cual se contrapone con la hipótesis planteada. Así pues, este hallazgo se presupone una particularidad especifica derivado de la condición de ciudad media que ostenta Culiacán, en la cual se ha encontrado que la distancia no interviene discriminando negativamente a la población de menor renta, condición que, por el contrario, y de acuerdo con la literatura, sí es posible identificar en las grandes metrópolis del continente. No obstante, se advierte que los espacios centrales de la ciudad adquieren una mayor significancia para este grupo, pues es donde se busca realizar la mayoría de las actividades necesarias, aprovechando la variada oferta que ahí se presenta y de esta manera optimizar los recursos disponibles. Sin embargo, también fue posible conocer que dicha población realiza un menor número de viajes promedio por día, lo cual también representa una restricción y de cierta manera, implica la absorción de una externalidad de la movilidad cotidiana, lo cual se relaciona con la sexta hipótesis secundaria descrita en el apartado correspondiente.

En relación con las similitudes encontradas entre los grupos de ingreso estudiados, se presenta principalmente la fuerte predilección que comparten por la utilización del automóvil privado, pues el análisis cuantitativo permitió conocer un uso mucho más elevado que el reportado en encuestas previas, cuestión en la que probablemente está influyendo el carácter periférico de los asentamientos analizados en esta investigación, frente al análisis de todos los puntos de la ciudad considerado en otros estudios. Asimismo, el acercamiento cualitativo

mediante las entrevistas en profundidad corroboró dicha tendencia, que es descrita como un sueño aspiracional de quienes aún no lo han alcanzado. Este hecho cobra relevancia a la luz de las implicaciones que conlleva para la ciudad el crecimiento habitacional de las zonas periféricas, donde la población percibe el automóvil como una necesidad más que un lujo, encontrándose dentro de sus prioridades de bienes a adquirir, percepción en la que el mal estado generalizado del transporte público está influyendo y que, de seguir en esta misma línea, seguirá incrementándose su uso y con ello la problemática asociada a éste.

Por otra parte, un rasgo que comparten los grupos analizados es la búsqueda de espacios residenciales cercanos a sus redes de contacto, principalmente los de tipo familiar, lo cual fue posible identificar como uno de los factores que adquirió una notoria consideración en la elección de vivienda. Así pues, se identifica que las personas buscan entornos conocidos, zonas con las que tengan alguna clase de relación o por las cuales ya hayan experimentado desplazamientos de manera habitual, por lo que, puede afirmarse que en la modelación de la movilidad cotidiana que se desarrolla en la ciudad, el carácter motivacional que conlleva la elección del lugar de residencia con base a la cercanía del entorno familiar o zonas habituales juega un papel significativo, así como en la configuración del territorio urbano. Debe apuntarse a este respecto que, esta preferencia se mostró más relevante para las clases alta y baja, mientras que, para la clase media, a pesar de que fue un aspecto decisivo, otras motivaciones, como la búsqueda de mejores entornos de vida, en relación estrecha con el escalamiento social, se presentaron más significativas. Si bien para todos los grupos de renta estudiados los lazos familiares y sociales fueron un factor de significancia, se destaca la considerable diferencia en la capacidad de elección del lugar del hábitat entre dichos grupos sociales, de acuerdo con las capacidades económicas que los distinguen, lo cual ejerce influencia en la integración -o desintegración- del tejido social de la ciudad.

También, deben señalarse ciertas preferencias que no fueron detectadas cuantitativamente sino bajo la luz del análisis cualitativo y que guardan relación con intenciones de uso del espacio urbano y de los distintos medios de transporte disponibles. A este respecto, vale la pena destacar la necesidad de mejorar los sistemas de transporte colectivo a los que una buena parte de la población se manifiesta dispuesta a utilizar realizando las adecuaciones pertinentes, lo que paliaría la problemática asociada al uso exacerbado del automóvil privado que tanto se ha puesto de manifiesto a lo largo de esta investigación. Asimismo, una de las cuestiones más señaladas fue la demanda de espacios exclusivos para la circulación ciclista que dote de condiciones de seguridad para poder realizar trayectos en este medio, así como

el mejoramiento del espacio público que garantice desplazamientos peatonales cómodos y seguros. La consecución de estas demandas estrecharía la brecha de desigualdades atribuibles a las condiciones bajo las cuales se desarrolla la movilidad, mejorando el entorno de la ciudad y volviéndolo más habitable y equitativo.

Resulta pertinente apuntar las particularidades que, derivadas de la violencia social que se vive en la ciudad, le imprimen a la movilidad. A través de este análisis se puso de manifiesto que existe una percepción de inseguridad generalizada que, si bien las personas manifestaron en considerables ocasiones a través de las entrevistas en profundidad tratar que no truncara sus desplazamientos, buscando alternativas y herramientas que les permitan seguir moviéndose, la realidad es que sí fue posible percibir, en primera instancia, una restricción de los medios de transporte disponibles, hasta llegar a una inmovilidad derivada de esta circunstancia. Ante esta realidad social, se identifican pues consideraciones en la elección de los medios de transporte, restricciones en los horarios en los cuales se hacen los desplazamientos, búsqueda de compañía para realizarlos, hasta llegar a que no se lleven a cabo, situación que se presenta sobre todo por parte de los grupos que se sienten más vulnerables, entre los que destacan las mujeres. Asimismo, debe apuntarse que lo anterior no es una situación exclusiva de las clases bajas, sino que afecta al tejido social por igual, aunque, debe admitirse, que la población con mejores rentas puede disponer de más herramientas para hacerles frente.

No puede dejar de mencionarse la influencia que asentamientos como Zona Dorada (de tipo medio) tiene en la configuración del territorio y, por ende, en el desarrollo de la movilidad en la ciudad. Esta colonia se identifica entre las tres como el sector con el mayor dinamismo en general puesto que, cuenta con los medios, así como las motivaciones que llevan a su población a desarrollar una movilidad intensa dentro y fuera de sus límites; la clase media está pues "habituada" a buscar mejores alternativas de vida, sobre todo en sus espacios del hábitat y en los lugares donde desarrollan sus actividades cotidianas, experimentan una búsqueda constante de ascender en su posición social, implicando muchas veces recorrer distancias cada vez más largas para acceder a mejores puestos de empleo. A la vez que se identifica una fuerte atracción de nuevos enclaves siguiendo este tipo de desarrollos que ponen de manifiesto su éxito como espacio de residencia para la clase media, lo cual puede estar intensificando la expansión del territorio urbano.

Puede también concluirse que, el acceso a los medios de transporte y herramientas que permiten que la movilidad se lleve a cabo, favorece o aminora los procesos de exclusión y segregación social, plasmando sobre el territorio urbano fenómenos de tipo social, como lo es la diferenciación de clases, revelando las carencias de los grupos vulnerables y el extenso poder que reposa sobre las clases sociales predominantes.

Finalmente, a través de este análisis quedó de manifiesto las principales diferencias y similitudes encontradas en la manera en que utiliza el territorio la población que habita la ciudad, segmentada de acuerdo con las características señaladas. Como ejemplo de ciudad media, si bien Culiacán comparte algunos procesos y patrones descritos desde la literatura, es posible identificar particularidades no consideradas desde ésta, que guardan relación con su condición de ciudad media, y con la cultura propia de esta ciudad, sumergida en una profunda desestructuración de su tejido social a raíz de una acentuada violencia y diversos problemas atribuibles a los grupos delictivos relacionados con el narcotráfico, lo cual representa un importante reto en todos los sentidos.

8.3. Reflexiones finales y desafíos.

Esta investigación permitió constatar que la movilidad se constituye como un elemento que reproduce en la población las diferencias existentes en la estructura urbana y social de la ciudad y, si bien en el caso de Culiacán el punto de partida para cada uno de los grupos de ingreso analizados no fue tan desigual, dado que se buscó que compartieran ciertas características que les situaran en una posición semejante en el territorio, se encuentra que las distintas posiciones sociales y económicas estructuran en gran medida los resultados encontrados en este trabajo, modelando la movilidad cotidiana e incluso, condicionando el escalamiento social de los grupos socioeconómicos más vulnerables.

No puede dejar de destacarse la importancia de la comprensión de cada uno de los fenómenos aquí abordados, como son la expansión urbana, la movilidad cotidiana y la segregación socioterritorial, así como la relación entre éstos, misma que desvela la existencia de distancias simbólicas sociales y espaciales que tienden a agudizarse en entornos y procesos como los que experimenta esta ciudad media del sistema de ciudades mexicano.

La manera en que la ciudad responda ante los desafíos derivados del crecimiento urbano, su fragmentación, la separación espacial de la población y una movilidad cada vez más dependiente del vehículo privado, va a ser determinante para su desarrollo, la sostenibilidad

y la cohesión social. En este sentido, el reto que conlleva para las administraciones públicas municipal y estatal, responsables directas de la planificación del territorio y el transporte, es de gran envergadura, generándose el desafío de planificar e implementar herramientas y elementos integradores de su sociedad, desarrollar políticas que garanticen la igualdad en el acceso a los medios de transporte, así como de conciliación de las desigualdades manifestadas en el territorio y los espacios del hábitat, a la par de la contención de la expansión desmedida de la ciudad y el uso indiscriminado del automóvil, de tal manera que el espacio urbano pueda ser accesible y disfrutable para la ciudadanía por igual.

Por otra parte, es necesario apuntar el gran esfuerzo que significó la realización de este estudio, debido a la escasez de datos que pudieran servir como base al análisis realizado por lo que fue necesario la creación de herramientas propias para poder responder las interrogantes planteadas, con la consecuente absorción del costo que esto implicó. Asimismo, se requirió del aporte de miradas interdisciplinares ajenas a la autora debido a la limitada experiencia con la que se contaba acerca de algunos de los temas abordados en este trabajo investigativo, así como de ciertas herramientas utilizadas, para lo cual también fue necesario la capacitación en su manejo, circunstancias en las cuales fue fundamental la dirección de los tutores de esta investigación.

Finalmente, debe admitirse que existen aún muchas interrogantes sin responder, mismas que fueron surgiendo a medida que avanzaba esta investigación y que resultan imposibles de abordar en un análisis de este tipo, por lo que fueron registradas para modelar una posible línea de investigación futura, cuestiones que guardan relación con tres aspectos particularmente.

El primero, con poder cuantificar la influencia que las clases medias tienen en la expansión territorial y el modelo de crecimiento urbano disperso, interés que surge a partir del fuerte dinamismo detectado en la colonia de rentas medias analizada en este trabajo, lo cual lleva a suponer que son quienes están modelando en mayor medida el desarrollo periférico de la ciudad y la expansión hacia estas zonas.

Por otra parte, es aún tarea pendiente el poder esclarecer el impacto que conlleva la movilidad cotidiana en el medio ambiente urbano de Culiacán, reconociéndose la complejidad en el abordaje del tema debido a la escasez de registros y una sistematización deficiente, por lo

cual, el desarrollo de una metodología que permitiera cuantificar su impacto a partir de lo que se encuentra disponible resultaría de gran utilidad en este contexto de recursos limitados

Por último, se encuentran las nuevas perspectivas de investigación que herramientas como el análisis de flujos con el uso del big-data a partir de la telefonía móvil pueden aportar. Sin embargo, debe apuntarse el sesgo en el que pueden incidir los estudios que utilicen solo datos de este tipo, pues se consideran insuficientes para el análisis de las características sociales de la población móvil.

9. BIBLIOGRAFÍA

Acosta, D. (2015). Factores sociodemográficos de la estructura residencial del área urbana del municipio de Xalapa. Xalapa.

Aditjandra, P. T. (2013). The impact of urban development patterns on travel behaviour: Lessons learned from a British metropolitan region using macro-analysis and micro-analysis in addressing the sustainability agenda. *Research in Transportation Business and Management*, *7*, 69-80. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2013.03.008

Aguiar, S. (2011). Dinámicas de la segregación urbana. Movilidad cotidiana en Montevideo. *Revista de Ciencias Sociales. Departamento de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales*, *24*(28), 22.

Aguilar, A. G., & Vieyra, A. (2008). Urbanization, Migration, and Employment in Latin America: A Review of Trends. En F. Bosco & E. L. Jackiewicz (Eds.), *Placing Latin America Contemporary Themes in Human Geography* (pp. 51-68). Rowman & Littlefield.

Ainstein, L. (2001). Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires. *VI Congreso Internacional del CLAD sobre reforma del estado y de la administración pública*, 18.

Ajenjo, M. (2005). *Evolució i característiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accessibilitat com a variable intermèdia*. Universitat Autònoma de Barcelona. Recuperado de http://www.tdx.cat/handle/10803/4945;jsessionid=A9ADD28FAB66BE75116D04564BC9917E.tdx2

Alberts, J., & Villa, M. (1980). *Redistribución espacial de la población en América Latina. serie E - CELADE*. Santiago, Chile.

Álvarez de la Torre, G. B. (2010). El crecimiento urbano y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Quivera*, *12*(2), 94-114.

Álvarez de la Torre, G. B. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y Sociedad*, *XXIX*(68), 153-191.

Amekudzi, A. a., Jotin Khisty, C., & Khayesi, M. (2009). Using the sustainability footprint model to assess development impacts of transportation systems. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *43*(4), 339-348. https://doi.org/10.1016/j.tra.2008.11.002

American Public Works Association. (s. f.). APWA - What We Do. Recuperado 4 de octubre de 2017, de http://www3.apwa.net/PWHS/What-We-Do

Anderson, W. (1996). Urban Form, Energy and the Environment: A Review of Issues, Evidence and Policy. *Urban Studies*, *33*(1), 7-36. https://doi.org/10.1080/00420989650012095

Argüelles León, B. E., & Argüello Méndez, T. del R. (2012). La movilidad urbana: indicador de la fragmentación espacial y segregación social. En *Políticas de vivienda y derechos habitacionales: Reflexiones sobre la justicia Espacial en la ciudad latinoamericana. X Seminario de Investigación Urbana y Regional* (pp. 1-17). Asociación Colombiana de Investigación Urbana y Regional. https://doi.org/10.11144/5378

Arias, S., & Correa, N. (2015). Aproximación teórica para el análisis de la accesibilidad del sistema de transporte como factor de desarrollo sustentable. *Revista transporte y territorio*, *13*, 170-184.

Arriagada Luco, C., & Rodríguez, J. (2003). *Segregación residencial en áreas metropolitanas de América Latina: magnitud, características, evolución e implicaciones de política. Población y Desarrollo*. Santiago, Chile: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) - División de Población.

Arriagada Luco, C., & Simioni, D. (2001). *Dinámica de valorización del suelo en el área metropolitana del Gran Santiago y desafíos del financiamiento urbano. Medio Ambiente y Desarrollo*. Santiago, Chile: Comisión

Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Publicación de las Naciones Unidas.

Arrieta Chavarría, O. (2012). Apuntes para un marco teórico metodológico del estudio de los espacios urbanos intermedios en países periféricos: En tiempos de la globalización neoliberal y desde un enfoque crítico. *Revista Geográfica de América Central*, (49), 15-37.

Arroyo, M. (2001). La contra urbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas. *Papeles de Población*, *7*(30), 93-129.

Avellaneda García, P. (2007). *Movilidad pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Universitat Autonòma de Barcelona. https://doi.org/10.2307/3538250

Avellaneda, P. (2009). La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano. Un caso aplicado en la Lima metropolitana, *28*(2), 57-76.

Bagley, M. N., & Mokhtarian, P. L. (2002). The impact of residential neighborhood type on travel behavior: A structural equations modeling approach. *Annals of Regional Science*, *36*(2), 279-297. https://doi.org/10.1007/s001680200083

Bähr, J., & Borsdorf, A. (2005). La ciudad latinoamericana: la construcción de un modelo, vigencia y perspectivas. *Urbes*, *Año II*(2), 207-221.

Bähr, J., & Mertins, G. (1993). La ciudad en América Latina. *Población y Sociedad*, *1*, 5-14. Recuperado de http://www.poblacionysociedad.org.ar/archivos/1/P&S-V1-Bahr-Mertins.pdf

Banister, D. (1999). Sustainable Development and Transport, (August), 1-25. https://doi.org/10.2478/v10158-011-0013-9

Bayona-i-Carrasco, J. (2006). *Factors sociodemogràfics de la distribució espacial de la població de nacionalitat estrangera a Barcelona*. Universitat Autónoma de Barcelona.

Bayona-I-Carrasco, J., Gil-Alonso, F., & Pujadas-I-Rúbies, I. (2014). Suburbanisation versus recentralisation. Changes in the effect of intrnational migration inflows on the largest Spanish metropolitan areas (2000-2010). *Revue Quetelet/Quetelet Journal*, *2*(1), 93-118. https://doi.org/10.14428/rqj2014.02.01.04

Bazant, J. (2001). Interpretación teórica de los procesos de expansión y consolidación urbana de la población de bajos ingresos en las periferias. *Estudios Demográficos y Urbanos*, (47), 351-374.

Berry, B. J. L. (1980). Urbanization and Counterurbanization in the United States. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, *451*, 13-20. https://doi.org/10.2307/1043157

Berry Lobley, B. J., & Kasarda, J. D. (1977). *Contemporary urban ecology*. Macmillan.

Blanco, J., Bosoer, L., & Apaolaza, R. (2014). Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación. *Revista de Geografía Norte Grande*, *58*, 41-53.

Blomström, M., & Hettne, B. (1990). *La teoría del desarrollo en transición*. D.F., México: Fondo de Cultura Económica.

Boarnet, M. G., & Crane, R. (2001). *Travel by Design: The Influence of Urban Form on Travel*. Oxford University Press, USA.

Boarnet, M. G., & Sarmiento, S. (1998). Can Land-use Policy Really Affect Travel Behaviour? A Study of the Link between Non-work Travel and Land-use Characteristics. *Urban Studies*, *35*(7), 1155-1169. https://doi.org/10.1080/0042098984538

Bolay, J. C., & Rabinovich, A. (2004). Intermediate cities in Latin America risk and opportunities of coherent urban development. *Cities*, *21*(5), 407-421. https://doi.org/10.1016/j.cities.2004.07.007

Borja, J., & Castells, M. (1997). *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid,

España: Taurus.

Borsdorf, A. (2003a). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *Revista Eure*, *XXIX*(86), 37-49.

Borsdorf, A. (2003b). Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, *VII*(146 (122)). Recuperado de http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(122).htm

Borsdorf, A., Hidalgo, R., & Sánchez, R. (2007). A new model of urban development in Latin America: The gated communities and fenced cities in the metropolitan areas of Santiago de Chile and Valparaíso. *Cities*, *24*(5), 365-378. https://doi.org/10.1016/j.cities.2007.04.002

Bourne, L. S. (1996). Reinventing the Suburbs: Old Myths and New Realities. *Progress in Planning*, *46*(3), 163-184. https://doi.org/10.1016/0305-9006(96)88868-4

Breheny, M. (2014). The compact city and transport energy consumption, *20*(1), 81-101.

Bulkeley, H., & Betsill, M. (2005). Rethinking Sustainable Cities: Multilevel Governance and the «Urban» Politics of Climate Change. *Environmental Politics*, *14*(1), 42-63. https://doi.org/10.1080/0964401042000310178

Cabrales Barajas, L. F., & Canosa Zamora, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral*, *VII*(20), 223-253.

Camagni, R., Gibelli, M. C., & Rigamonti, P. (2002). Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, *40*, 199-216.

Cardoso, M. M., & Fritschy, B. A. (2012). Revisión de la definición del espacio rurbano y sus criterios de delimitación. *Contribuciones Científicas GÆA*, *24*, 27-39. Recuperado de http://gaea.org.ar/contribuciones/CONTRIBUCIONES_2012/4.GAEA CONTRIBUCIONES_2012_CARDOSO.pdf

Cardoso Magalhães, A. G., & Ortiz de D'Arterio, J. P. (2009). Periurbanización, segregación social y fragmentación territorial. En *12 Encuentro de Geógrafos de América Latina* (p. 15). Montevideo, Uruguay.

Carreras i Verdaguer, C. (1998). *Geografia humana*. Barcelona: Universitat de Barcelona.

Carrión, F. (2001). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. (F. Carrión, Ed.). Quito, Ecuador: FLACSO-Junta de Andalucía. Recuperado de http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf

Carrión, F. (2013). Ciudades intermedias: entre una pirámide trunca y una red urbana en construcción. En J. Canziani & A. Schejtman (Eds.), *Ciudades Intermedias y Desarrollo Territorial* (pp. 21-31). Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. https://doi.org/10.1016/S0141-0229(03)00220-5.L

Casado Izquierdo, J. M. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova*, *XII*(273). Recuperado de http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-273.htm

Casado Izquierdo, J. M. (2012). The polycentric structure of local labour markets in Mexico City´s Metropolitan Area. *Investigaciones Geográficas (Mx)*, (79), 97-118. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=56924845007%0ACómo

Castells, M. (1974). La cuestión urbana. Siglo XXI Editores. https://doi.org/316.3 CAS

Castillo Palma, J., & Patiño Tovar, E. (1999). Ciudades medias. *Elementos*, (34), 29-33. Recuperado de http://www.elementos.buap.mx/num34/pdf/29.pdf

Centro de Transporte Sustentable. (s. f.). *Hacia ciudades competitivas bajas en carbono «Ciudad de Culiacán». Zonificación general y patrones urbanos*.

CEPAL. (2012). Población, territorio y desarrollo sostenible. (D. Jaspers Faijer, Ed.). Santiago, Chile:

CEPAL.

Champion, T. (2001). Urbanization, Suburbanization, Counterurbanization and Reurbanization. *Handbook of Urban Studies*, 143-162. https://doi.org/10.4135/9781848608375

Charles, C. Z. (2003). The Dynamics of Racial Residential Segregation. *Annual Review of Sociology*, *29*(1), 167-207. https://doi.org/10.2307/30036965

Chen, Y., Li, X., Zheng, Y., Guan, Y., & Liu, X. (2011). Estimating the relationship between urban forms and energy consumption: A case study in the Pearl River Delta, 2005-2008. *Landscape and Urban Planning*, *102*(1), 33-42. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2011.03.007

Cheshire, P. (1995). A New Phase of Urban Development in Western Europe? The Evidence for the 1980s. *Urban Studies*. Sage Publications, Ltd. https://doi.org/10.2307/43196343

Chi, G., & Stone, B. (2005). Sustainable Transport Planning: Estimating the Ecological Footprint of Vehicle Travel in Future Years. *Journal of Urban Planning and Development*, *131*(3), 170-180. https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:3(170)

Ciccolella, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *riURB*, (8), 9-21.

Ciuffini, F. (1993). El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, matèria i energia. *Medi ambient, Tecnologia i Cultura*, *5*, 42-53.

CODESIN. (2011). *Agenda Regional Estratégica Zona Centro*. Recuperado de http://www.inapisinaloa.gob.mx/wpcontent/uploads/2017/10/agenda_reg_estrategica.pdf

CONAPO. (2012). Índice de marginación urbana 2010. CONAPO.

Consejo Nacional de Población. (2007, agosto 2). Crecen más las ciudades intermedias que las grandes metrópolis, p. 2. Recuperado de http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Mexico_D_F_jueves_2_de_agosto_de_2007

Corporación Andina de Fomento. (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Corporación Andina de Fomento. Recuperado de http://publicaciones.caf.com/publicacion?id=1505

Correa Delval, N. (2011). *Accesibilidad Urbana Diferencial en los Asentamientos Humanos Periféricos de la Ciudad de Culiacán*. Universidad de Guadalajara.

Cowan, R. (2005). *Dictionary of Urbanism*. Gran Bretaña: Streetwise Press.

Crane, R. (1999). The Impacts of Urban Form on Travel: A Critical Review, 46. https://doi.org/WP99RC1

De la Vega Grajales, K. (2007). *Conservemos memoria: organismos civiles rehabilitando poblados*. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

De Mattos, C. A. (2006). Modernización capitalista y transformación metropolitana en América Latina: cinco tendencias constitutivas. En A. I. Geraiges de Lemos, M. Arroyo, & M. L. Silveira (Eds.), *América Latina: cidade, campo e turismo* (pp. 41-69). San Pablo: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Recuperado de http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/03mattos.pdf%5Cnwww.clacso.org

Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. J. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa* (pp. 17-34). Barcelona, España: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona. Recuperado de http://scholar.google.es/scholar?q=suburbanizacion+y+periurbanizacion+ciudades+anglosajonas+y+ciudades+latinas+dematteis&btnG=&hl=en&as_sdt=0%2C5#0

Díaz Quintero, M. Á. (1993). Una aproximación territorial de las ciudades medias en México en los

ochenta. *Clío*, (10), 23-36.

Domínguez Aguilar, M. (2017). Las dimensiones espaciales de la segregación residencial en la ciudad de Mérida, Yucatán, a principios del siglo XXI. *Península*, *XII*(1), 147-188.

Duany, A., Plater-Zyberk, E., & Speck, J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. North Point Press.

Duncan, O. D., & Duncan, B. (1955). A Methodological Analysis of Segregation Indexes. *American Sociological Review*, *20*(2), 210-217.

El 2016 se presentó récord mundial en venta de vehículos. (2017). Recuperado de http://www.andemos.org/wp-content/uploads/2017/02/Comunicado-Indice-de-Motorizacion-2016.pdf

El Financiero. (2016, diciembre 30). Mexicanos, los que más gastan en gasolina en el mundo. Recuperado de http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-es-el-segundo-pais-que-mas-gasta-de-sus-ingresos-en-gasolina

Engels, F. (1845). *La formación de la clase obrera en Inglaterra. Volumen 29 de Manifiesto: Sociología*. Akal. Recuperado de http://www.cholonautas.edu.pe/modulo/upload/Thompson%5CnPrefacio.pdf

Escudero Gómez, L. A. (2006). Las ciudades hoy: El modelo de transición urbana. En *VIII Coloquio y jornadas de campo de Geografía Urbana* (pp. 117-130). Illes Balears, España.

Estevan, A., & Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. españa: Bakeaz-Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente-Los Libros de la Catarata. Recuperado de http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0528799.pdf

Ewing, R., & Cervero, R. (2001). Travel and the Built Environment: A Synthesis. *Transportation Research Record*, *1780*(1), 87-114. https://doi.org/10.3141/1780-10

Ferrás, C. (2007). El enigma de la contraurbanización. Fenómeno empírico y concepto caótico. *EURE*, *33*(98), 5-25. https://doi.org/10.4067/S0250-71612007000100001

Figueroa, O. (2005). Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Revista Eure*, *XXXI*, 41-53. https://doi.org/10.4067/S0250-71612005009400003

Ford, L. R. (1996). A New and Improved Model of Latin American City Structure Author. *The Geographical Review*, *86*(3), 437-440. Recuperado de http://www.jstor.org/stable/215506

Formigo Couceiro, J., & Aldrey Vázquez, J. A. (2005). Periurbanización y rururbanización en Galicia. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Recuperado de http://www.cervantesvirtual.com/obra/periurbanizacin-y-rururbanizacin-en-galicia-0/

Forsyth, A., Krizek, K. J., & Agrawal, A. W. (2010). Measuring walking and cycling using the PABS (pedestrian and bicycling survey) approach : a low-cost survey method for local communities. Recuperado de http://ntl.bts.gov/lib/35000/35700/35702/2907_report.pdf

Fosset, M. (2006). Ethnic Preferences, Social Distance Dynamics, and Residential Segregation: Theoretical Explorations Using Simulation Analysis*. *The Journal of Mathematical Sociology*, *30*(3-4), 185-273. https://doi.org/10.1080/00222500500544052

Fuentes, A., Retamoso, A., Holfman, G., & Kaztman, R. (1999). Segregación residencial y desigualdades sociales en Montevideo. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/handle/11362/28664

Fuentes Flores, C. M. (2009). La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua. *Región y sociedad*, *XXI*(44), 117-144.

Galster, G., Hanson, R., Ratcliffe, M. R., Wolman, H., Coleman, S., & Freihage, J. (2001). Wrestling

Sprawl to the Ground: Defining and measuring an elusive concept. *Housing Policy Debate*, *12*(4), 681-717. https://doi.org/10.1080/10511482.2001.9521426

García Palomares, J. C., & Gutiérrez Puebla, J. (2007). La Ciudad Dispersa: Cambios Recientes En Los Espacios Residenciales De La Comunidad De Madrid. En *Homenaje al Profesor Casas Torres* (pp. 445-456). Madrid, España: Universidad Complutense.

Garza Villarreal, G. (2002). Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX. *Revista de Información y Análisis*, (19), 7-16.

Giannopoulos, G. a., & Curdes, G. (1992). Innovations in urban transport and the influence on urban form. An historical review. *Transport Reviews*, *12*(1), 15-32. https://doi.org/10.1080/01441649208716801

Giuliano, G., & Small, K. A. (1993). Is the Journey to Work Explained by Urban Structure? Author: *Urban Studies*, *30*(9), 1485-1500.

Glatter, J., & Siedhoff, M. (2008). Reurbanisation: Inflationary use of an insufficiently defined term? Comments on the definition of a key concept of urban geography, with selected findings for the city of Dresden. *Die Erde*, *139*(4), 289-308.

Gobierno de la Ciudad de México, & Fideicomiso para el Mejoramiento de las vías de Comunicación. (s. f.). Diagnostico de la movilidad en la Ciudad de México. Recuperado de http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm#parque

González Gómez, C. I. (2014). Segregación urbana dirigida y segregación voluntaria. Querétaro, México. En M. Di Virgilio & M. Perelman (Eds.), *Ciudades latinoamericanas. Desigualdad, segregación y tolerancia* (pp. 179-200). Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).

González Hernández, G. M. (2005). Segregación socioespacial, integración al mercado de trabajo y deterioro de los grupos de ingreso medio en la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe, México, 2000. *Papeles de Población*, *11*(46), 79-108. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11204604

Graizbord, B. (1984). Desarrollo regional, ciudades intermedias y descentralización en México: Observaciones críticas al Plan Nacional de Desarrollo Urbano (1978 y 1982). *Demografía y Economía*, *XVIII*(1984), 27-47.

Grandet, C. (s. f.). Mitos sobre el subsidio a la gasolina. Recuperado 11 de mayo de 2018, de https://imco.org.mx/articulo_es/mitos-sobre-el-subsidio-la-gasolina/

Griffin, E., & Ford, L. (1980). A Model of Latin American City Structure. *Geographical Review*, *70*(4), 397-422. https://doi.org/10.2307/214076

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora 21*, (2), 61-74.

Guzmán, J. M., Rodríguez, J., Martínez, J., Contreras, J. M., & González, D. (2006). La démographie de l'Amérique latine et de la Caraïbe depuis 1950. *Population-F*, *61*(5-6), 623-734.

Hall, P. (s. f.). *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Ed. del Serbal.

Ham, M. van, Manley, D., Bailey, N., Simpson, L., & Maclennan, D. (Eds.). (2012). *Neighbourhood effects research: new perspectives*. Londres: Springer.

Handy, S., Cao, X., & Mokhtarian, P. (2005). Correlation or causality between the built environment and travel behavior? Evidence from Northern California. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *10*(6), 427-444. https://doi.org/10.1016/j.trd.2005.05.002

Harvey, D. (1979). *Urbanismo y Desigualdad Social*. (M. Arenas González, Trad.) (7a ed.). Madrid, España: Siglo XXI Editores.

Harvey, D. (1989). *The urban experience*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Revista EURE*, *38*(115), 117-135. https://doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006

Hidalgo, R., & Borsdorf, A. (2009). El crecimiento urbano en Europa: conceptos, tendencias y marco comparativo para el área metropolitana de Santiago de Chile. *Estudios Geográficos*, *LXX*(266), 181-203. https://doi.org/10.3989/estgeogr.0449

Holden, E. (2004). Ecological footprints and sustainable urban form. *Journal of Housing and the Built Enviroment*, *19*(1), 91-109.

Holden, E., & Linnerud, K. (2006). The Sustainable Development Area: Satisfying Baisc Needs and Safeguarding Ecological Sustainability. *Sustainable Development*, (15), 174-187. https://doi.org/10.1002/sd

Hunecke, M., Haustein, S., Grischkat, S., & Böhler, S. (2007). Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*, *27*(4), 277-292. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.08.001

Ibarra Escobar, G., & Ruelas, A. L. (Eds.). (1994). *Culiacán a través de los siglos*. Culiacán, México: Universidad Autónoma de Sinaloa, Ayuntamiento de Culiacán.

Ibraimovic, T., & Masiero, L. (2014). Do Birds of a Feather Flock Together? The Impact of Ethnic Segregation Preferences on Neighbourhood Choice. *Urban Studies*, *51*(4), 693-711. https://doi.org/10.1177/0042098013493026

Indovina, F. (1998). Algunes consideracions sobre la «ciutat difusa». *Documents d'Analisi Geogràfica*, *0*(33), 21-32.

Ingram, G. K. (1998). Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? *Urban Studies*, *35*(7), 1019-1035. https://doi.org/10.1080/0042098984466

Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán. (2010). Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán. Culiacán.

Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán. (2018a). Programa de Desarrollo Urbano de Culiacán. Culiacán: Versión para el periodo de consulta.

Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán. (2018b). Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Culiacán. *Desde el Jardín de Freud*. Culiacán: No publicado. https://doi.org/10.15446/dfj.n15.50535

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2014). *Características de las localidades y del entorno urbano 2014*. Recuperado de https://www.inegi.org.mx/programas/cleu/2014/

ITDP. (2013). Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana. *Itdp*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de http://mexico.itdp.org/noticias/mus-movilidad-urbana-sustentable/

Jabareen, Y. J. (2006). Sustainable Urban Forms: Their Typologies, Models, and Concepts. *Journal of Planning Education and Research*, (26), 38-52. https://doi.org/10.1177/0739456X05285119

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.

Jakovcevic, A., Franco, P., Caballero, R., & Ledesma, R. (2017). Determinantes psicológicos de las conductas de movilidad: Un estudio de revisión. *Revista Argentina de Ciencias del Comportamiento*, *7*(2), 59-76.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, *28*(85). https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002

Janoschka, M., & Sequera, J. (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista. En J. J. Michelini (Ed.), *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina* (pp. 82-104). Madrid, España: Catarata.

Jargowsky, P. A. (1997). *Poverty and place: ghettos, barrios, and the American city*. Nueva York: Russell Sage Foundatio.

Jiménez Sánchez, P. L., Salgado Colín, R. D., & Calderón Maya, J. R. (2016). Expansión urbana mediante la fragmentación y segregación habitacional en la Zona Metropolitana de Toluca. En M. V. Santana-Juárez, G. Hoyos-Castillo, G. Santana-Castañeda, N. B. Pineda-Jaimes, & H. Campos-Alanís (Eds.), *Desafíos de las metrópolis: efectos ambientales y sociales. Tendencias Geográficas II* (1a ed., pp. 193-210). Toluca, México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Kaufmann, V. (2006). Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains. En M. Bonnet & P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité* (pp. 223-233). París: PUF.

Kawarick, L. (1992). La crisis urbana y la ciudadanía en Sao Paulo: periferias... en plural esto porque son millares de Villas y Jardines. En F. Carrión (Ed.), *Ciudades y políticas urbanas* (pp. 17-29). Quito, Ecuador: CODEL.

Kaztman, R. (2003). La dimensión espacial en las políticas de superación de la pobreza urbana. *Instituto de Estudios Políticos para America Latina y África (IEPALA)*. Santiago: CEPAL - División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos.

Kessler, G., & Di Virgilio, M. M. (2008). La nueva pobreza urbana: dinámica global, regional y argentina en las últimas dos décadas. *Revista de la CEPAL*, (95), 31-48. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11250/095031050_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Klinsky, S., Sieber, R., & Meredith, T. (2010). Connecting Local to Global: Geographic Information Systems and Ecological Footprints as Tools for Sustainability. *The Professional Geographer*, *62*(1), 84-102. https://doi.org/10.1080/00330120903404892

Krizek, K. J. (2003a). Neighborhood services, trip purpose, and tour-based travel. *Transportation*, *30*(4), 387-410. https://doi.org/10.1023/A:1024768007730

Krizek, K. J. (2003b). Residential Relocation and Changes in Urban Travel. Does Neighborhood-Scale Urban Form Matter? *American Planning Association Journal*, *69*(3), 265-281.

Lacarrieu, M. (1998). El dilema de lo local y la producción social de la feudalización. *Alteridades*, *8*(15), 7-23. Recuperado de http://www.redalyc.org/pdf/747/74745550002.pdf

Larralde C., A. (1996). Los desplazamientos cotidianos de los habitantes en el Área metropolitana de Monterrey. *Estudios Demográficos y Urbanos*, *12*(3), 473-520.

Lattes, A. E. (2001). Población urbana y urbanización en América Latina. En F. Carrión (Ed.), *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina* (pp. 49-76). Quito, Ecuador: FLACSO-Junta de Andalucía.

Le Breton, É. (2002). Les raisons de l'assignation territoriale. Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiée.

Le Breton, É. (2006). Homo mobilis. En M. Bonnet & P. Aubertel (Eds.), *La ville aux limites de la mobilité* (pp. 23-31). París: PUF.

Le Roux, G., Imbert, C., & Bonvalet, C. (2018). *Transformation sociale de Paris et de ses banlieues au cours du XXe siècle: une approche longitudinale et générationnelle de la ségrégation urbaine*. París.

Lee, S., & Lee, B. (2014). The influence of urban form on GHG emissions in the U.S. household sector. *Energy Policy*, *68*, 534-549. https://doi.org/10.1016/j.enpol.2014.01.024

Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers: Revista de Sociología.*, *3*, 219-229. Recuperado

de http://papers.uab.cat/article/view/v3-lefebvre

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad* (4.ª ed.). Barcelona: Ediciones Península.

Lefebvre, H. (2013). *La Producción del Espacio*. (E. Martínez Guitérrez, Trad.). Madrid, España: Capitán Swing Libros. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

LeRoy, S. F., & Sonstelie, J. (1983). Paradise lost and regained: Transportation innovation, income, and residential location. *Journal of Urban Economics*, *13*(1), 67-89. https://doi.org/10.1016/0094-1190(83)90046-3

Lévy, J. P., & Brun, J. (2002). Introducción. De la extensión a la renovación metropolitana: mosaico social y movilidad. En *Metrópolis en movimiento, una comparación internacio* (Vol. 53, pp. 147-161). https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia, España: Servei de Publicacions.

López Levi, L., & Rodríguez Chumilla, I. (2005). Evidencias y discursos del miedo en la ciudad: casos mexicanos. *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, *IX*(194). Recuperado de http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-54.htm

Lund, J. R., & Mokhtarian, P. L. (1994). Telecommuting and residential location: theory and implications for commute travel in monocentric metropolis. *Transportation Research Record*, (1463), 10-14. Recuperado de https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/CPB-Discussion-Paper-342-Understanding-employment-decentralization.pdf

Lupano, J. A., & Sánchez, R. J. (2009). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. Documentos de proyectos* (Vol. 230). Recuperado de http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/2/35492/P35492.xml&xsl=/publicaciones/ficha.xsl&base=/publicaciones/top_publicaciones.xsl

Mallarach Isern, J., & Vilagrasa Ibarz, J. (2002). Los procesos de desconcentración urbana en las ciudades medias españolas. *Ería*, *57*, 57-70. Recuperado de http://www.unioviedo.net/reunido/index.php/RCG/article/view/1402/0

Mangin, W. (1967). Latin American Squatter Settlements: A Problem and a Solution. *Latin American Research Review*, *2*(3), 65-98. https://doi.org/10.2307/2502178

Mapasin. (2016). Avanza. Plan de Movilidad Culiacán 2045. Culiacán: CODESIN. Recuperado de https://mapasin.org/2018/04/16/plan-avanza-culiacan/

Mapasin. (2019). *Análisis de Siniestralidad Vial en Culiacán. Peatones y Ciclistas, 2017-2018*. Culiacán. Recuperado de https://mapasin.org/proyectos/analisis-de-siniestralidad-vial-en-culiacan-peatones-y-ciclistas-2017-2018/

Marmolejo Duarte, C., & Stallbohm, M. (2008). En contra de la ciudad fragmentada; ¿Hacia un cambio de paradigma urbanístico en la Región Metropolitana de Barcelona? *Scripta Nova*, *XII*(270 (65)).

Martínez Elvir, M. A. (2017). Movilidad urbana, segregación y género: Pequeños retratos de la movilidad de mujeres de Norte (México), Centro (Nicaragua) y Sur América (Brasil). *Revista Latinoamericana de Geografia e Gênero*, *8*(1), 3-17.

Martner Peyrelongue, C. (2015). Transporte y articulación urbano-rural de una ciudad intermedia mexicana. *Revista Mexicana de Sociologia*, *77*(2), 215-242.

Massey, D. S. (1996). The age of extremes: concentrated affluence and poverty in the twenty-first century. *Demography*, *33*(4), 395-412. https://doi.org/10.2307/2061774

Massey, D. S., & Denton, N. A. (1993). *American apartheid : segregation and the making of the underclass*. Cambridge: Harvard University Press.

Miceli, T. J., & Sirmans, C. F. (2007). The holdout problem, urban sprawl, and eminent domain. *Journal of Housing Economics*, *16*(3-4), 309-319. https://doi.org/10.1016/j.jhe.2007.06.004

Mieszkowski, P., & Mills, E. S. (1993). The Causes of Metropolitan Suburbanization. *Journal of Economic Perspectives*, *7*(3), 135-147. https://doi.org/10.1257/jep.7.3.135

Mignot, D., Aguiléra, A., Bloy, D., & Caubel, Madre, J.-L. (2010). Formas urbanas, movilidad y segregacion. *Urban Public Economics Review*, (12), 73-104.

Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad: Un análisis desde la Ecología Urbana. *Ecología Política*, (15), 123-130.

Miralles-Guasch, C. (2002a). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto* (1.ª ed.). Barcelona: Ariel Geografía.

Miralles-Guasch, C. (2002b). Transporte y territorio urbano: Del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'Analisi Geografica*, (41), 107-120.

Miralles-Guasch, C., & Cebollada i Frontera, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193-216.

Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, *LXIX*(264), 157-178.

Monclús, F. J. (1992). Infraestructuras de transporte y crecimiento urbano en EEUU: Literatura reciente y nuevas perspectivas. *Historia urbana*, (1), 37-52.

Monclús Fraga, F. J. (1998). La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias. (F. J. Monclús Fraga, Ed.), *La ciudad dispersa*. Barcelona, España: Centro de Cultura Contemporània de Barcelona. https://doi.org/10.4067/S0250-71612000007700007

Monkkonen, P. (2012). La segregación residencial en el México urbano: niveles y patrones. *Revista EURE*, *38*(114), 125-146.

Moreno Galván, F. de J. (2013). Epistemología del análisis de la movilidad urbana. *Investigación y diseño 08*, 145-161.

Mörner, M., & Gibson, C. (1962). Diego Muñoz Camargo and the Segregation Policy of the Spanish Crown. *The Hispanic American Historical Review*, *42*(4), 558-568. https://doi.org/10.2307/2510044

Muñiz, Ivan, & Galindo, A. (2005). Urban form and the ecological footprint of commuting. The case of Barcelona. *Ecological Economics*, *55*(4), 499-514. https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2004.12.008

Muñiz, Iván, Galindo, A., & García, M. Á. (2002). *Urban spatial structure and suburbanisation: The case of the Barcelona Metropolitan Region*. Barcelona.

Muñiz Olivera, I., García, M. A., & Calatayud, D. (2006). *Sprawl. Definición, causas y efectos*. Barcelona. Recuperado de http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2043845&info=resumen&idioma=ENG

Murray, M. J. (2011). *City of extremes: the spatial politics of Johannesburg*. Duke University Press, Durham and London.

Musil, R. (2007). Globalized post-suburbia. *Belgeo*, (1), 147-162. https://doi.org/10.4000/belgeo.11718

Næss, P. (2015). Built Environment, Causality and Travel. *Transport Reviews*, *1647*(March), 1-17. https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1017751

Nakayama, A. (1975). *Culiacán, desarrollo de una ciudad*. Culiacán, México: El Banco del Noroeste de México, S.A. Recuperado de http://ahgs.gob.mx/culiacan-desarrollo-de-una-ciudad/

Negrete, M. E. (2018). *El desafío de la movilidad y el transporte urbano y metropolitano*.

Negrete, M. E., & Paquette Vassalli, C. (2011). La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites. *Territorios*, *2*(25), 15-33.

Negrete Salas, M. E. (2010). Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas. En G. Garza Villarreal & M. Schteingart (Eds.), *Los grandes problemas de México: Desarrollo urbano y regional* (Vol. II, pp. 173-212). México, D.F., México: El Colegio de México. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

Negrón Poblete, P. A. (2003). La accesibilidad fisica a las zonas de trabajo y su relación con la consolidación de cuatro barrios ubicados en el Distrito Federal , México.

Nel.lo Colom, O. (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos de la ciudad difusa. En F. J. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa* (pp. 35-57). Barcelona, España: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona. Recuperado de http://scholar.google.com/scholar?hl=en&btnG=Search&q=intitle:Los+confines+de+la+ciudad+sin+confines.#6%5Cnhttp://archivouel.tripod.com/dispersa3.pdf

Nightingale, C. H. (2012). *Segregation: a global history of divided cities*. Chicago: University of Chicago Press.

Nogués Linares, S., & Salas Olmedo, H. (2010). Modelos de crecimiento urbano. Estrategias de planificación y sostenibilidad en Cantabria. *Architecture, City and Environment (ACE)*, *4*(12), 43-58.

Offner, J.-M. (1993). Les «effets structurants» du transport: mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, *22*(3), 233-242. https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209

ONU-Habitat. (2012). *Estado de las ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Exit imagen y cultura*. Recife, Brasil. https://doi.org/HS/053/12S ISBN Serie 978-92-1-133397-8

ONU-Habitat, & Senado de la República. (2015). *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en Mexico 2014-2015*.

ONU. (2016). *Informe sobre desarrollo humano 2016. Desarrollo humano para todas las personas. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Humano*. PNUD. Recuperado de https://www.undp.org/content/undp/es/home/librarypage/hdr/2016-human-development-report.html

Otero Enríquez, R. (2013). *Procesos internacionales de desconcentración urbana. Hacia un modelo de transición territorial*. Universidade da Coruña.

P. da Cunha, J. M., & Rodríguez Vignoli, J. (2009). Crecimiento urbano y movilidad en América Latina. *Papeles de población*, *3*(4-5), 27-64.

Park, R. E. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. (E. Martínez, Trad.). Barcelona: Ediciones del Serbal.

Pasciaroni, C. (2012). Ciudades medias: Aproximación metodológica, funcionalidades y estructura productiva. *Ciencias Económicas*, *30*(1), 399-415.

Peeters, P., & Schouten, F. (2006). Reducing the Ecological Footprint of Inbound Tourism and Transport to Amsterdam. *Journal of Sustainable Tourism*, *14*(2), 157-171. https://doi.org/10.1080/09669580508669050

Peralta, B. G., & Hofer, A. (2006). Housing for the Working Class On the Periphery of Mexico City: A New Version of Gated Communities. *Social Justice*, *33*(3), 129-141. https://doi.org/10.2307/29768390

Pérez-Tamayo, B. N. (2013). *Procesos de segregación socioespacial en ciudades medias mexicanas: El caso de*

Culiacán, México. Universitat de Barcelona.

Pérez-Tamayo, B. N., Gil-Alonso, F., & Bayona-i-Carrasco, J. (2017). La segregación socioespacial en Culiacán , México (2000-2010): ¿de la ciudad dual a la ciudad fragmentada? *Estudios Demográficos y Urbanos*, *32*(96), 547-591. https://doi.org/http://dx.doi.org/10.24201/edu.v32i3.1660

Pivo, G. (1993). A Taxonomy of Suburban Office Clusters: The Case of Toronto. *Urban Studies*, *30*(1), 31-49. https://doi.org/10.1080/00420989320080021

Pontón C., D. (2013). La economía del narcotráfico y su dinámica en América Latina/The Drug-Trafficking Economy and Its Dynamics in Latin America. *Iconos, Revista de Ciencias Sociales*, (47), 135-153. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50928911009%0ACómo

Porcel López, S. (2016). *Dinámicas de estructuración socioresidencial en la Barcelona metropolitana postindustrial ¿Hacia una ciudad dual o cuarteada?* Universitat Autònoma de Barcelona.

Pouyanne, G. (2005). *Urban Form and Travel Patterns. An application to the metropolitan area of Bordeaux*.

Pouyanne, G. (2010). Urban Form and Daily Mobility: Methodological Aspects and Empirical Study in the Case of Bordeaux. *European Transport*, *44*, 76-95.

Prévôt-Schapira, M.-F. (1999). Amérique latine: la ville fragmentée. *Esprit*, *258*(11), 128-144. https://doi.org/10.2307/24278389

Prévôt-Schapira, M.-F. (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos*, *9*(19), 33-56.

Prévôt-Schapira, M.-F. (2005). De l' usage de la fragmentation urbaine en Amérique latine (vue de Buenos Aires). *Bulletin d'Association de Geographes Francais*, *82*(4), 483-495.

Priemus, H., Nijkamp, P., & Banister, D. (2001). Mobility and spatial dynamics: An uneasy relationship. *Journal of Transport Geography*, *9*(3), 167-171. https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00007-2

PTUMA. (2010). *Encuesta de Movilidad Domiciliaria. Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires. Recuperado de http://www.ptuma.gob.ar/publicaciones/

Pujadas Rúbies, I. (2009). Movilidad residencial y expansión urbana en la región metropolitana de Barcelona, 1982-2005. *Scripta Nova*, *13*(290).

Ramírez Plascencia, J. (2005). Tres visiones sobre Capital Social: Bourdieu, Coleman y Putnam. *Acta Republicana. Política y Sociedad*, *4*(4), 21-36. Recuperado de http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/pperiod/republicana/pdf/ActaRep04/articulos21.pdf

Reis, J. P., & Giulietti, F. (2015). Recent Changes in Urban Areas. En P. Pinho & C. Silva (Eds.), *Mobility Patterns and Urban Structure* (pp. 7-17). Nueva York, EUA: Routledge.

Rendeiro Martín-Cejas, R., & Pablo Ramírez Sánchez, P. (2010). Ecological footprint analysis of road transport related to tourism activity: The case for Lanzarote Island. *Tourism Management*, *31*(1), 98-103. https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.01.007

Ribeiro, L. C. de Q. (2016). Metamorfoses da Ordem Urbana da Metrópole Brasileira: o caso do Rio de Janeiro. *Sociologias*, *18*(42), 120-160. https://doi.org/10.1590/15174522-018004205

Rivera Pabón, J. A. (2012). *Proceso de urbanización y agentes urbanos en Pereira, Colombia. Desigualdad social, fragmentación espacial y conflicto ambiental, 1990-2012*. Universitat de Barcelona.

Roberts, B. R., & Wilson, R. H. (Eds.). (2009). *Urban segregation and governance in the Americas*. Nueva York: Palgrave Macmillan.

Rodríguez Vignoli, J. (2008). Movilidad cotidiana , desigualdad social y segregación residencial en

cuatro metrópolis de América Latina. *Revista Eure*, *XXXIV*(103), 49-72.

Rodríguez Vignoli, J., & Arriagada Luco, C. (2004). Segregación residencial en la ciudad latinoamericana. *EURE (Santiago)*, *XXIX*(089), 5-24. https://doi.org/10.4067/S0250-71612004008900001

Rontos, K., Mavroudis, C., & Salvati, L. (2012). Suburbanisation and Urban Growth: Revisiting the Life Cycle Hypothesis. En *Convegno Nazionale dell'Associazione Italiana di Scienze Regionali* (pp. 1-23). Roma, Italia: AISRE, Associazione Italiana di Scienze Regional.

Rubalcava, R. M., & Schteingart, M. (2012). *Ciudades divididas: desigualdad y segregación social en México*. México: El Colegio de México.

Rubiales Pérez, M. (2017). Nueva estructura de clases, una mirada territorial. *Encrucijadas - Revista Crítica de Ciencias Sociales*, *14*(0), a1402.

Sabatini, F, Cáceres, G., & Cerdá, J. (2001). Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas (Residential Segregation in the three Main Cities of Chile: Trends from the Last Three Decades). *EURE (Latin American Journal of Urban and Regional Studies)*, *27*, 21-42.

Sabatini, Francisco. (1998). Direcciones para el futuro. En R. Jordan & D. Simioni (Eds.), *Ciudades intermedias de América Latina y el Caribe: propuestas para la gestión urbana* (pp. 129-214). CEPAL.

Sabatini, Francisco. (2003). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo. https://doi.org/10.4067/S0250-71612001008200002

Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, *17*, 213-232. https://doi.org/10.19053/01233769.2269

Salinas Arreortua, L. A. (2013). Gentrificación en la ciudad latinoamericana, El caso de Buenos Aires y Ciudad de México. *GeoGraphos*, *4*(44), 283-307. https://doi.org/10.14198/GEOGRA2013.4.44

Salinas Varela, E. (2010). Fragmentación urbana y su relevancia en la planificación urbana y territorial actual. *Ignire – Centro de Estudio de Política Pública*, *1*(1), 49-58.

Sampson, R. J. (2012). *Great American city: Chicago and the enduring neighborhood effect*. Chicago: University of Chicago Press.

Sánchez Inajeros, J. J. (2001). *Globalización al desnudo. Un viaje desde la realidad económica y tecnológica hasta lo más íntimo del corazón humano* (virtual). Chaos-Entropy. Recuperado de ftp://ftp.fao.org/TC/TCA/ESP/pdf/Laglobalizacion.pdf

Santos, M. (1987). *O espaço do cidadão*. São Paulo, Brasil: Nobel.

Schelling, T. C. (1978). *Micromotives and macrobehavior*. Nueva York: WN Norton & Company.

Schleicher-Tappeser, R. (2000). *Effects of transport infrastructure and transportation costs on the development of European regions: Outline of a qualitative assessment tool.*

Schteingart, M. (2001). La división social del espacio en las ciudades. *Revista Perfiles Latinoamericanos*, *9*(19), 13-31. Recuperado de http://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/314/268

Schwanen, T., Dieleman, F. M., & Dijst, M. (2004). The impact of metropolitan structure on commute behavior in the Netherlands: A multilevel approach. *Growth and Change*, *35*(3), 304-333. https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2004.00251.x

Secretaría de Salud/STCONAPRA. (2018). *Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017*. Ciudad de México.

SEDATU - CONAPO. (2018). *Sistema Urbano Nacional 2018*. SEDATU - CONAPO. Recuperado de https://www.google.com.mx/maps/place/México/

SEDESOL, CONAPO, & INEGI. (2012). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México. Delimitación de las zonas metropolitanas de México*.

Shlomo, A., Sheppard, S. C., & Civco, D. L. (2005). *The Dynamics of Global Urban Expansion. The World Bank*. Washington D.C. https://doi.org/10.1038/nature09440

Sinaloa Red Plus. (2010). Estudio de diseño y proyecto ejecutivo del primer corredor de transporte masivo de la ciudad de Culiacán, Sinaloa. Culiacán: No publicado.

Sobrino, J. (2007). Patrones de dispersión intrametropolitana en México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, *22*(3), 583-617.

Sohn, J. (2005). Are commuting patterns a good indicator of urban spatial structure? *Journal of Transport Geography*, *13*(4), 306-317. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.07.005

Soja, E. W. (2000). *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. (V. Hendel & M. Cifuentes, Trads.). Los Ángeles: Blackwell Publishing.

Soltani, A. (2017). Social and urban form determinants of vehicle ownership; evidence from a developing country. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *96*, 90-100. https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.12.010

Stead, D., & Marshall, S. (1998). The Relationship between Urban Form and Travel Patterns: An International Review and Evaluation. https://doi.org/Cited By (since 1996) 28\nExport Date 27 September 2011

TomTom Traffic Index. (2018). Recuperado 27 de abril de 2018, de https://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/list?citySize=LARGE&continent=SA&country=ALL

Un-Habitat. (2003). *The Challenge of Slums - Global Report on Human Settlements. Earthscan Publications on behalf of UN-Habitat*. Earthscan Publications on behalf of UN-Habitat. https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1108/meq.2004.15.3.337.3

Valdés, E. (2007). Fragmentación y segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba. *Alfilo*, (18), 1-15. Recuperado de http://www.ffyh.unc.edu.ar/alfilo/anteriores/alfilo-18/pdf/valdes.pdf

Valenzuela Rubio, M., Gozálvez Pérez, V., & Morales Matos, G. (1984). Los procesos de difusión espacial de la ciudad, problemas asociados. En *Jornadas de Geografía y Urbanismo* (pp. 169-179). Salamanca, España. Recuperado de http://www.uam.es/gruposinv/urbytur/documentos/Valenzuela/JORNADASDEGEOGRAFIAYURBANISMO1984.pdf

Van de Coevering, P., & Schwanen, T. (2006). Re-evaluating the impact of urban form on travel patternsin Europe and North-America. *Transport Policy*, *13*(3), 229-239. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2005.10.001

Van den Berg, L., Drewett, R. (Roy), & Klaassen, L. H. (1982). *A Study of Growth and Decline: Urban Europe*. Pergamon.

Vega Centeno Sara Lafosse, P. (2005). *La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinamicas de la vida cotidiana popular en Chosica*. Universidad Católica de Lovaina.

Veiga, D. (2009). Desigualdades sociales y fragmentación urbana. *El rostro urbano de América Latina*, 51-61.

Vekemans, R. (1969). *Marginalidad en América Latina: un ensayo de diagnóstico*. Desal.

Velandia, C. A. (2011). Análisis de la Sustentabilidad de la Movilidad Urbana en Mexicali, Baja California, México. *7VCT*, (October), 1-18.

Viana Suberviola, E. (2017). Ciudad y transporte: transformación urbanística e impacto ambiental.

Vilasagra Ibarz, J. (1995). Segregación social urbana: introducción a un proyecto de investigación. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, *15*, 817-830.

Wackernagel, M., Kitzes, J., Moran, D., Goldfinger, S., & Thomas, M. (2006). The Ecological Footprint of cities and regions: comparing resource availability with resource demand. *Environment and Urbanization*, *18*(1), 103-112. https://doi.org/10.1177/0956247806063978

Wacquant, L. J. D. (1997). Three pernicious premises in the study of the american ghetto. *International Journal of Urban and Regional Research*, *21*(2), 341-353. https://doi.org/10.1111/1468-2427.00076

Wacquant, L. J. D. (2011). El diseño de la seclusión urbana en el siglo XXI. *Herramienta*, *48*(15). Recuperado de http://132.248.9.34/hevila/HerramientaBuenosAires/2011/no48/1.pdf

White, M. J. (1983). The Measurement of Spatial Segregation. *American Journal of Sociology*, *88*(5), 1008-1018. https://doi.org/10.2307/2779449

Whitelegg, J. (1993). *Transport for a sustainable future: the case for Europe*. London: Belhaven Press.

Wilson, W. J. (1987). *Truly Disadvantaged: The inner city, the underclass, and public policy* (2nd ed.). Chicago: University of Chicago Press.

Yin, Y., Mizokami, S., & Aikawa, K. (2015). Compact development and energy consumption : Scenario analysis of urban structures based on behavior simulation. *Applied Energy*, *159*, 449-457. https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2015.09.005

Zelinsky, W. (1997). La Hipòtesi sobre la transició de la mobilitat. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, *XII*(44), 143-173.

Zhang, J., Yu, B., & Chikaraishi, M. (2014). Interdependences between household residential and car ownership behavior: A life history analysis. *Journal of Transport Geography*, *34*, 165-174. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.12.008

Zhao, P., Luë, B., & de Roo, G. (2010). Urban expansion and transportation: The impact of urban form on commuting patterns on the city fringe of Beijing. *Environment and Planning A*, *42*(10), 2467-2486. https://doi.org/10.1068/a4350

Zhao, S., Li, Z., & Li, W. (2005). A modified method of ecological footprint calculation and its application. *Ecological Modelling*, *185*(1), 65-75. https://doi.org/10.1016/j.ecolmodel.2004.11.016

Zhou, W., Huang, G., & Cadenasso, M. L. (2011). Does spatial configuration matter? Understanding the effects of land cover pattern on land surface temperature in urban landscapes. *Landscape and Urban Planning*, *102*(1), 54-63. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2011.03.009

10. ANEXOS

ANEXO I. Volante informativo para la aplicación de encuesta domiciliaria 2016



Estudio sobre Movilidad Urbana en Culiacán

¡PARTICIPA!

Investigación realizada a través del Grupo de Investigación en Territorio, Población y Ciudadanía de la Universidad de Barcelona (http://www.ub.edu/grptc/index.php/ca/membres.html)

UNIVERSITAT DE BARCELONA

En los próximos días un grupo de personas debidamente identificadas pasará por su domicilio a aplicar una encuesta que tiene por objetivo investigar acerca de cómo nos movemos por la ciudad, cuáles son los tipos de transporte preferidos, centros de trabajo y estudio a los que acuden, entre otras cuestiones, para lo cual se le harán una serie de preguntas de carácter personal.

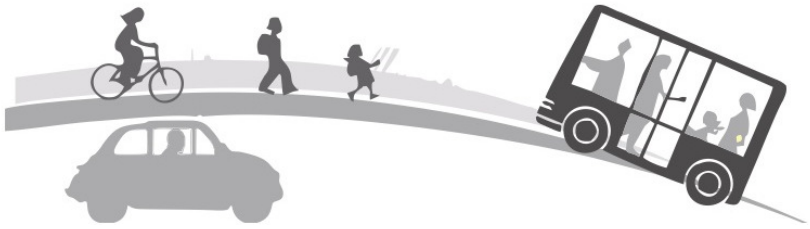
Participar en este tipo de investigaciones nos permite tener un conocimiento claro de lo que sucede en Culiacán, con datos reales y la valoración de la ciudadanía, para así poder presentar propuestas adaptadas a las necesidades actuales de la población, y que nos lleven a alcanzar una ciudad más humana, digna y habitable.

Tenga la plena confianza de que sus datos y respuestas serán tratados de manera anónima y sólo serán usados para fines investigativos de acuerdo al secreto estadístico.

¿Tiene alguna duda o le gustaría recibir más información? Escríbanos al correo:
bperezta7@alumnes.ub.edu o nayept@gmail.com
con la Arq. Nayeli Pérez

¿Estarías dispuesta o dispuesto a contestarnos una entrevista personal a fondo? ¡Contáctanos! Necesitamos conocer más sobre lo que piensas.

¡TU PARTICIPACIÓN HACE DIFERENCIAS EN NUESTRA CIUDAD!



ANEXO II. Encuesta domiciliaria 2016

ESTUDIO SOBRE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA CIUDAD DE CULIACÁN
ENCUESTA DOMICILIARIA

Grupo de Investigación en Territorio, Población y Ciudadanía
Universidad de Barcelona

Colonia _____ Calle_____ No. Int._____ No. Ext._____

Fecha_____/_____/_____ No. de visitas ☐ Entrevistador/a_____

Código ___ — ___

CARACTERÍSTICAS DE LA VIVIENDA

V1. Tipo de vivienda
- ☐ Vivienda unifamiliar
- ☐ Vivienda multifamiliar
- ☐ Departamento en edificio
- ☐ Casa de vecindad

V2. Calidad de la vivienda
- ☐ + Alta
- ☐ + Media
- ☐ Popular
- ☐ Precaria

V3. Año de llegada a la vivienda
(respuesta numérica abierta)

_____

V4. ¿La vivienda es propia?
- ☐ Si
- ☐ En hipoteca (pagando)
- ☐ Rentada
- ☐ Prestada
- ☐ Otro, especificar_____

_____

V5. Número total de cuartos

___

V6. Número total de cajones de estacionamiento dentro del predio

___

V7. ¿Dispone de los siguientes vehículos, y cuántos?
- Automóvil..... ___
- Motocicleta..... ___
- Bicicleta..... ___
- Otro, especificar_____

_____

V8. En su vivienda, disponen de lo siguiente:
- ☐ Refrigerador
- ☐ Lavadora
- ☐ Computadora
- ☐ Internet
- ☐ Televisor
- ☐ Teléfono celular
- ☐ Televisión de paga (cable, SKY, netflix, etc.)

V9. En los últimos diez años, ¿Han tenido cambio de residencia?
- ☐ Si →
- ☐ No (Pasar directamente a ABASTECIMIENTO)

V10. ¿Dónde habitaban antes?
Colonia_____
(en caso de ser en Culiacán)

Otra ciudad/localidad_____

_____

ABASTECIMIENTO

A1. Habitualmente, ¿Con qué frecuencia hace la compra de abastecimiento para el hogar?
- ☐ Diariamente
- ☐ 2 veces a la semana
- ☐ 1 vez a la semana
- ☐ Cada quince días
- ☐ 1 vez al mes

A2. ¿Dónde hace esta compra?
(si es más de un tipo, marcar sólo el principal)
- ☐ Establecimiento en la colonia
- ☐ Establecimiento en esta zona
(colonias cercanas, OXXO Américas, MZ Américas, Ley Express Universitarios, Walmart La Isla)
- ☐ Establecimiento en otra zona, especificar zona _____

_____

_____

A3. ¿Qué tipo de establecimiento es?
(si es más de un tipo, marcar sólo el principal)
- ☐ Pequeño comercio o minisúper
- ☐ Mercado
- ☐ Súpermercado
- ☐ Centro comercial
- ☐ Tiendas especializadas
- ☐ Otros, especificar _____

_____

A4. Para hacer estas compras, ¿Cuál es el medio de transporte que usa más habitualmente?
(puede señalar más de uno)
- ☐ A pie
- ☐ Motocicleta
- ☐ Bicicleta
- ☐ Automóvil privado
- ☐ Taxi
- ☐ Transporte público
- ☐ Otro, especificar _____

_____

ESTRUCTURA FAMILIAR 2

E1. Número total de personas que habitan la vivienda..... ⌊__⌋

A continuación, se le va a preguntar algunos datos sobre las personas que viven en su casa.
Lista de habitantes en orden decreciente de edad (mayor a menor).

Persona	Parentesco (con quien contesta la encuesta) A.-	Edad	Sexo M/F	Estado civil B.-	Nivel máximo de estudios (Estudios completos) C.-	Situación laboral D.-	Si la situación laboral fuera 01/ESTUDIANTE o 06/OCUPADO, ¿A cuánto tiempo de desplazamiento desde su domicilio está su trabajo o centro de estudio?	¿En qué se desplazan hasta el trabajo o el centro de estudios? E.-	Colonia donde se encuentra su trabajo o centro de estudios (ciudad o localidad en el caso que se fuera de Culiacán)	En promedio, ¿cuántas veces sale y vuelve de su domilicio?
Persona 1	Encuestada/o									
Persona 2										
Persona 3										
Persona 4										
Persona 5										
Persona 6										
Persona 7										
Persona 8										
Persona 9										
Persona 10										
Persona 11										
Persona 12										

A.- Parentesco:
01. Esposa/o
02. Hija/o
03. Hermana/o
04. Nieta/o
05. Tía/o
06. Sobrina/o
07. Amistad
08. Trabajadora/o
09. Otro (especificar)_____

B.- Estado civil:
S. Soltera/o
C. Casada/o
UL. Unión Libre
D. Divorciada/o
V. Viuda/o

C.- Estudios:
01. Sin estudios
02. Preescolar
03. Primaria
04. Secundaria
05. Preparatoria/Bachillerato
06. Carrera técnica
07. Licenciatura/profesional
08. Maestría
09. Doctorado

D.- Situación laboral:
01. Estudiante
02. Labores del hogar
03. Jubilada(o)/Pensionada(o)
04. Con incapacidad permanente
05. Incapacidad temporal
06. Ocupada(o)
07. No ocupada(o)
07a. Ha trabajado antes
07b. Busca el primer trabajo
08. Otro (especificar)_____

E.- Modo de transporte utilizado:
01. A pie
02. Motocicleta
03. Bicicleta
04. Automóvil privado
05. Taxi
06. Transporte público
07. Otro, **especificar**

FIN DE SEMANA, OCIO/RECREACIÓN

F1. Durante el fin de semana (sábado y domingo), ¿Cuántos viajes completos realiza?
(respuesta numérica abierta)

_____

F2. ¿Cuál es el motivo principal de estos viajes? (marcar máximo 3)
☐ Trabajo
☐ Estudio
☐ Compras
☐ Ocio/Recreación
☐ Visitas a familiares/amistades
☐ Otro, especificar _____
_____

F3. Para hacer estos viajes ¿Cuál es el medio de transporte que usa más habitualmente?
(puede señalar más de uno)
☐ A pie
☐ Motocicleta
☐ Bicicleta
☐ Automóvil privado
☐ Taxi
☐ Transporte público
☐ Otro, especificar _____

01. A continuación, se le harán algunas preguntas acerca de su tiempo libre y de ocio.

	Cine	Bares, discotecas	Restaurantes	Parque vecinal	Paseos (Parques fuera de la colonia, centros recreativos, etc.)
¿Cuantas veces en el último mes han visitado...? **A**- Ninguna vez **B**- 1 vez **C**- 2-3 veces **D**- 4-5 veces **E**- Más de 5 veces					
¿Dónde se encuentran estos lugares? **A**- En la colonia **B**- En esta zona (colonias cercanas) **C**- En otra zona, **ESPECIFICAR ZONA**					
¿Cuál es el medio de transporte que utilizan más habitualmente? **01.-** A pie **02.-** Motocicleta **03.-** Bicicleta **04.-** Automóvil privado **05.-** Taxi **06.-** Transporte público **07.-** Otro, **especificar**					

DESCRIPCIÓN DE LOS VIAJES

A continuación se le preguntará acerca de los desplazamientos que realizó USTED el día de ayer. Se cuenta como primer la viaje la primera salida que realiza de su casa. El motivo se refiere al motivo principal por el cuál se hizo ese desplazamiento.
Con respecto a los modos de transporte que utilizó, favor de mencionar todos los modos utilizados por viaje, en el orden en que los utilizó.

No. de viaje	Colonia Origen	Colonia de Destino	A Motivo	Hora de salida del origen	Hora de llegada a destino	B Modo 1	B Modo 2	B Modo 3	B Modo 4

A.- MOTIVO:
01. Ir al Trabajo
02. Ir a la escuela (incluye dejar personas en la escuela)
03. Compras de abastecimiento
04. Compras personales
05. Visita amigos/familiares
06. Acompañar a otras personas
07. Gestiones personales
08. Actividades deportivas
09. Actividades culturales
10. Otras actividades de ocio y recreación
11. Paseos
12. Ir al/la médico/a
13. Vuelta a casa

B.- MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO:
01. A pie
02. Motocicleta
03. Bicicleta
04. Automóvil privado
05. Taxi
06. Transporte público

VALORACIONES Y PERCEPCIONES 4

P1. De las siguientes afirmaciones, responda en una escala del 1 al 5, donde **1** es COMPLETAMENTE EN **DESACUERDO** y **5** es COMPLETAMENTE DE **ACUERDO**

1. El transporte público cubre su necesidad de desplazamiento dentro de la ciudad..... ⌊__⌋
2. Prefiere organizar sus vueltas de tal manera que haga la menor cantidad de viajes posibles..... ⌊__⌋
3. El precio de la gasolina influye las decisiones que toma acerca de sus viajes diarios..... ⌊__⌋
4. Desde su vivienda tengo fácil acceso al transporte público..... ⌊__⌋
6. Prefiere ir en bicicleta antes que conducir siempre que le sea posible..... ⌊__⌋
7. Viajar en auto es más seguro que en transporte público..... ⌊__⌋
8. Viajar en auto es más seguro que en bicicleta..... ⌊__⌋
9. Viajar en auto es más seguro que ir a pie..... ⌊__⌋
10. De haber carriles exclusivos para bicicleta, la usaría más para hacer vueltas diarias..... ⌊__⌋
11. Si hubiera mejorías en el transporte público, consideraría usarlo más para hacer sus vueltas diarias..... ⌊__⌋
12. Prefiere viajar por transporte público antes que en automóvil siempre que me sea posible..... ⌊__⌋
13. Desde su vivienda, le es fácil llegar al centro..... ⌊__⌋

P2. De las siguientes afirmaciones, responda en una escala del 1 al 5, donde **1** es COMPLETAMENTE EN **DESACUERDO** y **5** es COMPLETAMENTE DE **ACUERDO**

En la elección de esta colonia para residir, influyó:

1. Cercanía con el lugar de trabajo..... ⌊__⌋
2. Que la situación económica de sus vecinos/as es similar a la suya..... ⌊__⌋
3. Cercanía a sitios de su interés..... ⌊__⌋
4. Consideró que era un sector tranquilo..... ⌊__⌋
5. Cercanía con parques y espacios públicos atractivos..... ⌊__⌋
6. Seguridad para que los/as niños/as puedan jugar en la calle..... ⌊__⌋

P3. En una escala del 1 al 5, donde 1 es muy malo y 5 es muy bueno, ¿Cómo considera el transporte público de Culiacán?..... ⌊__⌋

INGRESOS

I1. ¿Cuál es el gasto **mensual** promedio en transporte? (Respuesta abierta) _____

I.2 ¿Cuál es su rango de ingreso familiar promedio **mensual**?

- ☐ Menor a $2,200
- ☐ Entre $2,200 y $3,500
- ☐ Entre $3,500 y $5,000
- ☐ Entre $5,000 y $8,000
- ☐ Entre $8,000 y $12,000
- ☐ Entre $12,000 y $20,000
- ☐ Entre $20,000 y $30,000
- ☐ Entre $30,000 y $40,000
- ☐ Entre $40,000 y $50,000
- ☐ Más de $50,000

¡Gracias por su colaboración!

ANEXO III. Entrevistas en profundidad: guión de entrevista

Bloque 1: Introducción

1. Conocimiento de la persona encuestada y de su entorno inmediato.

Preguntas clave:

- Conocimiento del o la encuestada (Edad, con quién habita –cuántas personas y relación con la/el entrevistadx-, estado civil, si tiene hijas/os, cuántos, edades)
- Grado máximo de estudios
- Colonia que habita
- Tiempo de habitar (profundizar sobre si hubo algún evento o motivo que detonó el llegar a vivir a donde reside –casamiento, nacimiento de hijos, separación, etc.)
- ¿Dónde habitaba antes (sector, colonia, etc.)?

Bloque 2. Urbanización.

1. Elección del lugar de residencia.

Preguntas clave:

- Motivo que le llevó a elegir el lugar de residencia (Profundizar en los factores; precio, características de la vivienda, proximidad al trabajo, conocimiento del lugar, calidad o proximidad a equipamiento, a lugares de interés, categoría social de la colonia, identificación con las personas que habitan la colonia -mismo estatus socioecómico, preferencias, gustos, etc.- existencia de redes de soporte, etc.)
- ¿Qué le agrada de la colonia que habita?
- ¿Qué le desagrada?
- ¿Consideraría la posibilidad de cambiar de lugar de residencia; ¿por qué, hacia dónde? ¿cuándo?

Bloque 3. Movilidad cotidiana.

1. Desplazamientos diarios por ocupación.
2. Traslados escolares.
3. Actividades extraescolares.
4. Inconvenientes.
5. Ocio, recreación y abastecimiento

Preguntas clave:

- ¿Qué tipo de vehículos tiene en su casa y cuántos de cada tipo?
- Ocupación (de aquí se deriva el preguntarle cuáles son sus actividades cotidianas -descripción de un día normal-, en qué se desplaza para realizar estas actividades cotidianas, cuánto tarda, profundizar, inconvenientes, contratiempos)
- Si tiene hijos/as:
    - ¿Cómo se organizan los desplazamientos de las o los menores a la escuela?
        - ¿En qué se desplazan a la escuela?
        - ¿A cuánto tiempo de desplazamiento está el centro educativo?
        - Inconvenientes, contratiempos, etc.

        - Cualquier cosa o situación que sea de particular interés para este estudio y que se derive de los comentarios del o la entrevistada.
- Durante el día (tarde), llevan a las o los hijos a hacer **alguna actividad extraescolar**, al parque, canchas deportivas, etc, ¿dónde se encuentran estos lugares? razones por las cuáles escogen estos lugares en lugar de otros (sobre todo para el caso de los que no quedan cerca del lugar de residencia) ¿con qué frecuencia? ¿cómo llegan a estos lugares? Tiempo de traslados. Inconvenientes que les dificulten o impidan desplazarse.
- Preguntar sobre los lugares de ocio, recreación (desde salidas al parque para pasear a las y los infantes, mascotas, hasta bares, restaurantes, cines y demás):
    - con qué frecuencia se visitan,
    - a dónde van regularmente,
    - en qué zona de la ciudad están,
    - por qué prefieren estas zonas,
    - cómo se desplazan hasta allá,
    - tiempo de traslado,
    - horarios en los que los frecuentan,
    - inconvenientes o impedimentos debidos a diversas razones (por ejemplo, si es en horario nocturno)
- Preguntar sobre cómo son sus fines de semana.
- Las compras para abastecerse;
    - ¿Dónde las realiza? (¿Dónde está ubicado?, ¿qué tipo de establecimiento es?)
    - ¿Con qué frecuencia se realizan?
    - ¿Cuál medio de transporte usa para llegar a estos lugares?
    - ¿Alguna razón en especial del porqué utilicen estos establecimientos?

Bloque 4. Organización de los desplazamientos.

1. Motivos.
2. Deseos.
3. Percepciones.
4. Alternativas de desplazamiento.

Preguntas clave:

- Antes de salir de casa para hacer sus actividades cotidianas, ¿planea su ruta/viajes? ¿Con respecto a qué lo hace?
- ¿Por qué elige está opción? (necesidad, comodidad, etc…)
- ¿Qué opina del transporte público de la ciudad?
- ¿Considera que desde su vivienda tiene fácil o complicado acceso al sistema de transporte público de la ciudad?
- Si hubiera opciones cómodas y seguras de desplazamiento en transporte público en la ciudad, o carriles exclusivos para bicicleta ¿consideraría la posibilidad de utilizarlo? (en caso de que sus desplazamientos sean en vehículos privados).
- De acuerdo con las necesidades que tiene de moverse (hacer vueltas) dentro de la ciudad, ¿Cuál considera que sean los principales obstáculos que se le presentan?
- Seguridad
- ¿cómo se siente al viajar en auto/camión/bici/etc.
- ¿Percibe un ambiente de seguridad o inseguridad en la ciudad?
    - ¿Esto influye de alguna manera en la elección del modo de transporte que más utiliza para hacer sus vueltas diarias?
- ¿Cambió su movilidad al venirse a vivir aquí? ¿En qué?

Bloque 5. Ingresos.

1. Ingresos.
2. Gastos en transporte.

Preguntas clave:

- ¿Cuánto gasta en transportarse?
- Como familia, ¿Cuáles son sus ingresos mensuales?
- ¿Cómo considera que su gasto en transporte?

Observaciones finales.

¿Tiene algún otro comentario que le gustaría añadir o alguna observación sobre los temas tratados?

ANEXO IV. Entrevistas en profundidad: transcripciones

ASENTAMIENTO, INTERLOMAS

Código de entrevista: E-It-I

Nombre ficticio: Berenice

Sexo y edad: Mujer, 24 años

E.- Vamos a empezar esta entrevista hablando un poco de ti y de tu entorno. ¿Hace cuánto vives en Interlomas?

1.- Hace 7 años.

E.- ¿7 años? ¿Sabes hace cuánto se hizo Interlomas?

1.- Yo creo que se empezó el proyecto hace unos 8 o 9 años. Nosotros compramos la casa y un año después nos fuimos a vivir ahí, porque cuando nosotros la compramos no había nada, todavía nada, no estaba nada en construcción.

E.- ¿Y cuándo se fueron?

1.- Cuando nos fuimos, fuimos la segunda familia que vivió ahí, o sea había, en todo Interlomas había una sola familia y nosotros fuimos la segunda, fuimos de los primeros en llegar a Interlomas y ya se empezó a poblar más, pero incluso cuando nosotros llegamos la mayoría de las casas estaban en construcción, casi no vivía nadie.

E.- ¿Tu eres soltera Berenice?

1.- Sí, yo soy soltera.

E.- ¿Y con quién vives en tu casa?

1.- Con mi mamá y con mi papá y mi hermana.

E.- ¿Cuáles son las edades de ellos?

1.- Mi papá 61, mi mamá 54, mi hermana 19 y pues yo 24.

E.- ¿Y a qué te dedicas?

1.- Soy recién egresada de licenciatura y ahorita estoy en busca de empleo.

E.- ¿Antes de habitar en Interlomas donde vivían?

1.- Vivíamos en el centro, por la calle Colón, entre Guerrero y Sepúlveda.

E.- ¿Y qué fue lo que los llevó a vivir a Interlomas?

1.- La tranquilidad, o sea, que nosotros vivíamos en el centro, pasaban camiones, todo el día había movimiento de carros, tráfico, gente, y ya queríamos un poco de tranquilidad, mi hermana todavía estaba chiquita, tenía como unos 13 años, yo tenía 17 y así, entonces ya queríamos como que un estilo de vida más tranquilo, más relajado, poder salir a la banqueta de tu casa sin el ruido de los camiones, sin la gente, sin el tráfico y todo eso.

E.- Cuando ustedes se fueron a Interlomas, dices que ya estaban buscando ese estilo de vida, ¿pero tenían mucho tiempo pensando en cambiarse de casa o?

1.- Sí, sí teníamos mucho tiempo ya queriéndonos cambiar, pero por situaciones así familiares no habíamos podido y hasta que ya pudimos. En cuanto pudimos nos cambiamos, nos fuimos del centro a Interlomas.

E.- ¿Y cuándo ustedes buscaron casa, que fue lo que los llevó a elegir Interlomas?

1.- Que no quedaban tan lejos las cosas de donde nosotros nos movíamos, del trabajo de mis papas, de las escuelas, no estaba tan alejado de Culiacán, o sea del centro de donde nosotros nos movíamos. No está tan lejos.

E.- Sí, relativamente está cerca, ¿no? De varios lugares de interés aquí en Culiacán y ¿el precio de la vivienda jugó un papel importante a la hora de elegir Interlomas o no?

1.- Pues sí, mis papás tenían como un rango de lo que se iba a gastar en la casa, de lo que iba a costar la casa y buscaron en los fraccionamientos y en las privadas que estuvieran en ese rango y si vieron muchas mis papás, Stanza, Maralago, así muchas y pues la mejor, lo que nos pareció mejor opción para nosotros fue Interlomas.

E.- ¿Qué te agrada de vivir en Interlomas? Me dices que es tranquilo.

1.- Es muy tranquilo, tenemos buenos vecinos, gente de nuestro nivel, familias jóvenes. Nosotros, yo creo, somos la familia con los papás más grandes, la mayoría son matrimonios relativamente nuevos con hijos pequeños, por todo eso no hay ruido en las noches y está es muy tranquilo y me parece céntrico y seguro además porque está cerrado el acceso principal y hay vigilancia, puedo salir a la hora que sea a pasear a mi perro con toda la tranquilidad del mundo.

E.- ¿Y cuándo ustedes buscaron casa buscaron que fuera privada?

1.- Sí.

E.- ¿Y qué te desagrada? ¿Hay algo que te desagrada de Interlomas?

1.- Pues como el acceso que está medio difícil, o sea, si alguien no sabe que es ahí jamás en la vida lo va a ver porque la entrada principal está como que muy oculta y para explicarle a alguien que va a ir a mi casa por primera vez y que no conoce, si está un poquito complicado. No está el acceso, así como que, a la vista, esa sería una de las cosas que me desagradan. Antes me desagradaba mucho que por el mirador iba mucha gente a tomar ahí.

Mi papá sale a caminar todas las mañanas a las 5 de la mañana, entonces a veces había gente que estaba tomando todavía de un día antes y a mí me preocupaba por mi papá, que él es un señor normal que estaba caminando y unos borrachos ahí que quién sabe qué en Culiacán, quién sabe quiénes son ni qué, entonces si estaba peligroso, pero ahora que cerraron el acceso ya está mucho más tranquilo.

E.- ¿Desde que lo cerraron ya no pasa?

1.- Ya no, ya no va nadie, pues ya tienes que decir a dónde vas cuando entras entonces ya no se ponen a tomar ahí.

E.- Y ahora que viven en Interlomas, bueno tienen poco, pero ¿considerarían la posibilidad de cambiar de residencia?

1.- Yo creo que ahorita no, no está en los planes ni a corto ni a largo plazo.

E.- Están bien ahí, bueno, ¿en tu casa cuántos vehículos tienen Berenice?

1.- Tres.

E.- ¿Carros?

1.- Sí

E.- ¿Y moto o bici?

1.- Bici, una bici y una cuatri moto.

E.- ¿La bici y la cuatri moto se usan solamente como recreación o también como medio de transporte?

1.- Solamente como recreación.

E.- Tú dices que estás en búsqueda de trabajo, pero por ejemplo ¿en un día normal cuántos desplazamientos haces por lo que sea?, que salgas de tu casa y que vuelvas.

1.- Como unas cuatro.

E.- ¿Y hacia dónde son tus vueltas?

1.- Casi siempre son cerca de mi casa, o sea son supermercados, tengo muchos cerca, tengo la universidad donde yo estudié cerca, que normalmente voy a hacer trámites o cosas que tengo pendientes, mi universidad me queda cerca. Y a donde más voy, pues al gimnasio y… no sé.

E.- ¿Todo está cerca?

1.- Para mí todo está cerca, tal vez no tan cerca, pero accesible de llegar, por ejemplo, mi gimnasio está en la isla y a mí se me hace muy fácil llegar a la isla por el puente Musalá.

E.- ¿Y a qué hora haces estos desplazamientos? Por ejemplo ¿me podrías describir un día normal tuyo en cuanto a desplazamientos?

1.- Pues me despierto, me voy a comprar cosas que tenga que comprar para ayudar a mi mamá para la comida o si voy a desayunar, o regresar a mi casa. Siempre comemos en mi casa, después alguna cosa que tenga que hacer, ir a un súper, ir a mi universidad, en las mañanas también últimamente voy a mi universidad, regreso y en la tarde voy al gimnasio, regreso y si voy a salir a cenar también y todo se me hace como accesible.

E.- ¿Te encuentras algún inconveniente algún cuando quieres hacer estos desplazamientos? Cuando tú te mueves fuera de tu casa, cuando sales de tu casa en carro.

1.- En carro no, pero si no tuviera carro se me haría muy difícil salir de mi casa.

E.- ¿Por qué?

1.- Porque no hay un camión que esté como accesible, por ejemplo si yo quisiera irme a un lugar, tengo que salir de Interlomas, caminar todo Interlomas y meterme a Lomas del Boulevard por una de las calles para tomar el camión Villa Universidad y ya es el que me lleva a cualquier parte, porque en realidad es el único camión que llega hasta allá y así es complicado, es caminar mucho, no es accesible como salir de mi casa caminar a la esquina y ya tener camión y en bici también se me haría difícil si fuera mi medio de transporte por las cuestiones de subidas, bajadas, tráfico.

E.- ¿Y todos tus desplazamientos son el carro?

1.- Sí

E.- ¿Alguna vez usas el transporte público?

1.- Muy ocasionalmente cuando algo le pasa al carro o cuando todos los carros de mi casa están ocupados, si lo uso, pero no es lo habitual.

E.- ¿A cuánto tiempo de desplazamiento está tu escuela?

1.- 5 minutos.

E.- ¿5 minutos en carro?

1.- Sí

E.- Dices que tienes mascota, ¿verdad? Y que le llevas a pasear, ¿durante la tarde o durante la mañana?

1.- Tarde.

E.- ¿A dónde?

1.- Al parque de Interlomas, al parque principal o al botánico.

E.- ¿Y en qué vas?

1.- Si voy al botánico en carro, si voy al de mi casa pues caminando.

E.- ¿Y cómo a qué hora es eso?

1.- Como a las 6 de la tarde.

E.- Y el parque de Interlomas ¿cómo te parece en cuanto a equipamiento, en cuanto a mantenimiento?

1.- Está muy bien, tiene muchos jardines que están muy bien cuidados, tiene juegos para niños, tiene un circuito para caminar que es así como de tierra que está muy bien, también muy cuidado, tiene las bancas para sentarse, tiene el mirador muy bonito, o sea todo está muy cuidadito, si le dan mantenimiento frecuentemente. Entonces se me hace muy bien y para mi perro ahí porque van más personas a pasear a sus mascotas y ahí está muy bien, está muy cómodo.

E.- ¿Y la razón por la que lo eliges es porque te queda cerca?

1.- Sí.

E.- Y cuando tú sales de tu casa para ocio o recreación, para divertirte, regularmente ¿hacia dónde vas? ¿Hacia qué zona?

1.- Hacia las Quintas y la Campiña, es donde más voy, Isla, Quintas, Campiña.

E.- ¿Y qué tipo de establecimientos frecuentas?

1.- Pues restaurantes como restaurante-bar como para ver un juego, para platicar con mis amigas.

E.- ¿Y a qué horas más o menos, cuando sales de tu casa a un restaurante a qué horas vas?

1.- En la noche pues 8, 9 y acostumbro ahorita que no estoy trabajando a ir a desayunar mucho con mis amigas, mi mamá, mis tías como a las 9 am.

E.- ¿Y siempre vas en carro?

1.- Sí.

E.- ¿Y te encuentras algún inconveniente cuando sales en tu carro en las noches hacia estos lugares?

1.- No.

E.- ¿Te sientes segura?

1.- Pues me siento segura cuando estoy en las zonas donde yo acostumbro moverme, ya si me fuera a otra zona o a otro rumbo que no estuviera bien iluminado si me da miedo. Si me ha pasado que voy en la noche más lejos y me da miedo, pero en las zonas donde yo me muevo la verdad no me da mucho miedo a lo mejor por la confianza de que siempre ando por ahí y que nunca me ha pasado nada.

E.- ¿Y por qué eliges esta zona?

1.- Porque ahí viven mis amigas, mis primas, hay varios establecimientos en esa zona, los establecimientos que suelo frecuentar están en esa zona. Es a donde me muevo.

E.- ¿Antes de que te cambiaras a Interlomas, era una zona que ya frecuentabas?

1.- Sí, es como la zona que siempre me he movido porque por ahí vive mi familia, parte de mi familia, también en el centro suelo moverme, donde vivía antes y por establecimientos de mi familia que hay por ahí.

E.- ¿Cuánto tiempo haces en llegar a tu casa hacia La Isla, La Campiña y Las Quintas?

1.- A La Campiña y Las Quintas como unos 15 minutos más o menos 15, 20, depende el tráfico.

E.- Pero dices que casi siempre es en la noche ¿verdad? De las ocho a las nueve.

1.- Sí.

E.- ¿Cuándo van al súper con qué frecuencia lo hacen?

1.- Como dos veces a la semana.

E.- ¿Y, a qué súper van?

1.- Vamos a Wal-Mart a La Isla, vamos a la Ley que está nueva por Universitarios, vamos al MZ por algo rápido, pero no es donde se hace el súper, así como completo, es como cosas que se nos olvidó, cosas así rápidas y a la comercial.

E.- ¿Y, alguno de esos que prefieras o que frecuenten más?

1.- Yo creo que la comercial.

E.- ¿La comercial? ¿La que está en La Campiña?

1.- Sí, en La Campiña.

E.- En Interlomas ¿no hay abastecimiento verdad?

1.- No, ninguno, tienes que salir de Interlomas y lo más cercano es el Oxxo, el que está enfrente de FIGLOS es el Oxxo más cercano.

E.- ¿Cuánto tiempo haces de tu casa a la comercial?

1.- Como unos 15 minutos.

E.- ¿A qué hora regularmente se hace la compra?

1.- Por la tarde como a las 4, 5 más o menos.

E.- ¿Prefieres algún día en especial?

1.- Casi siempre son los domingos, y los miércoles o jueves.

E.- ¿Por algo en particular?

1.- Porque a mi mamá le gusta tener la comida así fresca, las frutas frescas, la verdura fresca, la carne fresca como recién comprada, entonces vamos el domingo para los días más próximos y los miércoles para el fin de semana, para los días que siguen.

E.- ¿Siempre van en carro verdad?

1.- Sí.

E.- Antes de salir de tu casa, ¿planeas tu ruta?

1.- Sí.

E.- ¿Con base en qué?

1.- Con base en por donde sepa irme, porque la verdad, o sea, si es un lugar lejos que no es lo que donde voy habitualmente pues si me baso en las calles principales, en las calles que conozco y veo por donde irme y si es a mis lugares habituales pues la verdad la ruta que me sé y por donde haya menos tráfico. Están accesibles dos puentes, muy accesibles, el de La Isla y el de puente Juárez, entonces, si veo que en puente Juárez está muy lleno el tráfico me voy por La Isla, depende del tráfico.

E.- Si tuvieras varias vueltas que hacer en el día ¿tú piensas como vas a hacer esas vueltas?, por ejemplo, primero voy a llegar con mi abuela luego voy a llegar acá.

1.- Sí, sí planeo donde me quede más cerca o donde me voy a tardar menos y de ahí a donde me voy para no tener que ir y regresar, que hago primero que hago después sí, sí lo planeo.

E.- ¿En algún momento cuando tú haces este plan, piensas en el ahorro de gasolina?

1.- Sí, sí pienso. Por ejemplo, si voy a ir dos lugares en la Chapule y a dos en Las Quintas, pues voy a los dos de la Chapule, trato que sean a la misma hora para no tener que ir y regresar, o sea, en una sola ida ir a los dos lugares para ahorrar gasolina.

E.- Entonces, ¿se podría decir que el medio de transporte que más utilizan en tu casa es el carro?

1.- Sí

E.- Si pudieras resumir por qué usas el carro en lugar de cualquier otro medio de transporte ¿cuál sería la palabra que usarías?

1.- Comodidad y accesibilidad.

E.- ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Pues no lo uso mucho, pero las veces que lo he usado me ha servido exactamente para los lugares donde tengo que llegar, preguntando y viendo y por mi experiencia sé cómo usarlo más o menos para llegar a donde tengo que llegar y me ha parecido bien, me ha tocado que están en buenas condiciones y no tengo una mala opinión del transporte público de la ciudad.

E.- ¿Te ha servido?

1.- Sí, me ha servido.

E.- Si hubiera opciones más cómodas y seguras, en tu caso para Interlomas, de desplazamiento en transporte público en la ciudad tú ¿considerarías utilizarlo en lugar del carro?

1.- Sí, la verdad sí, por la gasolina, por el costo de la gasolina o porque a veces son cosas que no necesitas el carro, no sabes a qué hora vas a llegar o si alguien más lo necesita. Sí lo usaría si estuviera un poquito más accesible a mi casa, sí lo usaría.

E.- Entonces, ¿tú dices que el acceso al transporte público de la ciudad desde tu casa es complicado?

1.- Muy complicado, porque yo vivo al fondo de Interlomas, entonces tengo que caminar todo Interlomas, salir, bajar por la avenida Las Américas, de la avenida Las Américas otra vez caminar hasta Lomas del Boulevard y ya tomar el camión, si está complicado.

E.- Si hubiera carriles exclusivos para bicicleta en la ciudad ¿tú la usarías como medio de transporte?

1.- Sí, porque la razón por la que no uso la bicicleta como medio de transporte es porque no soy una experta en andar en bicicleta, entonces me daría mucho miedo con los carros, el tráfico. Eso es por

lo que no uso la bicicleta como medio de transporte, porque me da miedo y porque he visto cómo se les echan encima y la verdad a mí sí me daría mucho miedo, si normalmente cuando estoy por ahí cerca de mi casa o en Interlomas, si para un carro me da miedo, me pongo medio nerviosa, digo ¡no! si estoy en el tráfico me caigo ahí yo sola, me daría miedo.

E.- ¿Y por qué te llama la atención la bicicleta para usarla? ¿Por qué la considerarías?

1.- La consideraría por salud, por hacer ejercicio, por no ser tan sedentaria, porque es un transporte barato, porque no contamina, porque me ayuda en mi salud. Yo creo que la bicicleta es uno de los medios de transporte que tiene como más beneficios de todos y si me gustaría mucho andar por ahí, sentirme segura usándola y para ir a dónde yo quisiera ir.

E.- ¿Cuánto gastas más o menos de gasolina al mes?

1.- ¿Al mes? Como unos dos mil, dos mil quinientos pesos.

E.- En este momento no tienes ingresos verdad?

1.- No.

E.- La gasolina ¿quién la paga?

1.- Mis papás.

E.- Bueno pues no sé si quieras añadir algo, te decía que esta es una investigación acerca de la movilidad urbana de la ciudad, entonces, si tuvieras algo que tú quisieras comentar o añadir.

1.- Pues que debería haber más opciones de movilidad para no siempre, que no sea el carro la principal opción para todos, o sea, que los transportes públicos lleguen a más lugares y más a las zonas que son como nuevas, que haya más rutas, que las hagan mejor y que haya más carriles para bicicletas porque si hay, pero nada más como en muy poquitas partes. Yo las que he visto es por ahí en Las Américas y la del Botánico, que son más que nada recreativas, que haya una establecida como para las rutas donde trabaja más gente, que haya desde el Malecón hasta más lejos, para la SEP, hacia lugares así que la gente pueda usarlos como para ir a su trabajo o ir al banco o ir a lugares así.

E.- Bueno, pues muchas gracias Berenice, te agradezco tu tiempo.

Código de entrevista: E-It-II

Nombre ficticio: Gustavo

Sexo y edad: Hombre, 22 años

Gustavo, E-It-II

E.- ¿Me podrías decir tu nombre y tu edad para empezar?

1.- Mi nombre es (nombre completo), tengo 22 años, estudio en psicología, la Facultad de Psicología en la UAS, voy en 4to semestre, o perdón, 4 año, en 8vo semestre y pues la escuela me queda cerca de mi casa, puedo irme a pie. Si me voy caminando, que normalmente así lo hago, hago 22 minutos, o menos, depende.

E.- ¿Todos los días le calculas el recorrido?

1.- Sí, salgo a mi casa a las 8 y llego a la escuela a las 8:22. Pero mi horario es en la tarde, y normalmente hago otras cosas antes de irme a la escuela. Yo creo una dos veces a la semana, nada más me voy de la casa a la escuela.

E.- ¿Te vas de otro lugar a tu escuela?

1.- Si, normalmente del centro o depende de la actividad que realice.

E.- ¿Son cinco años en psicología?

1.- Cuatro y medio, si le sumas la estancia, el servicio, si las practicas se expanden, te puede llevar más tiempo. Si no hace eso, a lo mejor si es menos.

E.- ¿Con quién vives, Gustavo? Me puedes decir las personas, la edad.

1.- En la casa somos seis. Mi papá, que ya está rosando los 60, mi mamá, como cuarenta y feria. Mi hermana tiene 24, yo tengo 22, y unos niños de 12 años, son cuates, que estudian en la secundaria, en la pingüino, así le dicen. Cerca del COBAES, ahí por el obregón, donde están los bomberos. Por la novena.

E.- ¿Van en segundo?

1.- Si, van en segundo, ahí la llevan.

E.- ¿Son cuatitos?

1.- Sí.

E.- ¿Cuánto tiempo tienes viviendo en Interlomas?

1.- Como 4 años, 5.

E.- ¿En dónde vivías antes?

1.- Ahí cerca, en una colonia abajo, que se llama Lomas del Pedregal. Una colonia, estaba esa colonia y a un lado de esa colonia había un cerro, y ese cerro, más para allá estaba la Lima. Pero ese cerro lo empezaron a trabajar, lo limpiaron y ahí se construyó Interlomas. Y pues algunos vecinos se pasaron para allá, porque las casas ofrecían buenos créditos y estaban más o menos bien, y nos brincamos para allá. La compramos, mi papá compro la casa y un terreno a un lado, y ahí lleva rato.

E.- ¿Entonces ustedes se fueron nada más por tener un espacio más grande o por qué?

1.- Si, mas convidable.

E.- ¿O siguiendo a sus amiguitos?

1.- No, de hecho, fuimos los que primeros nos vinimos. Compañeros nos vamos.

E.- Comodidad, entonces me dices, ¿verdad?

1.-Si, más confort, es lo que yo le digo.

E.- ¿Entonces prácticamente lo eligieron por comodidad a donde estaban antes?

1.- También, sí.

E.- Y que te agrada de Interlomas.

1.- Me agrada, es que aquí hay varias cosas buenas. Por ejemplo, una de las cosas que inclusive lanzaron de la publicidad de la venta de sus casas, fue la vista. Tú te pones en el parque Interlomas y alcanzas a ver toda la ciudad, toda completa. Y de noche, todos los focos, se ve, así como una cámara de luces. Tiene de las mejores vistas, de hecho, se pega un tiro con la lomita. Enserio.

E.- ¿Y qué más? Me dijiste que tiene varias cosas.

1.- Esta cerca de C.U, este, no batallas mucho con los camiones. Esta céntrico, se puede decir. Hay gente que, si vives para Solidaridad, por ejemplo, para Barrancos, inclusive, está más retirado los Ángeles que Interlomas. Y, aun así, pues la gente se puede mover tranquilamente. Y ya Interlomas no es la excepción. Queda cerca, me pudo ir a pie a la escuela. Me voy al centro a pie, hago como 30 minutos.

E.- Súper bien, actividad. ¿Y hay algo que te desagrade?

1.- A ver, pues ahorita andan metiéndole mucha seguridad. Bueno lleva rato, como 3 años. Fue un proceso que se dio de un directivo, que un líder, y que quiso invertir en poner más, hacer más privada la zona. Y puso puertas, unas puertas, que el acceso está muy, muy restringido. Todos los que viven ahí, incluso los que viven ahí, a veces hay problemas para entrar. Porque o no se compraron la tarjeta a tiempo o ya se les venció el rollo ese, y se aplicó un modelo de marcar con un teclado y que te marcan a tu casa y le das a un botón para que se abra la puerta y entren tus invitados. Y así, pero, a veces se hace mucha congestión ahí, porque la gente que no entra, o los carros se hace un filón, que algún carro, pues no tiene el acceso tan libre y crea una congestión bien grande de carros. A veces todo eso de las puertas totalmente en vano, porque a veces se les daña el sistema y la puerta queda totalmente abierta. Entonces, son los fallos, yo creo, molestan.

E.- Oye, pero, ¿paso algo para que reforzaran tanto la seguridad o nada más se decidió así?

1.- No, fue más por estatus. Porque hay un residencial que está adentro de la residencia, que tiene su seguridad. Y los de acá pues quisieron hacer lo mismo. O sea, más privacidad, inclusive creo que hay reglas de no hacer negocios ahí, más bien, negocios así abiertos. Obvio eso abiertos, porque se pierde la esencia de la residencial.

E.- Oye, ¿esta bardeada verdad? ¿hay muros?

1.- Sí.

E.- ¿Está totalmente seguro?

1.- Si, tenía 3 accesos.

E.- ¿Te sientes tu totalmente seguro estando en los muros, o si no hubiera muros te sentirías igual? ¿Qué piensas de los muros?

1.- pues la verdad, yo me sentiría, no si está bien. Si me agrada, porque había tres accesos, dejaron nada más uno. Las calles las cerraron totalmente, las bardearon. Y, yo me las brinco, no pasa nada, pero, pues es diferente, no hay tránsito vehicular ahí, en la zona, es muy raro que un carro se meta para las calesitas.

E.- ¿Y tú crees que esos accesos abiertos hubieran evitado este congestionamiento que me estás diciendo?

1.- Totalmente. Definitivamente

E.- ¿Qué los bardeen?

1.- Si, porque nada más hay un acceso. Ahí se hacen bolas todos. Pero nada más en ciertas horas y cuando está fallando el sistema. Es raro, pero cuando pasa es muy molesto. He que pedo, que están haciendo.

E.- ¿Entonces te gusta mucho? ¿No te quisieras cambiar por el momento o no tienes pensado tu o tu familia cambiarse?

1.- Pues bueno, es que yo ya estoy de salida, pues ya voy a terminar, ya estoy buscando ofertas laborales interesantes. La verdad no pienso mucho quedarme ahí, en lo personal, ahí se van a quedar mis hermanos. Mi hermana también ya se está yendo, la de 24, ya se está casando, entonces, pues no sé. No me pienso quedar mucho ahí, unos dos años más. No se me hace poco.

E.- ¿Y, por ejemplo, a donde te gustaría irte?

1.- A mí me gusta mucho la zona de las quintas, está muy padre, pero pues, no aspiro a irme a las quintas. Aspiro a rentar un buen departamento, por zona dorada, inclusive los ángeles, me agrada ya porque economicon y esta sencillo, además que cambias de rollo. Esa zona en 6 años va a valer más. Antes para ir allá te pegabas un tiro, ahora como nada llegas.

E.- ¿Esta zona te agrada? Por ejemplo, las colonias nuevas, zona dorada, fraccionamiento los ángeles.

1.- Sí, ándale, en parte que tengo amigos ahí, conocidos. Tengo varios compas en esa zona. Ya conozco las tiendas, las rutas de los camiones

E.- Algo conocido y alguien también donde tienes.

1.- Si, también, gente de confianza.

E.- Y, por ejemplo, en tus desplazamientos diarios, cuéntame un día, talvez el día de ayer, que saliste de tu casa, como le hiciste, los transportes que usas.

1.- Estas de suerte, porque ayer fue un día normal, por decirlo. En general, lo que hago. Ayer si tuve clases, hoy no tengo clases. A ver, me levante, pues desayunamos ahí en la casa. ¿A dónde fui ayer? Ni me acuerdo, a ver.

E.- O uno que te acuerdes, así, regularmente hago esto.

1.- Si, si regularmente.

E.- Más las cositas que te vayan saliendo. Pero que digas, pues cuando voy a la escuela, antes de ir a la escuela hago esto.

1.- Es que en general, hago muchas cosas diferentes. Hay días en los que (no se entiende Min 11;03), enserio. Y hay días en los que voy a visitar a algún amigo, o tocar la guitarra un rato. Hay días en los

que me quedo estudiando, porque se me atrasa a veces ahí la escuela, pero siempre la saco y la saco bien. A veces salgo con una amiga, a pasear. Pero, eso es, yo vengo al centro y de aquí, voy para allá a Fórum o voy aquí al parque a entrenar, porque también practico un deporte llamado Parkour y de hecho ese deporte lo puedo entrenar donde sea, estamos buscando nuevos lugares. Entonces nos movemos por todo el ribera, para acá y así el quiosco lo que alcanzamos a ver. Y si salgo de mi casa a las nueve, agarro el camión, el Villa Universidad. Como te digo no lo usamos mucho, pasa cada 20 minutos, el mirador pasa cada 7, por ahí. El Villa universidad, a pesar de que tarda más, se le suma que hace más tiempo para llegar al centro. El mirado hace como unos 6 minutos menos para llegar al centro, porque su ruta es más corta. La ruta del Villa Universidad es un poco más larga y el camión va muy lento, porque siempre va ver a quien recoge. Yo digo que no tiene mucha demanda porque normalmente va vacío. No se puede pedir que haiga un camión cada 5 minutos si viene así, porque nadie lo va a agarrar. Los pocos que lo agarran, por lo menos en las personas que he notado porque, de que sirve. Pero hay gente que se adapta, que sabe cada cuanto va a pasar, así sea media hora, en esa media hora ahí está sin falta y le va bien. No puedo ser tan metódico yo, nomás salgo de mi casa y ya, no me fijo a qué hora va a pasar.

E.- Para ir a la escuela, por ejemplo, ¿Qué porcentaje de veces decides, si estás en tu casa, irte caminando o irte en camión? ¿En camión cuánto tiempo harías a la escuela?

1.- Si voy muy retrasado si agarro el camión. Por flojera, porque si voy muy deprisa llego todo sudado. Este, si voy en camión, me deja cerca de la escuela, me deja en la esquina, ahí en la farmacia, en contra esquina de la Farmacón y el centro de ciencias, y ahí pues ahí queda mi facultad, de ahí a ahí no hace nada el camión, hace 10 minutos, 5. Entre 7 y 12 minutos. Y a pie hago 20. Pero para llegar a donde agarro el camión hago como unos 6 minutos.

E.- Salir de tu casa en Interlomas

1.- A la parada. De hecho, si no estuviera bardeado haría mucho menos, haría dos minutos. Pero como esta barbeado exactamente donde yo vivo, tengo que darme la vuelta y subir por la entrada, una de las entradas. Porque una es principal para vehículos y una peatonal. Salgo por una peatonal, bajo al boulevard, y ya agarro el camión. Por eso es que hago como 6 minutos.

E.- ¿Del muro te gusta el estatus o la seguridad?

1.- Ambas, ambas. Nunca me he fijado mucho en la seguridad. Últimamente si me ha dado por ver qué onda con eso y si está muy bien, porque no se ha registrado mucho eh incidentes de ese tipo, de robo. De hecho, antes de la barda y ese rollo de las flechas, de ese sistema, un sistema de atxel, ¿Cómo se llama? Atxel se llama la empresa, se puede con tarjetas. De hecho, también lo aplican en cumbres, por ahí por Santa Fe y otras residenciales, como que, si es un sistema que no falla o no sé, pero todas las empresas de que hacen casa y así lo ponen.

E.- Y para, cuando es recreación, que me dices que vas con tus amigos a tocar la guitarra o pasear, o que haces parkour, ¿también te vas caminando o?

1.- Sí, no, no, en camión, este, normalmente nos vemos aquí en catedral. El grupo de amigos.

E.- Es como el punto de reunión.

1.- El punto de reunión, ya sea para ir a entrenar o para ir a dar la vuelta o no sé, como que aquí es más manejable, nos vemos en cate a tal hora y ya de ahí nos vamos a tal lugar, porque muchos viven en otras partes, entonces es como el lugar céntrico. No creas que mis amigos están ahí, están en todos lados. Aquí nos juntamos como manada.

E.- Catedral nunca falla.

1.- Así es. No hay pierde pues.

E.- ¿Antes de salir de tu casa planeas tu ruta o sales a un punto y dice lo que sale?

1.- A veces la planeo, me gustaría ser más planeador. De hecho, en la escuela estamos viendo esos términos y los he estado aplicando en mi vida personal, y si me hace falta corregir muchas cosas de planear. Hay días en los que si planeo. Cuando iba a trabajar, yo trabajaba antes en bacurimi, un rancho. Para llegar ahí yo hacía exactamente una hora, y agarraba dos camiones y planeaba desde la hora en que me iba a levantar, lo que iba a desayunar, lo que iba tener. Pero pues ahorita ya me salí del trabajo por la escuela, porque ya estamos en las finales, y no iba a sacar tiempo para sacar adelante

las cosas que tengo. Y como que se me quito lo planeador, ahorita nomás vi la hora y más o menos el camión, pero no planee tanto. No planeo, antes si planeaba hasta por qué calle voy a irme, por qué calle voy a caminar, que camión va a pasar, si no pasa ese que va a seguir el que sigue, a qué horas voy a llegar si agarro el que sigue y, así pues.

E.- ¿Lo planeas cuando lo haces, lo haces por el tiempo o por?

1.- Yo digo que, dependiendo. Hay una variable que es dependiendo, yo planeo dependiendo de la importancia de la acción que voy a realizar. Por ejemplo, si es algo muy importante, una junta, como súper importante, o que yo considere de margen importante, pues me levanto desde muy temprano y me alisto, me arreglo, veo cada detalle, mi higiene personal y este, me pongo inclusive a cantar antes de ir para que las palabras me fluyan de una mejor manera. Viste de la manera que corresponde a la situación y así todo bien exagerado. Y cuando voy con salir con mis amigos, pues ya hasta puedo llegar tarde, pues. No son enfadoso, ni me ocupan pues. Venimos a entrenar o que, como que me adapto.

E.- Y me dices que tu hermana usa la bici como medio de transporte.

1.- No solo eso, como medio de transporte, como actividad recreativa y como estilo de vida. De hecho, tiene un movimiento de mujeres en bici creo.

E.- ¿Quién es tu hermana?

1.- Karely Elizabeth Verdugo Gaxiola.

E.- Ah pues ya se va a casar, ¿no?

1.- Sí, y ahí anda, pues, anda haciendo movimientos de los de ahí de, se juntan todos los que andan en bici. Toda la manada ahí.

E.- Oye, ¿y no te llama la atención? ¿nunca has pensado en usar bicicleta?

1.- Si, pero me dio flojera. Me canse bien rápido, llegaba a los puntos donde tenía que llegar todo sudado, por eso no me gustaba.

E.- Pero, por ejemplo, a la escuela te vas caminando.

1.- Si de hecho me dijo mi hermana, "oye usa la bici cabrón". Antes si la agarraba.

E.- ¿Tienes bici?

1.- Si de hecho mi hermana se especializa en tener lleno de bicis ahí la casa, ahí hay bicis para todos.

E.- ¿Cuántos transportes tienen en tu casa y de qué tipo? Por ejemplo, si son carros, ¿cuántos?

1.- 3 bicicletas, una camioneta 4x4, Cherokee 2000, una Ranger, esa la usa mi papá, y un carro económico, 6 cilindros o 4, no sé, para uso diario. Mi mamá lo usa ese, mi papá usa la camioneta Ranger, la bicicleta la usa mi hermana, yo uso mis piernas y los camiones y a veces la Cherokee. Cuando es algo así cerca o no involucre el uso de bebidas alcohólicas, pues uso la camioneta. Por ejemplo, ayer fui a la escuela en ella, di unas vueltillas.

E.- En ciertos casos nada más la usas.

1.- Sí, sí, sí, porque es de 8 cilindros y es un ferión.

E.- Entiendo tu punto, yo también tengo una de 6.

1.- Pues no, no. Otro día. Una vueltilla y ya son 100 bolas.

E.- Oye, y te sientes seguro al moverte. Por ejemplo, cuando usas la camioneta, o cuando estás caminando, o en el transporte público. ¿Te sientes seguro?

1.- Depende la hora. Y también depende mi estado. Suena raro, ¿no?, pero curiosamente hay días en los que me siento muy seguro y así allá un atentado terrorista y yo paso y qué onda, cuando hay días en los que me siento un poco más cohibido y cualquier situación me parece insegura. Bueno, no es tan exagerado como lo plantee, pero sí. Por ejemplo, a mí ya me ha pasado y he sufrido lo que son los asaltos, en dos ocasiones. Por mi misma ruta donde siempre me muevo, eso hizo que me dejara de mover por esa ruta un tiempo y que pensara en otros métodos. De hecho, ahí fue cuando se me ocurrió comprar una moto, paso en zumba, a ver quién me alcanza, a ver. Pero después se me tumbo

el rollo, como que se me bajo la de esta, la ansiedad y el miedo, y me volví a ir por donde mismo, me valió. Inclusive, paso y a ver, asáltenme pues, aquí estoy, de una vez.

E.- ¿Has sabido de otros vecinos tuyos que los asalten por salir a agarrar el camión de ahí Interlomas?

1.- No. A mí ya me traían, yo creo.

E.- Ya te habían visto varias veces.

1.- Hay una parte donde está muy feo, donde hay muchos asaltos. No es un caso específico, ahí la zona, la gente sabe que ahí no es seguro. Una colonia aislada y hay un monte exagerado. Como que ahí no se le dio mucha, está todo oscuro y luego está bien vacío. Es una, como 4 calles y un bulevarcito, está todo oscuro, la gente no sale, puros portones, construcciones donde salen albañiles así nomas a asomarse a ver quién está pasando. Y de noche. Pero también tiene mucho que ver el cómo caminas. Por ejemplo, ¿a quién asaltan?, cuales son los principales puntos de asalto, que se vea sencillo de asaltar, que se vea que trae feria y, así pues. Pero si, no sé, creo que una actitud puede evitar inclusive un asalto, una situación.

E.- A como te ven.

1.- Si, por eso yo siempre paso ya con toda la actitud de qué onda. La gente se quita, cree que yo los voy a asaltar. Esta chilo.

E.- Mejor se hacen a un lado. Oye Gustavo, ¿y te acuerdas cuando vivías en Lomas? ¿Cambió mucho la manera en que te mueves al estar ahora en Interlomas?

1.- No, no porque Interlomas está ahí, de hecho, me puedo ir caminando a lomas del pedregal, tengo vecinos de lomas del pedregal y voy los visito a veces. Y pues no hago nada de tiempo, pero si cambio mucho, por las edades. Cuatro años atrás yo tenía 16, hoy tengo 22 y los movimientos son otros.

E.- Oye, ¿no trabajas verdad? Tus papás te dan dinero. Del dinero que te dan, que tanto de ese ingreso, ¿qué porcentaje más o menos se lo das al transporte público?

1.- Si fueran mis movimientos como deberían, si encuentro mi credencial del camión, unos 10 pesos al día en camión, 20 cuando mucho, depende. Por ejemplo, un día, gasto 20 pesos en camión, y los otros días 10 pesos.

E.- ¿Ahorita pagas completo?

1.- Ahorita estoy pagando completo, pero estoy hablando de ida y vuelta, entonces, por eso.

E.- Al día, a la semana serían.

1.- Unos 100 pesos.

E.- Entonces al mes serían 400.

1.- Unos 300, unos 300 pesos al mes, es mucho.

E.- Y de tu ingreso, más o menos, ¿Qué porcentaje sería?

1.- De mi ingreso, pues un 30% de lo que gasto normalmente en camiones. Porque ahorita como te digo, yo antes de trabajar, pues no gastaba. Me metí a trabajar, empecé a ganar feria y empecé a gastar, pues. Y ahorita no puedo mantener ese ritmo, porque mi ingreso es casi nulo. Pero pues siempre he aprendido a sobrevivir con poco, con nada inclusive, y no me causa conflicto. Podría invertir todo en camiones y no tener ningún peso y no sé. Ni siquiera tengo ingreso en lo absoluto, ahorita. Me apoyan en lo que es la comida, estar ahí y a veces mi papá me dice "hey como andas de feria", no pues, ya sabe que ando bien vacío, y ya me suelta un billete por ahí, cosas así. Pero pues ahí hay planes de ya hacer algo, quiero invertir en algo y a ver que sale. Ya para empezar otra vez activarme, porque me estresa nada más estar estudiando y así. Ahorita no puedo estar trabajando.

E.- Pero si eres bien vago, como vas a estar nada más estudiando.

1.- Aparte, ¿no? No si, pues es que la vida es eso, es estar moviéndote.

E.- Algo que desees agregar, por ejemplo, que piensas de infraestructura de los camiones o tal vez, que te gustaría para que hubiera un mejor, talvez servicio.

1.- Bueno eh, en transporte, aquí en Culiacán hay camiones que se modernizaron, que compraron un buen equipo de transporte ya sea de la Mercedes Benz o no sé, que tiene la forma cuadrada como de

autobús. Como lo hacen en la central camionera, como lo es el TAP o esas rutas que tienen cierto prestigio. Hay camiones que están muy cómodos, que inclusive se manejó que tuvieran internet con wifi, aire acondicionado y asientos cómodos, un buen espacio. Hay una ruta, el Margarita, creo, no, el Mandarina, que inclusive fue más allá e intento abrir una puerta para minusválidos, para que puedan el acceso a los de silla de ruedas. No sé si todavía este vigente esa acción, pero si se vio la iniciativa. Como dos camiones tenían eso, nunca vi que se abrieran, pero ahí estaban las puertas.

E.- Oye, por ejemplo, el Villa y el Mirador, ¿te gustan?

1.- Sí, Mirador no tiene ningún camión con esa infraestructura, pero no está tan jodidón. Parece más de esos camiones que van así de paso, pues, normales, normalones. El Villa tiene como 2 unidades que tienen todas esas comodidades, pero tiene uno bien feo, feísimo, uno blanco, chiquito, sin aire, sin nada. Pero como te digo, la gente no busca comodidad, se me hace que todo esto lo que hicieron, fue una inversión dioquis, pero la gente, nomás busca moverse. Si tú les pones un camioneton feo y les cobras menos se va a subir a ese camioneton. Porque la gente, creo yo, por lo menos en lo personal, con que me lleve a donde voy, no me interesa pasar un mal momento en el camión, pues. Pero pues, había que preguntar si está funcionando, si generan más ingresos los camiones que tienen las aplicaciones esas, o si los camiones más feos, de plano se van a ir eliminando porque no están generando, o no sacan dinero. No me interesa.

E.- ¿En cuanto al servicio?

1.- Ahí está el detalle, de hecho, inclusive hay memes, chistes de camioneros que abusan de su trabajo, de su labor. Tampoco se puede este, descalificarlos porque, pues están todo el día sentados, y tienen que, de alguna manera son responsables de poner el orden de la unidad y de que se recorran como dice. Que se recorran, que no tapen las barras porque se lleva un conteo, pues, de cuantos entraron, cuantos salieron, cuanto tiene que el camionero rendir cuentas a su jefe. Entonces el camionero, se tiene que estresar, pues. Si te fijas, contratan a pura gente, buscan personal con un perfil rígido, voluptuoso, barbones, que generen esta tensión, ese miedo, porque si pones, me han tocado casos, en el Villa universidad, de un viejito, flaquito acá, que si tú quieres le pagas 8, de aquí a que se le ocurra verte a los ojos y decirte que te faltan 50 centavos, ya te fuiste a sentar. Quién sabe si es ciego, no sé. En cambio, con un señor de esos, enfadosos, a ti te da miedo cobrarle los 50 centavos. Si el camionero.

E.- Si le das uno de 20.

1.- Ándale, si le das 10 pesos, y te regresa un peso, la cuota son 8.50, te genera incomodidad, inseguridad atender esa situación, pues, cobrarle los 50 centavos de regreso. ¿Por qué? Porque se le ve la cara de que no está en condiciones de atenderte o que no está, no tiene ganas, o que pueda haber algún disgusto, pues, de su parte y pues uno para ahorrarse la molestia y, inclusive aquí en Culiacán la gente es muy conformista, le daría vergüenza pedir los 50 centavos, y debe decir como que "no yo no le voy a pedir de regreso 50 centavos, que va a pensar de mi la gente", no, no, quédese los diez, aquí déjelos caballero. Sí, si está bien raro aquí en Culiacán, está todo volteado, por eso me gusta tanto. Me divierte mucho.

E.- Me entretiene, Culiacán no me defrauda.

1.- Sí, sí, a donde voltees. Hay que analizar.

E.- Oye, y, por ejemplo, para que volvieras a usar la bici, ¿qué tendría que pasar? ¿Qué quisieras? ¿Qué sería lo ideal? Para empezar, que no tuvieras calor, pero en infraestructura o en seguridad, ¿Qué te gustaría?

1.- Primero que nada, en seguridad, si va a ver proyectos de esos para crear infraestructura aquí en Culiacán en donde se busque que aumente el número de ciclista y que se reduzca el número de vehículos transitando, este, como se ha hecho en algunas ciudades en otros continentes, inclusive, que tuvieron la iniciativa y hoy en día son ciudades en las que la gente se mueve en bicicleta más que en transporte. Si fuese así, yo si agarrara la bici. Pero para que eso suceda se necesita mucho tiempo, se necesita mucha inversión, un cambio de consciencia exagerado que no se va a lograr a base de campañas, a base de publicidad cualquiera, se ocupa, no sé, seguir un modelo europeo, talvez.

E.- y voluntad.

1.- sí, unas políticas más no sé, pues, de acorde a eso. Se estaba diciendo que en el D.F se está planteando eso, no se quien está ahorita de ahí, de ese vuelo ahí, esas carretitas, pero bueno.

E.- Mancera.

1.- Está haciendo ahí cosas buenas para eso, pero bueno, me salí mucho del tema. En lo personal para que yo use la bici, necesitaría eso. En lo personal. Pero, por ejemplo, ahorita se ha visto aquí no Culiacán cambios para eso, para que las bicis practiquen de una mejor manera, este, se aplicó lo que es la ciclo vía, por lo menos en lo que es el Jardín Botánico, este, hay zonas donde hay para transitar. Eso no había antes, ya es un gran progreso, porque para que eso se lograra, obviamente existe un proceso que no vemos, y un proceso largo de estar ahí macheteándole y que te regresen, corretear el proyecto, y así, y pues es muy bueno eso, porque se ve que, si hay gente moviéndose o que, si hubo, no se ahorita como este. Pero, a lo que iba es que, si ese pequeño cambio incito a gente a que se moviera en bici, por eso ocupa un empujón más grande, a mí me, para que yo ande en bici ocupas que todo el mundo ande en bici, pero no es el caso de todos pues. Entonces habrá gente que, otro pequeño cambio y ya otro pequeño porcentaje de gente se anime, otro pequeño cambio, otro pequeño porcentaje, que vaya sumándose, pues, que vaya bien en conjunto entre cómo se van desarrollando las ciclo vías y cuanta gente está accediendo a mejorar sus vidas, porque es salud, es ahorro económico también.

E.- Por ejemplo, a ti te queda toda la ciclovía de universitarios.

1.- Si no la agarro yo, es porque soy un huevón, pero si está muy fácil agarrarla y está muy padre. Si la he agarrado, con mi hermana y me voy con ella a veces, bueno, me iba, ahorita ya casi no, no nos coordinamos por los tiempos y por las actividades que realizamos, pero si está padre, pero ya para transporte. Otra cosa, si quieren hacer eso de las ciclo vías, bueno ya lo hicieron, pero, otro detalle que les falto, ok tienen el punto A y el punto B y te puedes ir en bici perfectamente, pero cuando llegas al punto B, tienes que hacer uso de una cadena, para amarrar tu bici en un lugar totalmente al azar donde no sabes que pueda pasar con tu bici, ha habido casos, a mi hermana una vez le robaron una llanta. ¿Por qué? Porque la ciudad no está acondicionada para que tu bici tenga la prioridad que se merece pues, como vehículo, como transporte. ¿Y cómo se puede corregir eso? Bueno, puntos específicos de reunión, catedral, por ejemplo, que acondicionaran una parada para bicis, pero de donde va a salir esos fondos para invertir en eso, ya entran cuestiones políticas, tal vez en un, va a llegar el momento en que necesitas invertir en una placa de titulación, donde todo ese fondo está invertido hasta eso. Todo es un desmadre.

E.- Parada te refieres a como la que está en el Ayuntamiento, ya vez que, a un lado, por el lado de la Juárez tiene un…

1.- Ándale, sí, sí, sí. Y no son muy caras, simplemente son estructuras soldadas, con metal, con fierro y así.

E.- ¿En tu escuela tiene para estacionar bicis?

1.- Sí.

E.- En estudios internacionales si hay. Gustavo, ¿algo más que quieras agregar?

1.- No sé, depende de qué, qué les falte o que otras cosas, que otro asunto quieran tocar.

E.- De la movilidad en general en Culiacán.

1.- La movilidad en Culiacán, bueno este.

E.- O de tu propia colonia de que es así el acceso, difícil acceso.

1.- Pues, hay puntos en la ciudad en los que el carro es una pesadilla. La gente inevitablemente cae en esos infiernos llenos de carros. Hay, por ejemplo, para Soli, hay un cruce por la U. de O. que, si caes ahí, de ahí no sales en media hora.

E.- ¿El de la secundaria?

1.- Por donde da vuela el U. de O., no ubico bien por donde es, exactamente.

E.- Está el boulevard, aquí está el U. de O., aquí esta una gasolinera, ¿dónde da vuelta aquí?

1.- Si, ándale, por ahí. Y luego, en general toda esa zona esta como que muy congestionado, me ha tocado porque voy en el camión y cuando voy tarde, aparte que voy tarde, me toca el infierno ese y ya me retrasa muchísimo más.

E.- En ciertas horas.

1.- Sí, y hay varias zonas, en las que el vehículo deja de ser un lujo, se convierte en un atraso. Llegas a ver lugares tan congestionados, que una persona a pie a paso de tortuga le lleva ventaja al automóvil, pues, una bici ni se diga. Entonces en ese tipo de situaciones es cuanto nacen las oportunidades de, bueno mejor me voy a pie, mejor me voy en bicicleta. Pero pues el automóvil te brinda también mucha seguridad, confort, estatus. Te brinda, pues todo eso, también la cultura incluyendo, totalmente aquí, hace eso. Por ejemplo, en mi si influye la cultura, prefiero un carro que andar a pie o en bici.

E.- Pero no sé, yo, por ejemplo, al trabajo en la mañana fui en la bici. Los jueves nada más voy a dos horas de clases y dejé la bici en la casa y me vine caminado para acá. También la costumbre, y tengo carro. Tu hermana no te ha comentado cuanto tiempo hace de Interlomas a Coca-Cola.

1.- Al trabajo, 50 minutos.

E.- Ni de recreación.

1.- No, es una locura eso, meterse en esos embrollos. Pero bueno es su estilo de vida. Pero esta chila, imagínate. Hace ejercicio, llega bien condicionada físicamente a su trabajo. Su bolsillo está agradeciéndole, sus piernas, sus pulmones. No sé, está padre.

E.- Convicción.

Entrevista múltiple

Código de entrevista: E-It-III

Nombre ficticio: Luz y Ricardo

Sexo y edad: Mujer, 50 años - Hombre, 50 años

E.- Lo primero que voy a iniciar preguntándoles es su nombre completo y la edad que tienen.

1.- Mi nombre es (nombre ficticio de mujer) y tengo 50 años.

E.- ¿Y, usted señor?

1.- (nombre completo hombre), también tengo 50 años.

E.- ¿Cuál es su grado máximo de estudios?

1.- Maestría.

E.- ¿Los dos?

1.- Sí.

E.- Aquí en su casa, ¿Cuánta gente vive?

1.- Somos 5.

E.- ¿Ustedes dos y sus hijos? ¿Cuáles son las edades de sus hijos?

1.- 24, 18 y 17.

E.- ¿Cuánto tiempo tienen de vivir aquí en Interlomas?

1.- ¿Que será, 5 años, 4? En el 2011 llegamos.

E.- ¿Ese fue el año en el que adquirieron la vivienda?

1.- Sí.

E.- ¿Antes donde vivían?

1.- En la colonia 6 de enero, aquí abajito.

E.- ¿Qué fue lo que los llevó a cambiarse de lugar de residencia?

1.- El crecimiento personal, el desarrollo, que nosotros veíamos que la colonia no crecía, no prosperaba y nosotros estábamos viendo otra situación ya, pues generar un bienestar a nuestra familia.

E.- ¿Hubo alguna situación o circunstancia que detonara el cambio de vivienda?

1.- No, conflicto no, teníamos buenos vecinos y todo, simplemente quisimos hacer cambios, creímos que era momento ya de hacer cambios y mejorar nuestra situación de vivienda, porque nosotros hicimos mucha lucha ahí de que se pavimentara, hicimos reuniones, gestiones, la gente no veía la importancia de que la colonia prosperara, que se pavimentara y que tuviera mejores servicios y todo eso, una mayor plusvalía, un mejor desarrollo, no se veía que fuera a prosperar la colonia. Nosotros pues encantados si la gente quisiera prosperar y se hubieran hecho muchas cosas, nosotros tal vez siguiéramos ahí, pero lo que si detonó más pudiéramos decir que fue eso. Se va deteriorando la colonia, es una de las colonias más viejas, más emblemáticas de aquí, sin embargo, no se le ha invertido mucho porque a la gente no le interesa, es gente mayor que dicen: "no ya para que". Incluso, hay casas que están solas, la gente va saliéndose de ahí, va dejando casas abandonadas.

E.- ¿Ahorita está un poco conflictivo el asunto ahí?

1.- No, ahorita no sabemos cómo esté, hubo un tiempo que sí estuvo conflictiva pero cuando nosotros nos movimos ya habían pasado cosas mucho más fuertes.

E.- ¿Y qué fue lo que los llevó a elegir Interlomas, porque me imagino que ustedes vieron algunas opciones?

1.- Vimos muchas opciones, dejamos pasar varias opciones antes de decidirnos en Interlomas, pero me gustó mucho el lugar y mi…

2.- (interrumpe) Mi suegrita está cerca.

E.- Eso es un detonante.

1.- Como que uno siempre busca el terruño, busca el lugar donde conoce y se ha desarrollado, el rumbo y pues aquí vivía mi hermana aquí abajito, que no vive aquí ahora, vive en la Isla, mi mamá también, mi otra hermana vive acá muy cerca también y nosotros que tenemos muchos años de vivir aquí cerca, desde que nos casamos ahí en la 6 de enero, entonces ya nos movemos, ya sabemos los trayectos, cuánto tiempo nos lleva, las rutas de acceso, como irnos de un lado a otro, entonces como que uno busca ese mismo espacio que esté por ese rumbo. Y de hecho cuando anduvimos buscando, buscamos en Lomas de Sol, la otra colonia que está acá arriba, aquí en esta misma que está cerca del MZ, más o menos el mismo rumbo y finalmente nos gustó aquí.

E.- ¿Qué fue lo que los hizo decidirse por Interlomas?

1.- Pues el espacio, la altura, el fresco, la vista que tiene, definitivamente los espacios, los jardines.

E.- ¿Consideraron varias cosas?

1.- Sí, el acceso que tiene, antes no estaba controlado, antes era libre, entonces era un lugar muy tranquilo porque la gente que subía y entraba era porque tenía negocio porque ahí termina. Si entras para acá, es que vienes para acá, ya no hay movilidad. Entonces nos parecía muy seguro, muy tranquilo, muy bonito lugar, jardines para caminar, muy tranquilo, salimos a caminar en las noches sin ningún problema, la vimos muy bien la verdad, los espacios y todo. De hecho, cuando recién iniciamos nos habían dado espacios más allá pero como no dimos el enganche a tiempo nos dieron otro espacio y total que nos dieron como tres espacios hasta que llegamos a este. Es que teníamos que dar el enganche hasta cierto tiempo y como nosotros no teníamos el crédito autorizado y todo eso.

E.- ¿Actualmente la están pagando?

1.- Sí.

2.- Ellos se comprometieron a conseguirnos el crédito, pero no lo hacían, había un problemilla por ahí de que ella ya había ejercido un crédito muy leve, pero lo había ejercido para la casa, mientras se

hizo el movimiento finalmente nos decidimos por sacarlo no por crédito sino por financiamiento bancario y la estamos pagando.

E.- ¿Qué les agrada actualmente de Interlomas?

1.- A mí me encanta todo, yo la verdad que disfruto mucho, frecuentemente salgo a caminar, a veces nos tomamos un cafecito allá arriba en la terraza bien a gusto, muy tranquilo, salgo y tengo acceso, ya sales por aquí y la verdad es que hay mucha flexibilidad. Si hay congestionamiento por un lado pues ya tienes acceso para otro, ya nos sabemos aquí todos los accesos. A mí me gusta por las vías de comunicación, sales y bien a gusto y la tranquilidad, la vista, los jardines.

E.- ¿Hay algo que les desagrade?

2.- No sé si te percataste, al llegar aquí ¿Qué observaste?, no tenemos ningunos vecinos, ni un vecino enfrente que abres la puerta y pared en frente, el único vecino es aquí enseguida y es una persona jubilada que nunca sale, dos o tres veces la vemos por año prácticamente. No hay ni un vecino y no es que sea antisocial si no es que sencillamente sales y tienes completa libertad y yo tengo el estacionamiento aquí grandote para hacer las fiestas.

1.- El área común también está muy agradable, también hacemos reuniones ahí la verdad, está fantástico, lo disfrutamos muchísimo, el hecho de que haya áreas verdes y que tus salgas a caminar y te sientas a gusto tranquilo en la noche, en la madrugada. Y ahora que pusieron el acceso más controlado pues mejor, aunque a mi marido no le gusta mucho el acceso controlado, pero pues yo que camino mucho y eso, pues si me doy cuenta que hay gente que pisteaba y todo eso, entonces está más controlado eso y pues hay mayor seguridad.

E.- ¿A usted Ricardo, por qué no le gusta el acceso controlado?

2.- Yo soy un libre pensador y siempre he dicho que la República Mexicana debe tener libre tránsito, todo lo que genera obstáculo para las personas, segregación para las personas y discriminación hacia las personas no me gusta. Eres libre en los accesos, de hecho, yo no tengo tarjeta, yo entro por el visitante. Casi nunca batallo, pero no tenemos tarjeta, no porque no tenga para la tarjeta sino porque simple y sencillamente es una convicción personal y estoy consciente que genera más beneficio que perjuicio, pero es una forma de pensar, para mí donde hay obstáculos donde no debe haber me repatea.

1.- Y más porque lo compramos sin obstáculos.

2.- Y después nos la cambiaron, yo pude haber demandado, pero también veo la otra situación de que, si sirve porque en ciertas ocasiones si me tocó ver la gente tomando ahí en los jardines, porque está la vista preciosa para venir con las parejas a tomar y eso, a parte ya se controló todo eso, tú caminabas y veías botes de cervezas, ahora ya no vemos eso.

1.- Y tenían música muy fuerte, fumando y pisteando y a veces diciéndose cosas, agrediéndose cuando ya se pasaban de copas, a mí me tocaba ver y pues si a veces era algo de intranquilidad. Porque era gente ajena, externa, entonces ya veía yo y mejor me iba caminando por otro lado, entonces si generaba intranquilidad.

E.- ¿Actualmente hay algo les desagrade de Interlomas?

2.- Un poquito el hecho de, un poquito nada más porque me encanta la música, tenemos el área de espacio común casi en frente y mucha gente se pasa de la raya porque amanece con la banda y como la recámara está más o menos por esa área, pues a veces nos arrulla y a veces molesta, dependiendo el tipo y género de música. Pero en términos generales pues no ya nos acostumbramos, a mí me gusta mucho la música, la banda más, pero cuando uno quiere descansar y ya está muy desvelado, a mí me pasa muy seguido eso, de pronto, pues ya no puedes, si te molesta poquito pero ya pasa.

E.- ¿Consideraría la posibilidad de volver a cambiar de residencia?

1.- Yo no, ahorita no.

2.- Yo sí, si es para mejorar sí.

E.- ¿Hacia dónde, ha pensado en algún lugar?

2.- Pues hay un lugar que anuncian por ahí, en la tele y en el cine.

1.- Que tiene espacio para golf.

E.- ¿Álamo grande?

2.- Álamo grande exactamente, lo veo y digo a lo mejor, pudiera ser, pero se me quitan las ganas porque es lugar plano, inundable y contra la naturaleza no se juega. Y yo lo veo, pero no lo ubico exactamente dónde está, no he ido a verlo, pero digo a la medida que uno va creciendo profesionalmente y económicamente y eso, pues buscas opciones más distintas, pero no, aquí está muy a gusto la verdad y todavía no termino de pagar así que.

1.- Pero lo bueno fue que aumentó de plusvalía, ahora que se inundaron varias colonias. El año pasado que se inundaron muchas colonias. Aumentó mucho la plusvalía. Se fueron para arriba las casas.

E.- Se me pasó preguntarles, ¿Ustedes a que se dedican?

1.- Maestros, somos psicólogos los dos de profesión, pero nos hemos dedicado a la docencia.

E.- ¿Trabajan para la secretaría?

1.- Y él también para la Escuela de psicología.

2.- Pero ahorita pues no, somos funcionarios de la SEP.

E.- ¿Son funcionarios de la SEP? ¿Están en funciones?

1.- Administrativas.

E.- ¿En su casa qué tipo de vehículos tienen y cuántos?

2.- Tres personales y dos oficiales.

E.- ¿Automóviles?

2.- Dos automóviles y tres camionetas.

E.- ¿Tres camionetas y dos carros chicos?

2.- Sí.

E.- ¿Todos los vehículos se utilizan frecuentemente?

1.- Si, todos los días, somos 5 pues.

E.- ¿Y cada quién usa un vehículo?

1.- Sí.

E.- ¿Y no tienen bicicletas, motocicletas?

1.- Si tienen bicicletas.

2.- Una bicicleta arrumbada en la otra casa.

1.- Desde que nos vinimos para acá ya no.

2.- Lo que pasa es que a mí me daba por eso, pero el asunto de la violencia y esas cosas te generan que ya no hagas muchas cosas, ya la cultura del ciclista ya está más arraigada y hay gente que va y viene porque van en grupo, se respeta más eso, pero a mí siempre me ha gustado mucho el deporte, pero a medida que uno va creciendo más en la edad se vuelve más complicado, piensas en más cosas, pero de joven yo anduve todos los días en bicicleta, mi vida se movía en bicicleta, hasta a la visita iba en bicicleta.

E.- ¿Un día normal en la vida de cada uno de ustedes, como sería? Por ejemplo, a qué hora salen de aquí, a donde se van, cuánto tiempo hacen de traslado.

2.- A las 10 para las 7 yo me voy para la universidad a dar una clase a la facultad de psicología, después me voy a la secretaría de educación pública.

E.- ¿A qué hora se va más o menos?

2.- A las 7:50 salgo y llego a las 8:15.

E.- ¿Veinticinco minutos hace más o menos?

2.- Sí, unos veinte más o menos y de aquí a CU hago 6 o 7 minutos de traslado. Ahí estoy todo el día firme y firme, gestiones al gobierno, gestiones al sindicato, atender gente, cuando puedo pues vengo a comer, cuando no puedo pues no vengo.

E.- ¿No es una constante que venga a comer entonces?

2.- Trato, pero la dinámica de la secretaría y el tipo de jefe que uno tiene, es complicado de disciplinarte y tener un horario, no tengo un jefe así de disciplinado en los horarios, a él se le ocurre una cosa o genera una cosa y no se fija qué hora es, no se fija si debes de estar con tu familia, él dice: "Hay que hacer esto", y obviamente lo hacemos, pero sabemos que es transitorio esto, es temporal, habrá que ver de aquí a diciembre, bueno espero que más, pero si regularmente vengo de 3:30 o 4 y me regreso inmediatamente 9:30 o 10, a veces hasta más, más antes que ahorita, porque ya ahorita más o menos hay un control de lo que se hace y se puede hacer.

E.- ¿Y en la noche a la hora que regresa a casa, más o menos cuánto hace de traslado?

2.- Igual 20 o 25 minutos de la secretaría hasta acá, hay muy buena vialidad, el malecón nuevo.

1.- A veces hasta menos.

2.- A veces hasta menos, si vengo más tarde pues menos porque hay menos tráfico, pero, por ejemplo, una de las cuestiones de las tres de la tarde es que sales y toda la secretaría sale, pues un tráfical por eso me quedo un poquito más para no agarrar el tráfico y ya saliendo del puente negro ya es un alivio para cuando pasas los semáforos del congreso, es un colón el que se hace.

E.- ¿Y usted señora Luz un día normal suyo?

1.- Pues igual me voy a la secretaría en la mañana, como a las 8 de la mañana, unos veinte minutos, vengo a las tres de la tarde, a veces que salgo a comisión, salgo afuera, salgo a la Secretaría de Salud o alguna escuela, pero no es todos los días, regularmente estoy ahí en la oficina, a las 3 me vengo a comer, a veces regreso, regularmente ahorita no estoy regresando, estoy en alguna actividad que se me comisiona o algo. Estamos yendo ahorita con las cosas de la política, ya como a las 6 o 7 salgo a hacer unas vueltas, la visita a mi mamá a veces que está aquí cerquita, es de pasada, llego un rato ahí con ella y cuando se ofrece acompaño a mi hijo al deporte, ahorita como ya se mueve el solo, nada más cuando no conoce algún lugar o es cuando lo apoyo, antes si yo iba y lo recogía y todo.

E.- ¿Hace alguna actividad extra escolar?

1.- Si, básquetbol, y ya eso es prácticamente, ir al súper, regularmente vamos aquí al MZ, vamos al City Club, al Costco o Wal-Mart.

E.- ¿Ahí es donde hacen las compras?

1.- Sí.

E.- ¿Con que frecuencia las hacen?

1.- Aquí en el MZ casi diario porque cualquier cosita que nos hace falta pues ahí bajamos, y como cada quincena pues al Costco, al Wal-Mart como cada semana, lo que es casi diario es al MZ.

E.- ¿Y con base en qué dividen su visita a los establecimientos?

1.- En la compra de aquí del súper lo común, las carnes, las frutas las verduras, la leche, cositas así que ocupa uno. Y por ejemplo en Costco o en City club lo grueso, que cremas, jabones, todo lo del centro de lavado, papel sanitario, todo lo que se puede comprar por mayoreo. En Wal-Mart nos gusta mucho el pan, una fruta que está muy buena, los tés, el salmón, el atún que también nos gusta en medallones y ahí está muy bien en Wal-Mart y así cositas que yo sé más o menos, pero el que, si casi a diario es por la fruta o porque nos faltó leche o huevos, y el Oxxo aquí abajo ese yo creo que en cada subida o a veces de dos a tres veces, que el hielo, que el refresco.

E.- ¿Y cómo les afecta el hecho de que no tengan un centro de abastecimiento aquí dentro de la colonia?

1.- Deja el centro de abastecimiento, que no puedes ir caminando y subir porque la loma está pesada para subirla con las bolsas, tiene que ser en auto o en algún medio de transporte. Pues eso si es hasta cierto grado molesto pues nosotros estábamos acostumbrados que íbamos caminando allá a la tienda y todo. Al que le toca perder es al hijo más chico, a veces acaba de llegar y le decimos: "Regrésate

porque faltó esto", y si es algo molesto, y no tanto porque no esté aquí, por el hecho de no, estar sino porque necesitas un medio de transporte para poder ir, porque ponle que no fuera aquí pero que fuera una distancia que pudieras caminar no le hace, pero para subir ya con las cosas no, sin nada la puedes subir tranquilo, pero ya para subirla con cosas pues no.

E.- ¿Entonces sus hijos para ir ellos a la escuela se desplazan ellos mismos en el coche?

1.- Sí, ahorita sí, ya en estos momentos sí, es reciente.

E.- ¿Hace cuánto que lo hacen?

1.- Gustavo tiene un poquito, como en febrero.

E.- ¿Antes cómo de organizaban para llevarlo?

1.- Yo lo llevaba en la mañana y de ahí me iba a la oficina y si no tenía pendientes temprano venía, desayunaba y ya me iba, pero si tenía pendientes temprano me iba directo y ya venía en la tarde.

E.- ¿En dónde está su escuela?

1.- En CBTis.

E.- Está lejos.

1.- Sí, iba y lo dejaba y él se venía sólo en el camión y esperaba aquí con su abuela que vive acá abajo en Villa Universidad, al primero que se subiera para acá lo recogía y se lo traía. Y en la tarde yo lo llevaba al básquetbol o su papá, nos ponemos de acuerdo en la tarde, si él salía tarde me decía: "Sabes que, yo lo llevo y tú lo recoges", y así, pero en la mañana yo lo llevaba.

2.- Sí, a partir de enero cambió muy feo la dinámica familiar, yo tenía un horario muy accesible, eran directores normales en el estado, era tranquilo, mi flujo de trabajo era normal en la oficina de 8 a 3 y cuando tenías que ir en la tarde pues ibas. Pero ahora si saben contar, no cuenten conmigo, es un puesto muy demandante, desayuno, como y ceno si puedo en la oficina, más al principio que era de enterarse de cosas, controlo toda la Secretaría de Educación Pública yo.

E.- No, pues si, trabaja más que los que están ahí recibiéndolo a uno, ¿Cuándo ustedes hacen sus desplazamientos diarios, encuentran algún inconveniente que los haga llegar más tarde y que les haga perder tiempo?

1.- Pues a veces los semáforos cuando se descomponen, ¡Ay nomás no sirven!, por ejemplo, el de Villa Universidad, porque ahí se hace un nudo, todo mundo queremos pasar, todo mundo tenemos prisa, todos llevamos un horario y es el que está, que últimamente no se ha descompuesto, pero sí tuvo una rachita que casi todos los días estaba descompuesto, el que está en la torre académica y era un caos en las mañanas, nomás te tocaba y horrible.

E.- Si, bueno, y es que salen a la hora que es como hora pico, ¿no?

1.- Y lo otro que yo veo es el exceso de vehículos, pues hace años no veíamos tantos vehículos, si pues nosotros también, teníamos uno hace unos años, entonces ya por familia ha crecido mucho el número de vehículos, porque por más que han hecho vías de acceso, puentes, túneles, sigue igual por lo visto, es cierto que han hecho otros accesos, pero el tráfico sigue siendo igual a pesar de que hay más vías, dice uno de donde sale tanto carro, si nomás nosotros, sácale cuentas. Vas a las agencias y te dan muchas posibilidades, si entras ya sales con un carro, porque te dan muchas posibilidades y si entras, ya sales con un carro. Que te abren muchas oportunidades, te convences y se va tanto de intereses, tantos plazos y para tal fecha terminas de pagar.

E.- ¿Y sus otros hijos estudian?

1.- Carolina está en la universidad, está en el Tec de Monterrey, Gustavo está en el CBTis, Marielos ya egresó. Entonces, ella no.

E.- ¿Los horarios de la escuela son de mañana o tarde?

1.- Carolina por la mañana y por la tarde, ahorita está allá, Carolina a veces no viene a comer, come allá y cuando viene a comer, come y descansa un ratito y ya se regresa, sale como hasta las 8 o 9 casi.

E.- ¿Y acerca de Gustavo, el básquetbol es todos los días?

1.- El entrenamiento sí, salvo que haya partido, porque el mismo entrenador maneja el equipo de las mujeres, entonces cuando tienen partido las mujeres entonces no los puede entrenar, entonces el entrenamiento es cuando no hay partido, pero si no hay entrenamiento es porque regularmente el entrenador está ocupado con las mujeres.

E.- ¿De los lugares a los que ustedes van para pasear de ocio, de recreación, hacia donde van ustedes?

1.- Restaurantes, muchos restaurantes porque a mis hijos les gusta mucho la comida.

2.- Panamá Tres Ríos, el Caprichito, el sushi Factory, el Gallito, a la Limita, en el Cinépolis, la Isla, el cine, Fórum

E.- ¿Qué cine frecuentan más?

1.- El de la Isla.

E.- ¿Una razón en especial?

1.- Ellos con sus amigos van al de Fórum, pero regularmente en familia vamos al de la Isla.

E.- ¿Y alguna razón en específico, o es una cuestión de gusto o cercanía?

2.- A mí por la sala V.I.P y si me duermo, déjenme dormir.

1.- Por la cercanía y el acceso se nos hace más fácil, ni pagas estacionamiento y muy accesible, para las vías de comunicación, bien rápido, que acá todavía hay más tráfico y aquí en un dos por tres y ya estamos.

E.- ¿Con qué tanta frecuencia visita los restaurantes, el cine?

1.- Pues una vez a la semana yo creo mínimo.

E.- ¿El restaurante?

1.- Sí, los fines de semana.

2.- Una o dos veces, el sábado o el domingo.

1.- Mínimo en familia un día a la semana, pero individualmente que a veces que vamos al cafecito con las amigas, que el desayuno, que los cumpleaños.

2.- Ella sí, yo reuniones de trabajo tengo muchas y a veces tengo desayunos, comidas o cenas.

E.- ¿Algún otro lugar que visiten frecuentemente o una vez al mes de ocio o de recreación?

2.- Visitar a las abuelas, al rancho, a Imala.

1.- Tiene una casita su hermana y ahí vamos seguido a Imala y vamos al rancho de donde es él pasando el Salado.

E.- Mencionaron varios lugares y estaban bastante variados, los lugares que ustedes frecuentan, ¿Tienen alguna razón en específico para visitar estos lugares o es una cuestión de hoy se me antoja comer esta cosa?

2.- Nosotros antes teníamos una dinámica donde alguien elegía, decíamos: Te toca elegir a ti, ¿A dónde quieres ir?! y obviamente los plebes eligen, los sushis, las hamburguesas, Panamá les gusta mucho. Ahora pues vemos la posibilidad de ir a otro lado, antes viajábamos mucho. Cuando estaban chiquillos, ahora son muy sangrones, no les gusta.

1.- Íbamos mucho a la playa, pues a Altata, a pescar o también con el compadre que dejamos de ir, ya que los hijos crecieron, es distinto no jalan con uno, de plebillos pues les decíamos vámonos y ni modo y ahora es otro rollo, otra dinámica.

E.- Me decía que van preferentemente los fines de semana verdad, ¿En qué horario más o menos lo visitan?

1.- En la mañana.

2.- Vamos a desayunar o a veces cenar o comer, depende, pero de rigor el desayuno es que nos gusta más.

1.- Nos levantamos, como a las 9 y a las 10 ya estamos en algún lugar.

E.- ¿Salidas que tengan en la tarde-noche, son muy frecuentes fuera de los horarios de trabajo?

2.- Somos medio antisociales, no por quererlo, porque a veces que el cafecito con los amigos de psicología, grupos de amigos así, pero más ellos porque yo llego más barrido y a saludar. Yo les digo que hay que fomentar eso, a mí me encantaría que se llevara retacado de gente aquí, yo aquí soy feliz haciendo cosas buenas, de hecho, me encanta preparar mariscos, hacer carnes asadas y eso.

1.- ¿Pero a qué horas?

2.- No, es que, si lo puedo hacer, pero no me dejan.

E.- ¿Se encuentran algún inconveniente en los horarios nocturnos de tarde-noche cuando salen, ya sea desde el tráfico, la inseguridad que los haga detenerse un poco?

2.- Yo siempre he sido una persona que no me detiene nada, no temo a nada, no debo nada, el temor a mí no me detiene. Yo no soy una persona que diga me va a pasar algo, para nada yo siempre me muevo por todos lados con mucha confianza, nunca nos ha pasado nada así que cosas feas.

1.- Cuando me robaron el carro a mí.

2.- Mi filosofía es que la carga es andar al burro, es decir las cosas materiales déjaselos, dales para la gasolina, no hay problema. Porque finalmente todo eso se recupera, le robaron el carro a mi hija, me asaltaron una a mí una vez.

1.- Yo si soy muy previsora, no soy miedosa de me voy a morir en la noche no, pero, así como tengo el compromiso sola, en la noche yo trato de estar aquí a las 11 de la noche. Si nos quedamos de ver con mis amigas así que a las 8 de la noche y tengo amigas que salimos del restaurante y se van a casa de la otra y allá amanecen y ahí se van, pero yo si me muevo, pero tranquila y a gusto, yo trato de estar 11 o 12 más tardar de llegar aquí ya.

E.- ¿Antes de salir ustedes de casa planean su ruta, planean su viaje?

1.- Sí.

E.- ¿Con base en qué lo hacen?

2.- Hora, distancia, camino más rápido o más largo.

E.- ¿Qué escogen?

2.- ¿El camino más corto o el más rápido? A veces escogemos el más corto o a veces el rápido, dependiendo como ande de tiempo, por ejemplo, al salir de la SEP, de aquí al malecón, de aquí a que llegues al puente negro por la Pedro infante es una bronca, pero te vienes por el puente das un rodeo, te subes por acá por el Puente y ya, es más largo, pero es más rápido.

E.- ¿Y en esto influye el precio de la gasolina, en algunas de estas elecciones?

1.- Ahorita no, nunca hemos pensado en el precio de la gasolina si no en el tiempo, hemos pensado en como desplazarnos para llegar más rápido al lugar donde vamos, que sea menos conflictivo, evitamos las zonas conflictivas.

E.- Entonces se puede decir que el medio de transporte que usa su familia con mayor frecuencia es el automóvil, la razón principal para utilizar el automóvil que ustedes lo escojan en lugar del transporte público, en lugar de cualquier otra alternativa ¿cuál es esa razón para ustedes?

2.- Aquí no hay transporte público, pero aparte tenemos muchas ocupaciones, o sea, movernos en camión realmente sería complicado

E.- ¿Es una cuestión de comodidad?

1.- Sí, de moverte con los tiempos, de estar de tal a tal hora aquí y de tal a tal hora acá, y las comisiones que tenemos y las salidas. A mí por ejemplo a veces me dice mi jefe "va haber tal evento en el Centro de Ciencias, necesito que vaya y mi represente", estoy allá a las 8 y ahorita a las 10 am es, pues vengo desde la SEP al Centro de Ciencias y de ahí, no pues hay que hacer esto, hay mucha movilidad. Ya nuestras ocupaciones y los compromisos ya implican contar con un vehículo, sea carro sea moto, lo que sea, pero la elección es un carro, pero debes tener en que moverte para cumplir ya con tus tiempos y responsabilidades.

E.- ¿Qué opinan del transporte público de la ciudad?

1.- No me gusta.

2.- No tengo opinión porque mi suegra tiene camiones.

1.- Mi mama tiene camiones, pero yo veo que le falta muchísimo, le falta muchísimo, es como la colonia en donde nosotros vivíamos, no quieren crecer, no quieren hacer cambios. Porque, porque les va a generar otras cosas, ellos saben, pero entre eso de tener el control ellos y no querer, ósea, no permite también que haya cambios para mejorar el servicio público.

2.- Yo tengo una radiografía muy clara del transporte público, ¿no?, que conozco las entrañas del transporte público y conozco desde el gobierno como se mueve el transporte público, aparte de que hay muchos intereses, que no conviene, no conviene modernizar, no conviene. ¿Por qué? Porque la gente ya tiene el control de eso, pocas familias y pocas personas tienen el control total del transporte público aquí en Sinaloa, si hay gente como mi suegra que tiene dos o tres camiones, pero hay familias que tienen toda una ruta y últimamente los dueños de las rutas son personas no muy santas que no te puedes meter mucho con ellos, entonces ni el propio gobierno hace algo. Finalmente, ojalá que tuviéramos un transporte público como Curitiba, Brasil, por ejemplo, una ciudad bien planeada, bien urbanizada, pero no lo tenemos. Ósea, ahorita una cosa positiva se está haciendo negativa, el hecho de la Obregón hacerla de un solo sentido y las otras también, es rapidísimo llegar al centro y es rapidísimo llegar a cualquier lugar de acá pero la gente, hay intereses, por ejemplo, hay toda una cultura de criticar lo que está haciendo el Presidente Municipal, pero si tú ves el bien común, dices no pues es benéfico para la mayoría, si para las personas ricas donde les pasa el camión por enfrente le está afectando supuestamente, pero si ves el bien colectivo se justifica perfectamente, pero bueno los tiempos de política así son están criticando varios candidatos y varios partidos, pero a mí sí me preguntan, se hace un circuito obviamente, si hacen un circuito, uno de ahí de regreso es más rápido, en ciudades como Phoenix donde las calles de un solo sentido es rapidísimo trasladarse.

1.- De hecho, en carro aquí te vas y rapidito llegas por toda la Obregón llegas a la Lomita y de regreso te vienes por toda la Aquiles Serdán y rapidito llegas aquí.

E.- ¿Cuánto tiempo hacen ustedes de aquí al centro más o menos?

2.- ¿De aquí al centro? 10 minutos.

1.- Unos 15, 10 minutos cuando mucho.

2.- Yo manejo rápido, la verdad yo manejo rápido. Me atiricio manejando, pero con mucha precaución siempre.

1.- Pero ahorita es muy rápido, me asombré yo del tiempo, no lo tomé, pero cuando menos pensé ya había llegado, es rapidísimo.

E.- ¿Si hubiera mejoras en el transporte público de la ciudad ustedes considerarían usarlo un poquito más?

1.- Sí, yo digo que sí.

2.- Le voy a decir exactamente cuánto tengo que no me subo a un camión, tengo como unos 25 años, más o menos. Si hubiera un servicio público hasta acá, por ejemplo, pues obviamente, yo veo los trenes en Europa y eso, que están muy accesibles muy rápidos, pero si hay de 250 – 300 km/h pues si los usas, a mí me gusta la velocidad. Si los uso, pero…

E.- ¿Tendría que llegar más rápido que en el automóvil para poder usarlo?

2.- Y con más facilidad, pero a cómo va el ritmo del crecimiento de nuestra ciudad, no está planeada, porque si estuviera planeada estas nuevas urbanizaciones, todas estas vías de acceso deberían tener también un sistema subterráneo. Aprovechar ahorita, ahorita no se justifica el hecho de hacer los subterráneos, pero a futuro si en la ciudad, Culiacán se va a pegar en unos 20 o 25 años a Navolato, se va pegar a El Dorado, va ser como la Ciudad de México, pero en pequeño. más o menos en unos 25, 30 años.

E.- ¿Y para usted Luz, qué mejoras debería haber para que pudiera usarlo, para que fuera una opción de transporte para usted?

1.- Yo, en cuanto al servicio que se ofrece en relación al vehículo, que esté en buen estado, que tenga aire acondicionado, que haya buena atención por la persona que conduce, mientras haya un grado de

responsabilidad, que haya, digamos, un vehículo confiable, que te puedas avalar. Yo he viajado en Estados Unidos en autobús, en España cuando estuve un tiempo allá porque era como me movía, una chulada.

E.- ¿Si hubiera un transporte público como ese aquí, sí sería una opción de traslado para ustedes?

1.- Sí, para mí sí.

E.- ¿Qué opinan del uso de la bicicleta como transporte en la ciudad?

2.- Fabuloso, pero el asunto aquí mi amiga es el clima, no ayuda, yo me puedo mover en bicicleta, a mí me encanta la bicicleta, me fascina andar en bicicleta, pero si llego de aquí a la oficina ¿qué va a pasar?, si tú pedaleas dos cuadras a 35° C, te estoy hablando de una temperatura agradable, ahorita en mayo, junio, julio a 40° C, no es opción, por el tipo de trabajo, no es opción por el tipo de vida que nosotros tenemos.

E.- Mi pregunta es en general sabiendo que no todos se adaptan a sus necesidades, por ejemplo ¿Qué esa fuera una opción para la gente de Culiacán?

2.- Para mi fabuloso porque hay mucha gente, yo me movía muchos años en bicicleta cuando estaba plebe, cuando no tenía tantos compromisos ni nada, en mi época de estudiante, y que pasaba, llegar al baño y lavarte poquito nada mas pero ahorita no se puede, yo aunque quisiera no pudiera, si los sábados y los domingos ir a pasear un ratito como hobbies no como un medio de transporte usual para mí, y más porque yo tengo una responsabilidad ahorita así de "vete a representar al gobernador, vete a tal evento, vete a negociar con el gobernador o el director de finanzas" yo no puedo estar desaliñado o sudado, ahorita ando desaliñado, pero siempre ando yo bien formalito con mi traje etc., pero por el tipo de trabajo que tengo no por otra cosa, bueno me gusta vestirme así, pero ya tengo muchos años de funcionario.

E.- Qué tipo de mejoras, porque decía que es fabuloso, ¿no? Que es muy bueno el transporte en bicicleta, pero para sus ocupaciones no se adapta, pero ¿qué tipo de mejoras consideran ustedes que debe de haber para que sea una opción para el resto de la gente?

2.- Tienen que suceder varias cosas: la primera modificar que todos pongamos un poquito de nuestra parte en el sentido de modificar nuestra cultura hacia el ciclista, otro que existan medidas arquitectónicas como las ciclovías para las bicicletas y que los automovilistas, que realmente modifiquemos nuestra cultura. Es bien triste un ciclista que murió atropellado por la torpeza de alguien, o por el tiempo de alguien que quería ganar un segundo Yo soy persona que manejo rápido, siempre con precaución pero para mí los ciclistas, los respeto mucho porque a mí me atropellaron 5 veces cuando fui ciclista pero como estaba joven, atlético, fuerte, etc., pues no me pasó gran cosa, tengo una secuela ahorita de una vértebra cervical, un hombro también que se me disloco y de repente se me desacomoda, pero para lo que me pasó es poco. Una vez hasta de adrede me atropellaron, entonces aquí en nuestro rancho grande todavía hay mucha gente que la cabeza no le funciona bien y cree que todo lo puede y todo se le permite y aparte que hay mucho alcoholismo, mucha drogadicción y que la gente por lo regular la conciencia no tiene, no piensa y por lo tanto si cometemos muchos errores ¿que se genera? que la gente o los ciclistas pagan el precio. Ha cambiado últimamente, tú ves ya bandadas de bicicleteros por todos lados, pero todavía la visión de la ciudad no ha cambiado porque se modificó la Obregón, ahí debió haber puesto un carril exclusivo para los ciclistas, imagínate un carril de ciclistas por toda la Obregón, yo antes agarraba mi bicicleta desde la 6 de enero y me iba a visitar a mi hermana a la Zapata y no había ningún problema, o con mi mamá a la Rafael Buelna y no había problema, o hasta corriendo me iba, pero ahora ya no.

1.- Antes era muy fácil desplazarse, ahora ya no, en un ratito llegabas de un lugar a otro, había muchas más posibilidades, aunque también había violencia e inseguridades, todo lo que hemos vivido, pero unos años más o unos años menos, pero hemos vivido las situaciones, ¿no?, pero si había muchas más posibilidades de desplazamiento.

E.- Sí, más comodidad para desplazarse, aunque no se tuviera un automóvil o algo, era fácil. ¿Cuándo ustedes se vivieron a vivir a Interlomas cambió la manera en la que ustedes se movían por la ciudad, cambiaron su ruta de desplazamiento?

1.- No mucho.

2.- Casi no porque lo único que cambió es que para irnos al trabajo nos íbamos por la calle Obregón y agarrábamos por el Fórum, y ahora agarramos por la calle Universitarios y agarramos por el Centro de Ciencias a la salida del malecón y ya.

E.- ¿Cambiaron los lugares en cuanto, por ejemplo, de los lugares que utilizan para abastecerse o los lugares a los que van a comer?

1.- No, los mismos lugares, a la plaza de las Américas, siempre el MZ, al SAM, City Club, ahora al Cosco, Wal-Mart.

E.- ¿Y ustedes aproximadamente al mes cuanto gastan al en transporte, en gasolina lo que sea que gastan?

1.- Pues ahorita gastamos como $500 pesos a la semana, cada uno, son 5 carros, bueno 4 carros porque el quinto no está aquí ahorita la camioneta, pero gasta más, sí, pero es para otras cosas, la traigo en la campaña (política), pero gasta más, toda la semana voy y le lleno el tanque de gasolina, pero gastamos aquí nosotros como familia son mil, dos mil a la semana más o menos de gasolina más o menos unos seis mil pesos al mes.

E.- ¿Y de sus ingresos que tanto porcentaje representa el gasto en transporte?

2.- Pregúntele a la señora cuánto gana y ahorita saco el porcentaje rápido en la calculadora, son 30 más lo tuyo como el 10 %.

E.- ¿Y ustedes consideran que es un gasto alto o bajo, o normal?

1.- Alto, el transporte

E.- ¿Se les hace mucho lo que gastan?

1.- Bueno, lo que pasa es que le sacamos jugo, realmente si nos tuviéramos que mover en transporte público, sácale la cuenta en lo que pagarías, cuantos camiones, más el tiempo, más la sudada, porque no creo que todos los camiones nos toquen con aire acondicionado, más la subida, una cosa por la otra, vale la pena.

E.- ¿Hay algo más que ustedes gastan?

1.- Ahorita como funcionarios públicos nos dan la gasolina, entonces ahí, ahorita en estos meses, pero esto es temporal.

E.- Y ¿Hay algo más que a ustedes les gustaría agregar?, comentar acerca de esto, la intención es, ahorita decía ustedes acerca de la valla, lo que pusieron en Interlomas, de hecho, este estudio es tratando de vincular un poquito las zonas que son un poquito, que tienen otras condiciones de acceso a lo mejor a la ciudad y también de accesos a ciertos recursos. Es un estudio sobre movilidad y segregación, y es por eso que se comparan tres sectores de la ciudad, entonces algo que les gustaría comentar a ustedes acerca de cómo nos movemos en la ciudad, de las necesidades que ustedes tienen, algo que les gustaría que cambiara, que ustedes están como "a mira si esto sucediera, a lo mejor sería mejor".

2.- Aquí en la ciudad se desprenden muchos recursos por las soluciones inmediatas, por las soluciones así de, remediales, yo he visto aberraciones aquí en la ciudad, de que construyen algo se ve muy bonito y al día siguiente ya están escarbando o algo para meter, o el drenaje o para meter, y tapan y vuelven a destapar. En el malecón me toco unas cuatro veces que, bajen el piano suban el piano, tumbaron y cuatro veces hicieron movimiento, y digo "bueno, aquí falta una visión de futuro, es decir, soluciones de fondo", aquí en la ciudad no deberíamos tener, por ejemplo, ahorita a estas alturas, calles no pavimentadas, si tuviéramos calles pavimentadas, colonias planeadas, que todos los fraccionamientos realmente cumplieran con los mecanismos de urbanismo, calles anchas, calles amplias, pavimentadas, pero obviamente lo que ya está allí ni modo, callejones en la Rosales y todo eso, ya no lo puedes cambiar pero si mejorar, en cuanto a dimensiones no, pero si los puedes cambiar en cuanto a condiciones, no es la misma una calle empinada con terracería que una calle empinada de pavimento. Yo lo veo porque allá con mi ama en la Rafael Buelna donde yo viví toda mi infancia, mi juventud, pues nosotros vivíamos en una colonia que desde 45° yo creo de 60° la calle, está muy empinada, pero se hacía un lodazal, pero en cuanto pavimentaron la colonia cambió, ya el estilo de vida, muchas cosas cambiaron, ahorita nosotros debemos tener condiciones para que todo lo que se genera, de hecho, ahorita todo lo que se genera debe ser con pavimento hidráulico, ves el malecón viejo, cada 6

meses, cada temporada de lluvia ahí lo estas vaciando, y lo re encarpetan y lo vuelven a encarpetar, ya no existe ni banqueta de muchos lados, desde cuando le hubieran puesto pavimento hidráulico, y nos quitamos el problema, lo mismo las vialidades costeras, la costera es la más costosa de todas, porque tienen muchos baches y ahí nomás le van poniendo encarpetado ese chapopote, pero ahí tú ves que lo que hicieron para allá, en Mazatlán, el libramiento puro pavimento hidráulico, es otra cosa, es otro estilo de vida, y aquí en Sinaloa no ha cambiado esa visión, la visión es a corto plazo resolver lo más por mientras, mientras yo me voy etcétera, y el que viene es igual mientras yo me voy, y así son las cosas, no hay soluciones de fondo, las cosas aquí tienen que tomar decisiones para que las cosas cambien. Ojalá que los políticos que lleguen a la administración se den cuenta de que es preferible tener una colorada que cien descoloridas, es decir, que las cosas que vayan haciendo las hagan bien de una vez y para siempre, que no pequeños remedios, parches y parches, la ciudad está llena de parches, lo nuevo que se está haciendo, las vialidades que se están haciendo están muy bien, y así deben de continuar yo debo de entender que debe haber una política pública en la que todo esté regulado, en lo que todo tenga su procedimiento, y no esperar a que, después del niño caído tapar el pozo. Le pongo un ejemplo, a raíz de las guarderías de los niños quemados en las guarderías ABC de Hermosillo, se hizo una legislación para las guarderías que está bien férrea, que está bien dura, pero eso es para bien, así como se está cuidando, protección civil no te permite abrir ningún establecimiento que no cumpla con las condiciones porque, porque si nos llega pasar algo así, es con la autoridad la responsabilidad, entones así como se usan esa normatividad para eso debe haber normatividad para todo, de hecho hay normatividad para todo, el problema es que no se respeta, y mientras no se respete, las cosas no se modifican, no cambian, pero ahí tiene que ver la política pública, es decir, que la cabeza ponga el ejemplo de cómo debe de comportarse hacia el exterior, es decir, que lo que yo hago, lo hago transparente, lo hago de manera distinta. Yo ahorita soy el director de la SEP, y me di cuenta que había muchos problemas de pagos, y los problemas de pagos es porque la gente es negligente, no lleva los procesos a tiempo, me reuní con toda la gente y le dije: "sabe que, no puede pasar esto, debemos casi 10 millones de pesos a gente que ya trabajó, se le tiene que pagar, y redujimos un proceso que duraba 70 o 60 días para pagar a 22 días. Ahora tenemos el problema que sale primero el cheque, y después el formato y el formato tiene que ser firmado por el secretario del tribunal y a veces el cheque está retenido porque no sale la firma del secretario, pero ya sale la firma y se le libera el cheque, pero ese proceso dura 22 días, si uno se pone en lugar de la gente, es decir, que cada cosa que tú firmas es una familia que pueda comer o no, yo cuando me senté con la gente responsable les dije: "piense en eso" y diseñamos un sistema en el cual pusimos de nuestra parte para que sucediera de esa manera. Ya ahorita en la SEP no tenemos ese problema, tenemos el problema atrasado, que todavía no sale, pero esa pequeña experiencia nos sirve para decir "las cosas se pueden hacer mejor, se pueden hacer bien, diferente" pero lo otro yo pongo en las pantallas todo lo que sucede en la secretaría, en la secretaria todo mundo lo sabe, es decir, si hicieron los procesos transparentes, si hay una plaza, quien la ocupó, porqué la ocupó, tiene derecho o no tiene derecho y cuando llega alguien para pedirme algo, va aparecer tu nombre ahí en la pantalla, va aparecer que estás agandallando, y yo también, cuando hay una persona que merece la plaza. Entonces la gente ya se limita, ya ve que las cosas empiezan a aparecer en la pantalla, porque todos los casos suceden así, se hacen transparentes, pues la gente ya se limita a hacer lo correcto, y los propios funcionarios. Hay una ley ahorita que tenemos allí, si un funcionario incurre en un problema a sabiendas que está incurriendo a la ley, si alguien se inconforma, ese funcionario paga, no solo es una disculpa, si no tiene que pagar una multa, ahora se detiene, pocos se atreven, se siguen atreviendo algunos, pero si se descubre pues hasta la cárcel van a dar. Pero lo que digo es a nivel micro, pero a nivel macro en la sociedad todavía no estamos preparados, no hay una cultura, una civilización para ser civilizados, para conducirse en el marco de la civilidad. Dentro de la ciudad tú ves, cuando vas manejando y de repente alguien se te mete o va por acá y se mete así, yo todo a aquel que me pone la flecha y me pide permiso yo se lo doy, pero aquellos que no me piden permiso yo no se lo doy, ¿por qué te doy permiso, por qué tiene que ser gandaya la gente?, cuesta trabajo, a veces te dan tus sustos, pero en la medida que la gente se atreva a exigir sus derechos, en este caso a exigirle a los políticos, exigirle a los funcionarios y ahí me voy yo entre las patas, porque a veces la gente no comprende las decisiones que uno toma, porque a veces se tiene que tomar decisiones por el bien común, y ese bien común me está afectando a lo individual, pero cuando te afecta lo individual pues te aparta.

1.- La gente pisteaba y dejaba las botellas ahí, lo que comía, dejaba todo un cochinero ahí, bolsas, bueno, vienen y hacen uso de las instalaciones, y luego dejan todo un desastre, un cochinero, ni siquiera recogen las botellas ni nada, y aparte con la música a todo volumen. Yo creo que eso es lo que pasaba mucho, que entraba gente, a veces hubo robos en casas, todo eso. Tú compras una casa con la idea de dónde quieres comer, entonces, fue por lo que mucha gente se empezó a reunir y a decir lo que estaba pasando, lo que estaban viviendo, yo creo que más que nada eso fue lo que llevo a que se cerrara el circuito en la entrada, que restringiera un poco. A mí me da mucho gusto ver que entra gente a caminar, que sube de otras colonias, de las colonias de enseguida que suben a caminar y hasta nos saludamos y nos despedimos, y yo veo que se van, me gusta, que si es un área que pueden aprovechar y pueden disfrutar, que buen, o muchos ciclistas en la noche, en la tardecitas, suben muchos ciclistas, les gusta las montañas, los niveles de resistencia que deben de tener, que necesitan incrementar, no sé, y me da mucho gusto ver que entre gente de bien. Pero yo entiendo que mucha gente de los vecinos, más que nada por las averías, que se meten, y empezaban a tener y pues no es lo que tú esperas, hay que cuidar el espacio, no es tanto de que "fuchila", si no que a veces la gente que entra no entiende o no respeta esos espacios, para poder seguir haciendo uso, no hay ningún problema, el asunto es lo otro, las actitudes, las situaciones que se presentaban, además el cuidado de los jardines cuesta muchísimo.

E.- ¿Ustedes los pagan?

1.- Nosotros damos una cooperación mensual. Entonces, sabemos que el hecho de ponerse de acuerdo no es cualquier cosa y la persona que administra tampoco es cualquier cosa para mantener las áreas verdes, el cuidado de la fluidez vehicular que, si pasa un accidente, los anuncios y todo eso, todos esos cuidados, el presidente que lleva todo esto y la organización y el comité, no es cualquier cosa. Entonces, el dar la cooperación y todo eso, a veces le digo (al esposo) "no hay ningún comprobante", y me dice "¡ay! tú dala, no te mortifiques", con que tengan todo bien y que no sé qué, porque se maneja por circuitos, el circuito donde vive mi hermana entraron en conflicto con el comité, y hubo un conflicto muy fuerte ahí y cambiaron de comité y tenían un desastre y el área verde se estaba secando. Eso cuando tú esperas vivir en un ambiente como te lo has imaginado, entonces, esos cuidados hay que tenerlos, aunque puede ser que perdamos un poco de tiempo ahí al entrar, por el acceso, perdamos un poco de la libertad que teníamos, que estábamos acostumbrados, nunca hemos vivido con un acceso restringido y de ahí nuestra rebelión de no comprar las tarjetas, porque siempre en donde hemos vivido ha sido de libre acceso, pero también hay comprensión por las situaciones que se han presentado. Por un lado, entiendo a las personas, y por otro lado ¡híjole!, entras en conflicto en lo que tú quieres y lo que debería ser, el que tú te puedas mover con seguridad, yo desde ahí le dije: "si es para moverme con seguridad, yo sí", porque yo salgo mucho a caminar, hay veces que salgo tarde y quiero ir a caminar, voy a caminar o en la mañana me levanto muy temprano y quiero ir a caminar, pues voy a caminar, me muevo con seguridad y eso aparte para mí es muy importante, cosa que allá (en la colonia de procedencia) no podíamos y es una de las cosas que me motivo a comprar aquí, que, ósea, aquí en cuanto sales puedes hacer un circuito de caminar y eso me gusta, y allá no, tenía que ir al Centro de Ciencias o al Botánico, movernos, desplazarnos para poder ir, qué chulada aquí quiero vivir.

E.- ¿Ustedes tienen alguien que les ayude aquí en la casa?

1.- Sí.

E.- ¿Esta persona se queda a dormir aquí?

1.- No.

E.- ¿Cuál es el horario más o menos que está aquí?

1.- Ahorita regularmente está viniendo de 9 am a 1 pm.

E.- ¿De dónde viene?

1.- De aquí de la colonia de enseguida, pero tiene que darle la vuelta, cruzando la barda.

E.- ¿Se viene caminando?

1.- No, trae carro, y cuando se le descompone o algo la traen, su esposo.

E.- Por mi parte sería todo, le agradezco el tiempo que me han regalado.

Código de entrevista: E-It-IV

Nombre ficticio: Fernanda

Sexo y edad: Mujer, 54 años

E.- Me puede decir su nombre completo, su edad y su ocupación.

1.- (nombre completo).

E.- ¿Cuál es su edad?

1.- Cincuenta y cuatro.

E.- 54 años, ¿A qué se dedica?

1.- Pues ahorita al hogar, pero yo ya soy jubilada, pero yo ahorita al hogar.

E.- ¿Cuántos años tiene de jubilada?

1.- Cinco.

E.- 5 años.

1.- Cinco, pero debo en relativa dos años nada más, porque entre a trabajar en otro lugar.

E.- Bien, ¿Y aquí en Interlomas cuántos años tiene viviendo?

1.- Siete.

E.- Siete años, ¿o sea que llegaron en el 2009 por ahí?

1.- En el 2009 exactamente.

E.- Le voy a preguntar acerca de las personas que viven aquí en su casa, ¿Cuántas personas comparten con usted la vivienda?

1.- Cuatro más y yo.

E.- ¿Cuál es la relación de parentesco que tiene con esas personas?

1.- Bueno, uno es mi esposo, son mis hijas y la otra que vive con nosotros es la muchacha que me ayuda, pero vive con nosotros.

E.- Vive con ustedes, muy bien, ¿Y las edades? ¿Su esposo cuántos años tiene?

1.- Sesenta y uno.

E.- ¿Y sus hijas tienen?

1.- 24 y 19.

E.- ¿Y la muchacha que les ayuda?

1.- 39.

E.- Usted me dice que es jubilada, antes de jubilarse ¿Cuál era su ocupación?

1.- Trabajé en la Universidad en la Coordinación de Acceso a la Información y yo me encargaba de hacer los trámites de las solicitudes que se hacían. El otro trabajo fue en el Instituto Sinaloense de la Mujeres donde era la secretaria ejecutiva adjunta a la dirección del Instituto Sinaloense de la Mujeres.

E.- Ok, muy bien, ¿Su grado escolar máximo cuál es?

1.- Licenciatura.

E.- ¿Cuándo ustedes llegaron aquí a Interlomas, llegaron en el año que se creó?

1.- Fuimos de las segundas personas que llegamos a vivir aquí, debió haberse iniciado este proyecto como en el 2008, nosotros nos vinimos en el 2009. De hecho, en el 2008, tardaron, tuvo que pasar un año para que nos entregaran la casa.

E.- ¿Ustedes la tenían comprada desde el 2008?

1.- Sí.

E.- ¿Antes de vivir en Interlomas donde vivían?

1.- En el Centro, por la calle Colón.

E.- ¿Y qué les hizo venirse aquí a Interlomas?

1.- Pues el hecho de que ya estaba muy saturado de tráfico y era muy incómodo porque donde vivimos era más comercial y las cocheras comúnmente estaban ocupadas y mucho tráfico, mucho movimiento.

E.- ¿No tenían cochera allá?

1.- Sí, si teníamos por eso te digo que las cocheras siempre me la tapaban, entonces era un relajo porque había negocios cerca de mi casa.

E.- ¿Y por qué eligieron Interlomas?

1.- Porque fue el proyecto que más nos gustó por lo que implicaba el vivir lejos del Centro, el área nos gustó mucho, nos gustó mucho el sector que estuviera en un cerro, me gustó mucho como está urbanizado aquí el lugar, me gustaron mucho las casas a pesar de que están chiquitas, se adaptan a las necesidades de nosotros.

E.- ¿Está más chica que en la que vivían antes?

1.- Sí, está más chica y que te puedo decir, que el proyecto me encantó.

E.- Actualmente, usted dice que le gustó mucho el proyecto para elegir, Interlomas para vivir, ¿Actualmente qué es lo que más le gusta de la colonia?

1.- La tranquilidad con la que se vive.

E.- ¿Muy diferente al Centro?

1.- No pues otra cosa, haz de cuenta que no vivimos en Culiacán, en primer lugar, porque aquí no pasa nadie a pie, aquí no hay acceso, solamente entramos sobre todo a este coto las personas que vivimos aquí, a excepción de los del gas, el agua, que pasan por las mañanas nada más.

E.- ¿El portón de acceso no tiene entrada peatonal?

1.- Tiene entrada peatonal, pero aquí en la casa nadie llega a pie.

E.- No, y es que además está lejos de la entrada.

1.- Es que es el último o sea nadie llega a pie.

E.- ¿Algo que le desagrade?

1.- ¿Que me desagrada?, fíjate que no me desagrada nada, a ver que me pueda desagradar, no nada que me desagrade.

E.- ¿Están a gusto aquí?

1.- Si estoy a gusto, si, no he dicho hay me choca esto, no, hasta ahorita no.

E.- ¿Consideraría la posibilidad de volver a cambiar de residencia?

1.- Si es para mejorar y en otro lugar, así como este concepto que esté en Culiacán, pero no parezca que está en Culiacán, sí.

E.- ¿Actualmente considera que hay algún lugar que cubra eso?

1.- ¿Qué cubra esas necesidades?

E.- Si, con esas características.

1.- Sí, si hay.

E.- ¿Cuál?

1.- Pues están dos, La Primavera o el Álamo Grande.

E.- ¿De la primavera, la diferencia creo que con Interlomas es el sector no? Es muy diferente.

1.- Si es muy diferente.

E.- ¿No considera el hecho de que esté lejano el lugar, puede afectar?

1.- Afectar si, de hecho, otra de las opciones que era de nosotros era La Primavera, y por eso, bueno aparte de que estaba mucho más caro, ese era otro inconveniente, fue lo que nosotros vimos lo lejos

y los accesos tan feos que hay para llegar sobre todo porque en ese momento teníamos hijas adolescentes, entonces eso fue una de las cosas y ese sería el pero que le pusiera para irme a vivir a La Primavera, el camino tan feo que hay.

E.- Bueno el camino y la lejanía vaya.

1.- Si, pero lo lejos fíjate que no me afectaría, el trayecto es el que más me preocupa porque pasa por colonias muy feas.

E.- ¿En su casa cuántos vehículos tienen?

1.- Cuatro.

E.- ¿Todos son carros, automóviles?

1.- Nomás el de ella si es automóvil, los demás son camionetas.

E.- Camionetas, ¿No tienen bicis?

1.- Una moto, una cuatri moto y una bicicleta.

E.- ¿Pero la cuatri moto y la bicicleta no las usan para desplazamientos diarios o sí?

1.- No, de hecho, la bicicleta la usan las niñas para hacer ejercicio, pero no para trasladarse y la cuatri moto está en el rancho, está para diversión.

E.- Si recreativo, ¿Entonces usted ahora como ama de casa que tantas veces sale de aquí, que vaya y vuelva?

1.- ¿Al día?

E.- Si al día.

1.- Mínimamente una, cuando mucho dos, procuro yo salir en la mañana y hacer todo lo que tengo que hacer y ya no salir porque para subir y bajar pues si está complicado, digo no complicado si no que trato de hacer todas las vueltas en la mañana, salvo algún detalle en la tarde, pero de seguro una vez.

E.- ¿Cuánto tiempo tarda más o menos en esa vuelta?

1.- Unas dos horas porque hago varias cosas.

E.- O sea que trata de organizar todas sus vueltas en ese mismo tiempo, ¿Hacia dónde son los lugares que más se desplaza?

1.- Aquí cerca pues tengo los súper, voy al café al malecón, por lo menos toda la semana de rigor voy al café, pero me queda muy cerca, o sea todo mi sector está del malecón para acá, todas mis vueltas y eso así lo hago.

E.- Si como del centro para acá.

1.- Si como del centro para acá, difícilmente voy a otro lugar.

E.- Me decía que tiene los súper cerca, ¿Utiliza los súper cercanos para abastecerse de las compras diarias?

1.- Sí.

E.- ¿Con qué tanta frecuencia va?

1.- Mínimamente dos veces a la semana.

E.- ¿Y cuáles son los súper que más visita?

1.- Wal-Mart en La isla y ahora la Ley, esa chiquita, la Ley Express y el MZ también me saca de mucho apuro.

E.- ¿El Mz sería más como compras de emergencia?

1.- Sí.

E.- ¿Y los otros para?

1.- Ya para hacer súper bien.

E.- ¿Tiene hijos que estén actualmente en la escuela? ¿Alguna de sus hijas?

1.- Karla.

E.- ¿Pero la lleva a la escuela o ella se va sola?

1.- No, ella se va.

E.- ¿En automóvil?

1.- Sí.

E.- ¿Alguna actividad extraescolar que tenga Karla o que tengan así de manera diaria?

1.- Mira ahorita no, este año no, pero iba ella al lienzo charro, ella monta hace escaramuza y hacia su actividad tres veces a la semana.

E.- ¿Ahorita actualmente no lo hace?

1.- En lo que va de este año no.

E.- Me dice que tiene dos años jubilada, ¿Anteriormente cuando iba al trabajo cuántas veces iba al día a su casa?

1.- De ida y vuelta es una verdad, cinco veces.

E.- Cinco veces salía y volvía a su casa, que cansado.

1.- Si, porque en la mañana a llevar a Karla y me regresaba y me iba otra vez porque el trabajo estaba a dos cuadras de la escuela de Karla, o sea era el mismo recorrido que tenía que hacer y a medio día iba por ella y la traía y ya me dormía y ya me regresaba otra vez a la hora que iba a salir.

E.- Ok, ¿El horario que tenía cuál era?

1.- Yo entraba de 9 a 4.

E.- Bueno al menos era corrido.

1.- Si y ella de 7 a 2.

E.- Si bueno ahí se partían verdad.

1.- Si, estaba muy complicado.

E.- ¿Y cómo encontraba el tráfico en la ciudad?

1.- Horroroso porque eran las horas pico, cualquiera de las dos horas que agarraba era pico.

E.- ¿Tanto el de Karla como el de usted?

1.- Tanto el de Karla como el mío, pues a las 7 todas las escuelas y a las 9 casi todos los trabajos y de regreso pues ella salía a las 2, cuando yo regresaba que salía a las 4 era un poquito más tranquilo, pero no mucha diferencia.

E.- ¿Y cuál eran los contratiempos más comunes que se encontraba?

1.- Los camiones atravesados.

E.- ¿Actualmente dentro de sus vueltas diarias podría decirse que existe algún contratiempo?

1.- Fíjate que no, porque yo salgo a la hora que ya no hay tráfico por ejemplo me voy pasadita de las 9 ya que todo mundo entró al trabajo o ya que se fueron a la escuela y cuando regreso ponle más tardar 11 o 11:30 también está muy relajante, no está complicado.

E.- ¿Por la tarde regularmente no sale?

1.- Fíjate que de repente, bueno yo voy a un curso los lunes y voy de 7 a 9:30 de la noche y de repente cuando salimos si está complicado.

E.- ¿A las 7?

1.- Sí.

E.- ¿A las 9:30 no?

1.- No.

E.- ¿Hacia dónde se mueve?

1.- Ese curso está en las Quintas, está donde te diré, en Doctor Mora y El Dorado.

E.- Me dice que va al café que todos los sectores a los que se mueve son del centro hacia acá, tres veces a la semana más o menos, y lo hace por la mañana.

1.- A la hora que salga voy un ratito al café y ya me voy a hacer mis vueltas.

E.- ¿Se podría decir que antes de salir de casa planea sus viajes verdad?

1.- Sí.

E.- ¿El precio de la gasolina influye en esto que hace de la planificación de los viajes?

1.- Si, claro.

E.- Supongo yo también que el tiempo para usted es importante, el tiempo de desplazamiento y el tiempo que tarda en hacer estas vueltas. ¿Qué considera que influye más el precio de la gasolina o la comodidad?

1.- Que te diré, pues ¿Lo que influye más para que yo me desplace?

E.- Si, para que usted organice sus vueltas diarias.

1.- Pues las dos cosas, pero siendo práctica la gasolina, si porque haz de cuenta que todo lo que yo hago es a la misma ruta, entonces si yo voy y me muevo a otro lugar me impacta la gasolina.

E.- Entonces si llega con alguna persona para algún café o alguna cita ¿Trata de que sea aquí cerca?

1.- Si, aquí cerca, soy práctica, pero si porque aparte mi carro es grande y gasta más gasolina y si lo considero.

E.- Si está a considerar la verdad, sobre todo últimamente no. ¿Entonces el medio de transporte que utiliza para moverse es el automóvil verdad? ¿Alguna vez ha utilizado el transporte público?

1.- Jamás en la vida, no porque sea ostentosa, simple y sencillamente aquí me queda muy lejos trasladarse en camión, o sea que te diré tendríamos que bajar al Oxxo e imagínate, es mucho.

E.- ¿No entra?

1.- No, no hay transporte aquí hay que bajar.

E.- Cuando su carro no funciona o algún inconveniente que tenga su carro, ¿Cuál es la alternativa?

1.- El otro carro, pues es que ha pasado, pues el otro carro.

E.- ¿Por qué se puede decir que usted elige el carro para desplazarse?

1.- Por comodidad, por lo rápido y porque estoy muy acostumbrada y porque sabes una cosa, el transporte público me parece, hace mucho que no lo uso, pero yo lo use, yo fui usuario de transporte público mucho tiempo de mi vida.

E.- ¿Hace cuánto tiempo que no lo usa?

1.- Que no me subo a un camión, no me vas a creer, pero llevo más de 10 años, más yo creo. Entonces si considero que son muy irrespetuosos que no tienen consideraciones con el pasaje, que son muy abusones, que la música es muy estruendosa, se sube cuando ya arrancan, eso me tocó, no creo que haya variado mucho todavía no.

E.- ¿Usted tiene una impresión al transporte público más al servicio del conductor que a la organización de las rutas que tiene?

1.- Fíjate que, mira yo no te pudiera contestar bien esa pregunta porque yo vivía en el centro. Yo tomaba el camión que pasaba en la esquina de mi casa y me bajaba en la esquina de la universidad, así que no era mucho la ruta que yo trasladaba, ese tipo de experiencia fue mala para mí, no te puedo contestar eso porque yo no me desplazaba mucho, fuera de esa ruta jamás.

E.- ¿Cubría sus necesidades de desplazamiento al trabajo y ya?

1.- Sí, y ya.

E.- Entonces me dice que no lo usa porque desde su vivienda es complicado usarlo. ¿Si hubiera opciones cómodas y seguras de desplazamiento en transporte público en la ciudad, consideraría utilizarlo más?

1.- Claro que, sí consideraría, si fuera seguro y práctico para mí en algún momento si los consideraría.

E.- ¿Qué necesitaría el transporte público para usted que tuviera para volverlo a usar?

1.- En este momento que entrara por lo menos aquí en la colonia, porque me es muy complicado llegar, está muy lejos a donde pasa, segundo que fuera un servicio, que fuera como en México que hubiera transportes para mujeres nada más.

E.- Como vagones para mujeres, ¿Se siente insegura en el transporte?

1.- Si me siento insegura.

E.- ¿Y que la hace sentirse insegura?

1.- El cómo manejan, que por ejemplo hay muchos hombres muy abusones que se te arriman, eso me da miedo, porque me tocó, porque lo viví, no porque me lo hayan dicho.

E.- De acuerdo con las necesidades que tiene para moverse en la ciudad, ¿Cuál considera que sean los principales obstáculos que se le presentan?

1.- Pues el tráfico, que eso si le saco mucho y las distancias.

E.- ¿Considera que son largas las distancias aquí en Culiacán?

1.- Pues fíjate que ya se hace largo, como que digo por donde me voy.

E.- Si, la piensa, la ruta.

1.- Sí.

E.- Si bueno es que cada vez está creciendo mucho más la ciudad.

1.- A pesar de que no me muevo mucho, ya no sé qué ruta agarrar.

E.- ¿Cuál es su percepción acerca de la movilidad en bicicleta?

1.- Fíjate que a mí me gusta, me gusta mucho ese rollo, me gusta y lo que yo he visto es que todavía desgraciadamente no tenemos la cultura tantos los que manejamos como los que andan en bicicleta, yo creo que ahí van, pero tiene que haber mucha educación vial tanto para los automovilistas como para los que andan en bicicleta.

E.- Si es verdad, muchas de las personas que vamos en automóvil pensamos que se nos atraviesa el de la bici, pero realmente también mucho es que yo no estoy acostumbrada a verlo.

1.- Si exactamente, pero me encantaría, para mi fuera una muy buena opción ese medio de transporte y para mis hijas, si yo sé andar en bicicleta te puedo decir, pero aquí es muy complicado porque hay muchos cerros, pero claro no me voy de bruces, pero por ejemplo si yo vivera en la Colón y hubiera rutas de bicicletas sería muy cómodo porque ahí todo está muy cerquita.

E.- Si, no se tendría que desplazar a todos lados.

1.- Ahí todo tenía a la mano.

E.- ¿Entonces por ejemplo una muy buena opción sería para usted los desplazamientos en bicicleta que sean para lugares cortos de que al Oxxo?

1.- Si, al Oxxo, a la tiendita, a las tortillas, a eso si fuera una muy buena opción, incluso para mis hijas, por ejemplo, que para Karla la escuela está cerca del malecón, que hubiera una vialidad, porque si tú ves no está tan lejos, una vialidad.

E.- ¿Exclusiva o cómo?

1.- Sí, exclusiva para los de bicicleta, yo encantada de la vida.

E.- ¿Entonces considera que son necesarias las ciclo vías aquí en Culiacán?

1.- Sí.

E.- ¿Y no solamente para los sectores céntricos

1.- Si para los lejos, yo creo que sería una muy buena alternativa porque el tráfico nos está rebasando, es una locura y más ahorita con la Obregón es un caos por todos lados, afecta a todo.

E.- Si es una vialidad súper importante en la ciudad y está cerrada, y tener que buscar alternativas, a ver por dónde, ¿El transporte la mayoría de las personas que viven en tu casa utilizan el carro verdad?

1.- Si, todos.

E.- ¿Y cuánto gastan aproximadamente en transporte?

1.- ¿En gasolina?

E.- Si, al mes por decirlo.

1.- Yo creo como 6 mil pesos.

E.- ¿Y más o menos cuanto representa de su ingreso familiar?

1.- Pues fíjate que no sé, ahí si no te pudiera contestar porque supongo que Carlos gana como 60 mil pesos que sería el 10%.

E.- Si, más o menos. Bueno hacemos esta pregunta para saber más o menos cuanto ustedes están invirtiendo en transporte y cuánto les está costando el desplazarse por Culiacán y en base a eso qué alternativas tenemos que sean más económicas. Bueno es un gasto elevado del que estamos hablando que el 10% de un ingreso familiar de Sinaloa sea destinado a transporte pues es algo elevado.

1.- Si, fíjate que no me había puesto a hacer ese ejercicio.

E.- Bueno, ¿La ciudad, usted, como percibe el crecimiento que está teniendo? Ahorita hablábamos de que, uno de los principales inconvenientes que usted encuentra son las distancias, ahora Culiacán está creciendo mucho ¿Cómo usted percibe este crecimiento cree que está cordial el crecimiento que está teniendo la población de Culiacán, que es necesario, que podría haber otras alternativas?

1.- Fíjate que dentro del crecimiento que ha tenido pues yo siento que ha habido necesidad de crecimiento, en relación con la población pues no tengo idea, de lo que si me doy cuenta es que está creciendo para todos lados esto, quiere decir que está mucha población requiriendo vivir en vivienda.

E.- Con la vivienda que ustedes habitaban anteriormente, ¿Está actualmente habitada?

1.- Si, si está habitada.

E.- ¿Se volvió vivienda o es comercial?

1.- No, es comercial.

E.- Algún otro comentario que tenga acerca de cómo nos movemos en la ciudad, algún inconveniente que tenga para moverse, alguna necesidad o algo que usted perciba.

1.- Fíjate que no, ahorita yo entiendo que los caos que hay es por las modificaciones que se están haciendo, que eso es una percepción mala que yo tengo, pero entiendo que es temporal. No estoy muy convencida de la vialidad que están haciendo por la Obregón, pero bueno porque no lo he vivido, pero pues voy a esperar a ver qué resultados.

E.- ¿Qué es lo que no le convence?

1.- No me convence que sea de un solo sentido, se me hace que va a generar mucho caos, porque las rutas alternas son calles muy angostas.

E.- Bueno pues por mi parte es todo señora, muchas gracias a usted por permitirme tener esta entrevista.

Entrevista múltiple

Código de entrevista: E-It-V

Nombre ficticio: Marta y Jesús

Sexo y edad: Mujer, 56 años – Hombre, 61

E.- Lo primero que les voy a preguntar es su nombre y su edad.

1.- Yo, ¿nombre completo?

E.- Sí.

1.- (nombre completo).

E.- ¿Y cuántos años tiene?

1.- 61, ¿y Marta?

2.- Yo soy del 61, ¿cuántos años son papi? 56. No me acuerdo de la edad, bueno 56 y medio.

E.- Marta, ¿cuáles son sus apellidos?

E.-, ¿Ustedes son casados?

1.- Casados.

2.- Sí.

E.- Tienen, ¿Cuántos hijos?

1.- 3.

E.- ¿3? ¿Y cuántos viven con ustedes en Interlomas?

1.- 2.

E.- ¿2? ¿Cuál es su grado máximo de estudios?

1.- El mío, doctorado.

2.- El mío licenciatura.

E.- Licenciatura, ¿y ustedes?

2.- Varias carreras.

E.- ¿Cuántas Marta?

2.- La que hice de joven, profesionales.

1.- Dos profesionales.

2. La de psicología y ya casada la de odontología, y en el inter de antes de graduarme de psicología me fui al Distrito Federal y allá hice mecánica dental.

E.- ¿Mecánica dental?

2.- Técnico en mecánica dental.

E.- Ya como 3 doctorados también, entonces.

2.- Casi, casi.

E.- ¿Cuánto tiempo de vivir en Interlomas tienen?

1.- Son dos años.

E.- Dos años, ¿y antes de vivir en Interlomas?

1.- Aquí vivíamos en la Universitarios.

E.- En la Universitarios, entonces está relativamente cerca, el mismo sector. ¿Y cuál fue el motivo que los llevó a escoger Interlomas o cambiarse de residencia?

1.- Es que vimos unas casas allá por el Rancho Contento, por ese rumbo, ¿no? Y se nos, nos gustaron, se nos hicieron que estaban bonitas y accesibles, pero finalmente yo no quise porque me queda muy lejos, ¿no? Pues todo mi mundo está aquí.

2.- Aquí, la natación, la alberca de la UAS.

1.- Yo voy a nadar a las 6 de la mañana, entonces, y luego regreso, me baño y luego vengo a trabajar, y si nos hubiéramos cambiado hasta allá, pues este…

2.- Y todo nuestro movimiento está aquí en C.U.

1.- Y el tráfico, ¿no?, y era tráfico y gasolina y tiempo, y dije no, pues mejor vamos a buscar algo que esté cerca y por el estilo.

2.- Y Nayeli, estaba la posibilidad de una casa de aquí atrás, también muy bonita, acabados muy buenos, muy buen precio.

E.- ¿Aquí en la misma colonia?

2.- En la misma colonia Universitaria, pero no dejaba de ser la misma colonia.

1.- Sí, la casa si estaba muy bien, pero ya no se quiso bajar, entonces dijimos ¿para estar en lo mismo?

E.- ¿Entonces estaban buscando cambiarse de colonia?

1.- Pues…

2.- De entrada, no.

1.- De entrada, no, pero de repente se nos hizo conveniente.

2.- Y se nos presentó la oportunidad Nayeli, porque tuvo la posibilidad de un préstamo bancario, de usar Infonavit, que nunca habíamos usado, aunque fuera muy poquito, y pues tratar de cambiar también un poco.

1.- Y, además, yo no, al principio fue casi como un juego, y yo pensé, "de todos modos ni me van a prestar, ya tengo 59 años", ¿no? El banco no me va a prestar, si con trabajo me prestaron hace, en el 2011, batallándole.

2.- ¿Para la casa de la Conquista verdad? Donde están los locales.

1.- Y dije no me van a prestar, y si me prestaron, a 20 años.

E.- Híjole.

2.- Fue lo mejor, y con la oportunidad de abono a capital.

1.- ¿Lo van a querer a 10 años? No, 20 años.

E.- Lo agarramos.

2.- Y podías abonar, se puede abonar a capital, cosa que es muy importante cuando compras un bien, que no te vayan haciendo como el Infonavit, papi, ¿verdad? Que van pagando las últimas cuotas, así page la cuota 20, abonas, ah está pagada la cuota 19.

1.- O, por ejemplo, la casa de la Conquista, ese si pues no me conviene pagar adelantado. Porque…

E.- Porque paga interés.

1.- Sigo pagando los mismos intereses, en cambio aquí lo que abone me va a bajar la mensualidad. O sea, me puedo quedar con una mensualidad de mil pesos por 20 años, como sea.

E.- Sí, como sea.

1.- Está muy bien ese crédito.

E.- ¿Entonces uno de los motivos que los llevo a escoger Interlomas era que estaba en el sector donde ustedes conocían?

1.- Sí.

2.- De fácil acceso también.

1.- Sí, era, exactamente.

E.- ¿Y qué les agrada de Interlomas?

1.- Pues este, pues la vista.

2.- ¿Todo verdad? Está a gusto.

1.- No pasan carros, no pasa gente, puedes dejar el carro abierto.

2.- Se nos ha quedado el carro abierto un montonal de veces y no pasa nada.

E.- ¿Tienen una sensación de seguridad?

1.- Sí, no hay perros, bueno no hay perros en la calle.

2.- Sueltos no, pues.

1.- Entonces este, pues es muy cómodo.

E.- ¿Qué les desagrada de Interlomas?

2.- Al principio a mí me chocaba que había muchas pachanguitas, pero ya a la siguiente nos fuimos en una temporada de vacaciones o de fiestas, algo así, todos los días. Pero fuera de eso, ya no Nayeli,

todo está muy tranquilo. A mí me daba miedo que, por el tipo de colonia, que se supone que ahí no necesariamente pagas, o sea puedes pagar al contado si quieres, pero ahí la vivienda y eso no te garantiza entonces que la gente, el dinero que adquieren sea bien habido.

E.- Sí.

2.- Pues era lo que a mí me daba miedo, porque yo le pregunté a la señora, oiga, ¿y las demás gentes como pagaron aquí sus casas?, no, mucha gente la pago al chaz, chaz, así de contado. Eso era lo que me daba a mi temor, pero no hemos tenido problemas, ¿verdad?

1.- No, aunque sí se ha sabido, no, de que han matado a varios de aquí.

2.- Le digo que al lado con Melchor…

1.- Los van a buscar a su casa y los matan.

E.- ¿Sí?

1.- A algunos cuantos, ¿no?

E.- Ah, pero al respecto de sentirse no sé, ¿sienten un ambiente de inseguridad en esta colonia?

1.- No. Aquí no, pero allá ni siquiera tenemos protecciones, no. Entonces…

2.- Mi seguridad aquí Nayeli, te voy a decir, a lo mejor no va a haber, pero yo sí sentí inseguridad por las colonias aquí aledañas.

E.- Sí.

2.- De la Obrero, porque en alguna ocasión nos asaltaron y se metieron estando dormidos.

1.- Pero ahí sí, estando ahí se roban a un lado una bici.

2.- Estando yo aquí eh.

1.- Una vez se metieron.

2.- Y teniendo protecciones y varias llaves de seguridad.

E.- Claro, ¿y ahí en Interlomas bueno también hay colonias ahí atrás qué?...

2.- Pero está bardeado todo.

E.- ¿La barda es lo que los…?

1.- No hay acceso.

2.- No hay acceso de las colonias.

E.- Lo que les restringe la entrada, lo que les también genera un poquito más de seguridad.

2.- Aunque no está del todo la seguridad.

1. Pues no es del todo, no es del todo seguro, ¿no? O sea, el que se quiere meter se mete, ¿no?, pero no es como aquí, que la gente pasa caminando.

2.- Y están viendo, pues. Y allá hay cámaras que te captan, eso también es lo que te da seguridad. Dado un, en el momento que haya un problema, las cámaras ahí las captan, nosotros no tenemos, pero le preguntas a los vecinos y si te dicen. Te dan información.

1.- Muchos tienen sus cámaras, entonces están…

E.- Se la comparten.

1.- No pues ya, los que van a hacer algo pues ya los detienen.

2.- Los detienen más.

E.- ¿Y ahora que han hecho este cambio de Interlomas consideran de nuevo la posibilidad de cambiar de residencia?

2.- Yo creo que no, ¿verdad?

1.- No creo.

2.- Esta muy cómodo, cambiaría, te digo por qué, por comodidad no, a lo mejor porque como las recámaras son planta alta, estaría esa posibilidad, pero no necesariamente porque se podría hacer,

buscar la manera de hacer una adaptación a la planta baja. Yo estoy pensando a futuro en la vejez, y en cualquier lado sería lo mismo.

E.- Claro.

2.- Sea en la mejor colonia o en la peor colonia, para un viejo estar durmiendo en el segundo piso, como que ya va a ser más difícil, ¿verdad? Por ese lado nada más, pero por comodidad, ¿no? ¿verdad? Yo no cambiaría, ¿tú tampoco?

E.- Ahora estamos averiguando…Bueno, ¿Y qué tipo? ¿Cuántos vehículos tienen en su casa?

2.- Vas a estar como la Claudita, íngasu mami, ¿cuántos carros tienen? O sea, aquí tenemos dos.

1.- Son seis carros.

E.- Seis carros, ¿tienen algún…? ¿Todos son vehículo, automóvil?, ¿verdad?

1.- Carro.

2.- Está la RAM, está la que yo traigo, yo traigo la RAM y a veces traigo la otra, la tráiler, ¿verdad?, y los plebes sus carros chicos y tú el Mustang y este, ¿verdad?

E.- ¿Y tienen algún otro tipo de vehículo, moto, bici?

2.- Bicicleta.

1.- Pues hay una bici ahí.

E.- ¿Y la usan?

1.-Pues ya casi no.

2.- Ahorita ya no la usan los plebes, siendo que antes hasta nosotros aquí teníamos bici, teníamos un friego de bicicletas, ¿verdad?

E.- Ya no.

2.- Los años no nos dejan.

E.- ¿Y sus hijos no la usan?

1. Ya no.

2.- Ya ahorita no, como que ya dieron un bajón en eso, el año pasado si andaban.

1.- Tenían una rachita, y buenas bicis, compraban su bici buena y salían mucho, pero ya no.

E.- ¿Y para que las usaban?

1.- Para salir.

2.- Deportes.

E.- ¿Deportes?

2.- Hacían sus rutas, creo que hasta, ¿hasta dónde fueron?, creo que hasta Imala, a Mojolo, a rutas que los llevaban, y eran ellos los jóvenes, nosotros no.

E.- Claro, ¿y alguna vez la usaron para moverse en la ciudad? Así que tuvieran que hacer vueltas en la bici.

2.- Los plebes, sí.

1.- Sí, sí Jesús, sobre todo.

E.- ¿Ustedes a que se dedican?

1.- Pues yo ya soy, estoy, bueno todavía doy una clase en la escuela.

2.- En la universidad.

E.- En la universidad, profesor de universidad. ¿Y usted Marta?

2.- Yo me dedico a la consulta privada como dentista, trabajo con niños nada más y sobre cita, con prácticamente puros conocidos. Como tengo quien me mantenga, ¿verdad?

E.- Un día normal en la vida de ustedes desde que salen de su casa, no es desde que se levanten, desde que salen de su casa hasta que llegan, ¿cómo sería más o menos? en horario, en vueltas.

2.- A ver descríbelo como te lo describió tu vecino el que tiene las cámaras, usted salió a tales horas (se dirige al esposo).

1.- Pues yo salgo a las 6.

E.- ¿Seis de la mañana?

1.- Voy a nadar, regreso a las 7, pasadas las 7, desayuno, me baño, o sea, me alisto y todo…

2.- Checa un rato las noticias, porque le da tiempo, ¿entras a las 9?, ¿no?

1.- Aja

E.- ¿A las 9?

1.- Veo las noticias en la computadora y ya, me voy a trabajar.

2.- Como a mí no me da tiempo, a ver, léeme lo que estás leyendo, porque a mí no me da tiempo, por lo que él lee las noticias, él me las plática y yo estoy haciendo el desayuno.

1.- Y luego ya en la tarde, bueno a comer y en la tarde pues ya no hago nada yo.

2- A veces salimos.

1.- Pues salimos al cine, las vueltas que tenga que hacer uno, compras, así pero ya de trabajar ya no.

2.- Como ahorita queremos ir ahí a las pizzas, ahorita queremos ir a las pizzas a ver si nos deja la lluvia.

E.- Sí, y a la hora que vuelve a mediodía, que dice a la comida, ¿sobre qué horas serán?

2.- Pues en la tarde.

1.- Pues a las dos.

E.- Las dos de la tarde.

2.- Días coincidimos.

E.- ¿Usted también sale por la mañana?

2.- No necesariamente, porque como es por cita. Estos días sí he estado viniendo todos los días, pero para limpiar, o porque también ya ves que me ocupo de rentar los cuartos que quedan a estudiantes, eso es parte de mi trabajo, también, porque son entradas para la economía.

E.- Claro.

2.- Yo me dedico a eso, estar pendiente, de que sé que me va ayudar a barrer o trapear, o yo misma vengo y les doy una limpiadita, se mantiene muy limpia la casa, no batallo. Pero si tengo que venir a estar checando el orden.

E.- Claro, claro que sí, y ¿en que se desplazan para hacer estos…?

1.- En carro.

E.- ¿Y sus hijos se desplazan por ellos mismo? ¿verdad? En su propio carro.

1.- En su propio carro.

2.- Sí, porque ya están grandes, de chicos si, eras esclavo papi, a todos los traía repartiendo. Ahorita ya cada quien, en diferentes horas.

E.- ¿Cuánto tiempo hacen de desplazamiento desde su casa hasta el trabajo?

2.- Poquito, 10 minutos.

1.- 5 o 10 minutos.

E.- 5 o 10 minutos, ¿y a las horas que ustedes salen como se encuentran el tráfico?

1.- Nada.

2.- En C.U. si hay amor, ya cuando llegas a C.U.

1.- Nada más al cruzar ahí, pero…

E.- La entrada

1.- Pero no hay nada.

2.- Pero cuando vivíamos aquí también era mi pesadilla, el cruce del boulevard universitario.

1.- A las 7:10, ahí para entrar a C.U., a las 7 de la mañana es cuando está feo, pero ya después…

2.- Y en Interlomas no Nayeli, porque como la gente tiene diferentes actividades.

E.- Ok, ¿qué más? ¿Hay alguna cuestión o situación que sea de, alguna dificultad, alguna cuestión que sea de particular interés que ustedes, alguna situación que se encuentren en sus desplazamientos así diarios por trabajo?

1.- No entiendo.

E.- Sí, por ejemplo, me estaba comentando que siempre se encuentran el tráfico en C.U. ¿no? En C.U. a la entrada a las 7 de la mañana.

1.- A la hora que salgo de nadar es cuando está pesado.

E.- Es cuando esta pesado, ¿y hay alguna otra situación así de dificultades que ustedes encuentren a la hora que ustedes se desplazan?

2.- Cuando ibas a nadar a Las Quintas, ahora que estaban arreglando la…

1.- Pero era igual, me iba a las 7. A las 6 y a las 7 de regreso aquí.

2.- ¿Sabes cuál es el problema ahí donde vivimos Nayeli? El regreso, que si algún día, por ejemplo, yo les presto la tarjeta a los plebes y yo me vengo para acá y ya a la hora de regresar y entro sin tarjeta, ya entro por el lado de los residentes, aunque mi credencial de elector y mi licencia están registradas como para que pase sin ningún problema.

E.- Sí, la pluma de entrada.

2.- Eso te detiene un poco pues, y que hay entrada de mucha gente, que él del gas, que no saben usar el servicio ese de la pluma, te detiene mucho. Eso es lo que, hasta ahora verdad, nomas. Pero a la salida no.

E.- ¿Cuántas tarjetas tienen por residente?

2.- Las que quieras, pero son muy caras. Están en 700 pesos.

E.- ¿Por tarjeta o hay que pagar mensualidad?

2.- No.

1.- Es anual.

2.- Lo que pagas, lo de la cuota que se paga es nada más para mantenimiento de jardinería, la calle, ¿verdad papi?

E.- ¿Esa es la cuota de Interlomas? ¿Verdad?

1.- Es una cuota de los vecinos, pues.

E.- Sí, para mantener las áreas.

1.- El parquecito ahí, que se puedan hacer fiestas y todo eso, con jardincito y todo, pues mensualmente damos para pagar al jardinero.

E.- Me comentaba que la cooperación era alrededor de 350.

2.- ¿350 verdad?

1. 300.

2.- ¿300? Como yo no lo pago.

E.- Sí, ¿a qué lugares salen por ocio, por recreación? ¿Cuáles son sus salidas de restaurantes?

2.- La comedera, nada más. Así, si son mariscos vamos a Los Arcos, si son carnes rojas, pues hay diferentes lugares, hemos ido a Ipanema, pero ese es un buffet y luego te sirven cortesitos diferentes. Luego también hemos, pues le variamos…Nos gusta ir a las pizzas, hasta allá hasta el, ¿Cómo se llama papi? Que querías ir ayer o antier, bueno vamos a las pizzas, ¿no?, está muy lejos. Pues le variamos, nos vamos a veces al Paseo del Ángel.

E.- ¿No tienen un sector en particular que utilicen más que otro?

1.- No.

2.- Antes íbamos mucho por comodidad aquí al Miró, al café. Nos echábamos una o cervecitas cuando vivíamos aquí, y pues el baguette y ya vámonos, por salir un ratito. Pero ahora no, buscamos como que variarle un poquito más, ¿verdad?, tratar de que no sea el mismo lugar.

E.- ¿Y en el mismo sector tampoco?

2.- No.

1.- Sí, no, nunca pensamos en eso.

E.- ¿Y con qué tanta frecuencia salen en la semana?

2.- Pues a como se nos antoja, ¿verdad?, mínimo una vez.

1.- Pues sí, por lo menos una vez.

E.- Por lo menos una vez.

2.- Pero no somos así salidores, porque antes salíamos más, antes salíamos más, ahora no, a lo mejor porque estamos a gusto, ¿verdad?

E.- En casa.

2.- Sí.

E.- ¿Y sobre qué hora son sus salidas?

2.- Pues no es en la noche ya, antes era en las noches.

1.- Es que a veces a comer y a veces a cenar.

2.- O a veces salimos con la familia, ya invitamos a veces a Claudia, la que ya no vive con nosotros, ya está casada, nos acompañan casi siempre los chamaquitos y pues nada más ¿verdad?

E.- ¿Y de noche llegan a salir alguna vez?

2.- Muy poco, con amigos nada más. Pero antros y así lugares ya no.

E.- No, sí digo, cualquier parte pero que sean traslados de noche.

1.-Sí.

2.- Si hemos salido.

E.- ¿Y de noche encuentran alguna dificultad, alguna cuestión que no se encuentren en el día?

2.- Sí, el problema es la, con lo mismo, que, si no traes la tarjeta, porque trayendo la tarjeta, pasas como de rayo, es más ni la tienes que mostrar, nada más la traes en el tablero y ya pasas automáticamente, aunque a veces hasta donde tienes que pasar con tarjeta y que paga uno, no pasas, hay alguna falla ahí en la pluma, pero lo que es segurito si pasas después de las 10 de la noche es que tu tarjeta no entra automáticamente, como en el día. Ya en la noche ya está más controlado, más seguridad para uno, no te puedes enojar, pero es el pequeño inconveniente.

E.- Te tardas más.

2.- Te tardas más ahí.

E.- ¿Eso es a la entrada de Interlomas?

2.- Aja.

E.- ¿Y en la ciudad encuentran alguna situación en particular? ¿El ambiente que se vive en la ciudad de inseguridad o lo perciben ustedes así de inseguridad o no?

2.- Lo leemos, pero no nos ha tocado, sabemos que lo hay.

1.- O ves un retén y ya no, pero no.

E.- ¿Y alguna vez eso nunca los ha detenido de salir?

1.- No.

2.- Pues no, pero, por ejemplo, cuando yo estaba haciendo los cursos, papi, que venía de noche, que iba para acá rumbo a la 6 de enero, cuando iba con la muchacha que me daba el curso de maquillaje, ahí se me llegaba la noche y yo me venía aterrada. Se daban las 8 o 9, llegaba yo a la casa, me decía porque vienes tan tarde, hasta que terminábamos de hacer el trabajo. Pero yo casi casi me quería

quedar en la casa de la plebe para no venirme, de que luego hubo toque de queda, hace unos, el año sería...que no dejaban, la gente no podía andar afuera, hubo toque de queda. Claro que, pues si yo era la que andaba en la calle, por eso me acuerdo. Sí, eso era lo único, pero en realidad, o sea, sabemos que existe, pero hay un momento que lo ves tan natural, ni modo que estés enjaulado.

E.- Sí, hacen su vida normal, todo.

2.- Cuidándonos nada más, cuidando de no andar de vistosita, para que con lo poquito que tengo ya me voy a poner, no andar ni con aretes vistosos, sencilla, normal.

1.- A los iraquíes les da miedo venir para acá.

2.- Y ya vez, a nosotros para allá.

E.- Y a nosotros para allá, exacto, cada quien se acostumbra a lo que tiene. Bueno ¿las compras para abastecerse donde las realizan?

2.- En diferentes lugares.

1.- En el súper, en la Aurrera.

2.- Nosotros, yo tengo la tarjeta Nayeli, tengo la del Sam's y tengo la otra, pero ahí te tratan como delincuente, te pasan a la báscula.

1.- A ver qué te robaste, ¿no? En el Sam's.

E.- ¿En el Sam's?

1.- Sí ¿no has ido al Sam's?

E.- Últimamente no.

1.- Te esculcan a ver que te andas robando.

2.- ¿Qué llevan? Que no sé qué, pásenme su ticket, o sea, es bien incomodo, pues y nosotros no somos, no somos tolerantes a eso, pues.

1.- Mira en el Sam's te tratan como ladrón.

2.- No te dan bolsas.

1.- No te dan bolsitas, no reciben tarjeta de crédito, no hay paquetero.

2.- Te tratan como a cualquier ratero.

1.- Tienes que pagar.

E.- Sí, tienes que pagar membresía.

1.- O sea, son un chorro de cosas, yo no entiendo como la gente va, a mí, yo, o sea si hemos ido y tenemos tarjeta porque nos la regalaron, pero yo no entiendo porque la gente va, igual Costco, igual el City.

E.- Esos grandes almacenes.

1.- Porque realmente no es ni tan barato.

2.- Sacas cuentas Nayeli y nosotros…

1.- Tienes que llevar de a mucho para que te salga barato.

E.- Para que salga bien.

2.- Nosotros compramos a conciencia, si en el MZ sabemos que el producto que siempre hemos comprado, por ejemplo, en la Aurrera, lo llega a tener de oferta el MZ, apenas así lo compramos. Pero…

E.- ¿Entonces van más a Aurrera a comprar?

2.- Pues yo digo que sí.

1.- Al Wal-Mart

E.- ¿Y a cuál?

2.- Lo que sí es que Wal-Mart tiene precios más altos que Aurrera.

E.- Sí.

1.- Sí, pero tiene…

2.- Pero tiene muy buena calidad.

E.- ¿Y a cuál Wal-Mart van? ¿Al de la Isla?

2.- Al de la Isla.

E.- ¿Y a cuál Aurrera?

2.- Pues a la que tenemos más cerca, aquí.

E.- ¿Enfrente de Soriana?

1.- Esa.

2.- La que tenemos más cerca.

E.- ¿Y siempre van en carro?

1.- Sí.

E.- ¿Y quién realiza regularmente las compras?

2.- Juntos.

E.- Juntos, ok, ¿y cada cuanto hacen las compras?

2.- Normalmente lo hacíamos cada semana, ahora vamos cada quincena. Porque nos dábamos cuenta de que íbamos cada semana y estábamos desperdiciando mucho, comprábamos mucho jamón, mucho queso, ahora compramos menos embutidos. Tratamos de hacer una dieta más sana y tratamos de no comprar mucho enlatado, pero, bueno cada semana a Aurrera, porque, porque ahora las carnes las compramos casi, si queremos todos los días, todos los días aquí en la cuarta, tenemos cerca la cuarta.

E.- La carnicería.

2.- Cerca de aquí de C.U. o cerca de Interlomas

E.- O sea, ¿utilizan como tiendas especializadas también para hacer sus compras?

1.- Pues sí.

2.- Sí, porque ahí también en la tiendita, ahí de la colonia, no exactamente en la colonia.

1.- Pero ahí porque nos queda de paso.

2.- Y nos queda de paso la que está aquí, ¿Cómo se llama la colonia pegadita?

1.- La Obrera.

2.- No mi amor, la que tenemos aquí en la…

E.- ¿El Residencial Campestre?

2.- Residencial, en el que vaga de la colonia.

1.- Eso ya es un abarrote pues, o sea.

2.- Es un abarrote y llegamos de paso y compramos.

1.- Lo que hacen los abarrotes, vas y compras lo que ocupes.

2.- Cuando sale de nadar y le digo sabes que tráeme tortillas calientitas, no tengo tortillas o me faltaron huevos, tráeme huevos.

E.- ¿Y prefieren algún día? ¿Hacerla entre semana o fines de semana la compra?

2.- No tenemos días, pero normalmente sería en las tardes, preferentemente fin de semana, porque no andamos acarreados, pero si ocupo, pues vamos.

E.- ¿Y alguna vez han tenido, no sé, les ha producido algún malestar el hecho de que no tengan tienda dentro de Interlomas?

2.- Al principio

1.- Pues sí, porque necesitas, por ejemplo, aquí estamos y necesitas salir.

E.- Sí.

1.- Y allá no, tienes que ir en carro.

E.- ¿O se han detenido a comprar algo? de que se me antoja tal cosa y no mejor no voy.

1.- Mejor no.

2.- ¿Dónde papi?

1.- En Interlomas, que no hay nada de cenar, pues ni modo.

2.- Ah sí, si a veces que así lo hacemos. Le digo, hay gordo se me antoja un pastelito, "voy y te lo traigo" ¿deberás? "tengo flojera, pero pues. Aquí se me antojaba un pastel y vámonos y rápido, pues. El hecho de tener que esperar que alguien, o sea, esperar si hay alguien, no va a ser el camino corrido, pues. El hecho de ya tener una cerca, el hecho de tener que esperar que abra la puerta para que pueda salir, ya es un, ya es incómodo. Entonces tratamos de tener chucherías, tratamos de tener muchos refrescos, a eso iba de porque llevamos para la quincena, refrescos, lo que son leches enlatadas, aceitunas, todo lo que se pueda comprar así, ya lo tenemos, pastas.

E.- Y sopesando la incomodidad esta que les produce a lo mejor el tiempo que les lleva tener que esperar a que abra la pluma, la cerca y todo eso, y lo que me comentaban ustedes que sienten como mayor seguridad que este así, ¿preferirían no tenerla o siguen prefiriendo tenerla?

2.- Sí, tener la cerca, sí.

E.- ¿Tenerla?

2.- Sí, sí, porque es lo que decimos, nos da más seguridad. Si nosotros que somos de aquí nos molestamos o te sientes incomodo, "hay quieren venir a robar".

1.- No, el que quiera venir a robar no le importa.

2.- Pues sí.

E.- Roba.

2.- Pero de todas formas se va a topar con muchas trabas, la cámara.

1.- Sí, si ya te detiene.

2.- La misma gente ahí.

1.- Está más fácil robar aquí en las tiendas que allá.

E.- ¿Antes de salir de casa para hacer sus actividades cotidianas o si tienen una vuelta que salga de sus actividades cotidianas, ustedes planean la ruta que van a seguir para llegar?

1.- Pues…

2.- Como que ya es mecánico, ¿no?

1.- El carro solito va, sí.

2.- Sí, porque normalmente seguimos por instinto de que vivíamos aquí, pues. Nos venimos por aquí, le echamos un ojo y ya de aquí ya podemos irnos a lo que íbamos, si íbamos al café, o si vamos a ir al centro, ya es nuestra ruta.

1.- Sí, es como que el carro solito.

E.- Sí.

2.- Será que se nos acomoda la misma ruta, pues, es directo Nayeli. La misma colonia nos lleva.

1.- No hay mucho para donde jalar, o vas para acá o para allá y ya.

E.- Es verdad, y este, ¿Cuánto tiempo hacen de Interlomas aquí a esta casa?

2.- 8 minutos creo, o 5.

1.- De 5, entre 5 y 10.

E.- Entre 5 y 10 minutos, está súper cerca, sí. Bueno entonces se podría decir, bueno el medio de transporte que ustedes más utilizan es el carro y la opción, digo, ¿la razón principal de que utilicen el carro como medio de transporte cuál sería?

2.- Comodidad, nada más por qué…

1.- Pues sí, y pues lo otro, se necesita.

2.- El sol Nayeli, es que el sol aquí está muy fuerte.

1.- Sí.

2.- Yo he estado tentada de venirme caminando y digo ¡ay! estoy loca.

1.- Y sí, deberás, incluso de aquí para cuando vivíamos aquí, para ir a trabajar, el sol está…

E.- ¿Se iban en carro?

1.- Ni en bici no, o sea, usar la bici no, tampoco. En carro, pues.

E.- Aja.

2.- Inconsciente, nos hace falta caminar papi.

1.- Sí, pero.

E.- Pero nado.

2.- Sí, pues, ¿cuántos kilómetros? Un kilómetro, pero un kilómetro diario. Yo ya dejé de nadar, hago bicicleta mucho en la casa, bicicleta estacionaria, pues.

E.- ¿Y qué opinan del transporte público de Culiacán?

1.- Estorba mucho.

E.- ¿Estorba?

1.- Estorban los camiones, pues. Vas manejando y se te meten, y se quedan parados, o sea, como, yo te puedo hablar del transporte público como automovilista, no como usuario. Como usuario pues ¡quién sabe!

2.- Pues como usuario debe de ser una maravilla, lo que pasa es que acaban de subirle los costos, tengo entendido.

1.- Es caro.

2.- Y ahora ya es caro, por eso está funcionando más el Uber.

1.- Sí uno tiene carro, pues le conviene más ir en carro que en camión, ¿no?

E.- Sí.

2.- Ahorita ya.

1.- Yo creo que siempre.

2.- Pues los plebes.

1.- Siempre ha sido caro.

2.- Los plebes, antes de andar en esto de los carros del Uber, ellos pagaban Uber. Salvador decía, no me voy a llevar el carro para venir a gusto en la noche, me voy a quedar con los plebes, aquí en la colonia donde vivíamos y se suben cuatro en cada carro y pagan el precio de uno.

E.- Claro, conviene más.

2.- En ese sentido, pues.

E.- ¿Si hubiera opciones cómodas y seguras de desplazamiento en transporte público de Culiacán, ustedes considerarían la posibilidad de utilizarlo?

2.- Yo digo que sí, ¿tú papa? ¿tú no? Es que él es más cómodo, yo sí lo haría.

1.- O sea, ¿Qué otra opción puede haber?

E.- No sé, que el mejoramiento del transporte público, mejoramiento de las rutas.

1.- No, yo creo que no.

2.- Yo digo que…

1.- Pues por lo mismo es más cómodo en carro y más barato.

E.- ¿Para qué?

2.- Para ti pues, que tienes el poder de decidir, para otra persona no.

1.- Si tienes carro, si no tienes carro pues ni modo.

E.- Pues no queda de otra, exacto. De acuerdo con las necesidades que ustedes tienen de moverse en la ciudad, ¿Cuáles creen que son los principales obstáculos que tiene Culiacán en cuanto a movilidad?

2.- Ya está mejorando, ya ves que hicieron varios puentecitos.

1.- Luego hay mucho tráfico, pero en general pues yo creo que es perfecto. O sea, se puede ir muy fácilmente de un lugar a otro.

2.- ¿Cuál sería lo más transitado papi?

1.- Pues por el centro, el malecón.

2.- Ahorita en época de lluvia Nayeli, lo feo es, dile esa zona donde se te está yendo el carro, y luego por ahí por rumbo la Aquiles Serdán, pero ahorita esas calles, está horrible, se va el carro, se va nadando el carro.

1.- Sí, no, pues ríos.

E.- Sí, hay una falta de alcantarillado.

1.- Pues es que la naturaleza pues, o sea, son arroyos naturales que se hicieron calles, entonces pues el agua por algún lado tiene que bajar.

E.- Exacto.

1.- Pues así está.

2.- Pero fuera de ahí pues, tu si te miras andando en tu carro.

1.- Pues no, pues.

2.- Por comodidad.

E.- ¿Cambio su movilidad al irse a vivir a Interlomas?

2.- Es que es casi lo mismo Nayeli, lo único la comodidad, ¿verdad?

1.- Es prácticamente lo mismo, por eso nos fuimos a vivir ahí.

2.- De hecho, Nayeli ahí.

E.- Porque se sentía familiarizado.

1.- Sí, o sea, está el trabajo, está la alberca.

E.- Por la zona, ¿verdad?

2.- Cambiaba un poquito porque, por ejemplo, a lo mejor el de aquí a C.U. no se iría caminando, pero los chamacos y yo si fácilmente podíamos. Cuando hice la carrera de odontología yo iba y venía cómodamente, se me ocurría a que se me quedo tal libro y me venía rápido, iba y venía, iba y venía. Y ahora para venirme de Interlomas siempre es un poquito más largo, ahora si la pienso, y también será la edad ya ahora, pues. Ya la pienso para venirme.

E.- Cuando ustedes se cambiaron a Interlomas, ¿los muchachos ya habían salido de la escuela o todavía estaban estudiando?

1.- Salvador todavía estaba estudiando.

E.- Me dice que antes de cambiarse se iba caminando a la escuela.

1.- Él.

E.- Sí.

2.- No, no es que se fuera caminando, pero llegaba el momento en que necesitaban y si se iba a veces. Siempre te pedían carro, pero había veces que sí se iba caminando. A lo mejor estando enojados papi, "no te voy a prestar el carro porque llegaste en la madrugada". Nomás para ir a la escuela, ¡ándale! vete a la escuela.

E.- Sí, sí. Y ahora, ¿y cuando se fueron a Interlomas definitivamente ya utilizaban todos el carro?

1.- Sí.

2.- Si, ya les prestaba él y ahora ya tienen carro propio ellos.

E.- Sí. Su familia, hablando del núcleo familiar, ¿Qué tanto es lo que gasta en transporte? Gasolina en este caso.

2.- Ahí si te la sabes.

1.- Yo creo que gasto, yo creo que unos mil pesos a la semana.

E.- Mil a la semana.

2.- Por carro.

1.- No, por todos. Sí, porque, yo le lleno el tanque una vez al mes a cada carro, son 4 carros de nosotros.

2.- Los plebes nos los pagan pues, no creas que se los regalamos, pero él se los llena por tarjeta.

1.- O sea, lo que es un tanque semanal.

E.- Lo que es un tanque, ok, sí.

2.- ¿Por qué los vas turnando verdad? Una semana, una semana, una semana. Porque cuando le hecho yo a la camioneta, ¿Cuánto le cabe?

1.- Como 80 litros.

2.- Según yo le echaba hasta 700 pesos.

1.- No, como 1200.

2.- Sí, porque a lo mejor llega a un punto.

E.- Pero no se la acaban, sino en el mes.

1.- Sí, sí, más o menos, como al mes.

2.- Es que no nos movemos mucho tampoco.

1.- O sea, no moviéndose nada más en ese carro, no. Los cuatro pues.

E.- Sí, sí. Y de esos más o menos 4000 pesos mensuales, ¿también incluye los carros de los muchachos o es aparte?

1.- No, no, ahí es aparte.

E.- ¿Tienen una idea de cuánto gasten en gasolina?

1.- Yo creo que igual.

2.- Pues son muy vagos. Ellos si son muy vagos.

1.- Sí, sí, unos 1000 pesos semanales.

E.- Ok, y de los ingresos que ustedes tienen, ¿qué porcentaje representa el gasto en gasolina?

2.- Pues muy poquito.

1.- Como el 5 %.

E.- Como el 5 %, ¿y ustedes consideran que el gasto que ustedes tienen en gasolina es alto, es bajo, es medio?

2.- Es bajito.

1.- Es bajo, o sea, no es mucho lo que…

E.- Lo que gasta.

1.-Aunque está cara la gasolina, pues, no nos afecta mucho, porque no gastamos mucho.

2.- Y es que también Nayeli, el chiste es no estarle echando, ay, le voy a echar 10 litros, 15 litros, nosotros vamos y llenamos el tanque, porque también es lo que nos dicen, cada que lo abren se te evapora, vas y le echas un chorrito más. Nosotros vamos y llenamos, ese día llenamos.

E.- Llenan todo el tanque, hasta que se vuelva a vaciar.

2.- Sí, ya que traiga un cuartito o medio cuartito que alcanzamos, tampoco nos gusta dejarlo con muy poca porque se friegan los carros. Pero con un cuartito ya venimos y le echamos, tanque lleno.

E.- Perfecto, ¿ustedes han escuchado de, bueno, de los carriles exclusivos para bicicleta? ¿Qué opinan al respecto?

1.- Está bien.

2.- Está bien, pero muchos automovilistas no los respetan, ni los mismos policías.

1.- Sí están bien, pero de todos modos no les es muy útil, pues, o sea, en el centro de ciencias pues nada más van a pasear en bici y ya, no hay más, no.

E.- Y no les es útil porque son poquitos, porque es corto el trayecto.

1.- Aja, o sea, no está pensado para que un ciclista esté por toda la ciudad, no.

2.- Llega hasta el centro.

1.- O sea, no hay condiciones para que hagan eso.

E.- Y si hubiera carriles exclusivos para bicicleta, ¿consideran que sí sería una opción para las demás personas? Digo, no para ustedes.

1.- Sí.

E.- Exclusivos que conectaran, ¿no?

1.- Sí, sí, que pudieran moverse, pues. Porque caminan un tramito y ya se acabó.

2.- Van en riesgo, pues.

1.- Y ya se tienen que meter con los carros.

E.- Sí. Bueno, realmente esto es todo lo que les quería preguntar, ¿tiene alguna duda o comentario acerca de la manera en que ustedes utilizan la ciudad, las vialidades, en la manera en que se mueva? Algo que quieran añadir o comentar.

2.- A ver si puedo hacerlo Nayeli con usted, por tus calles.

1.- Como si estuvieras en campaña, ¿no?

E.- O acerca de Interlomas, algo que a ustedes les llame la atención de la manera en la que ustedes han…viven ahí, no sé…la manera en que ustedes perciben el ambiente de los vecinos, de la exclusividad, a lo mejor que se respira ahí en Interlomas.

1.- Allá es muy distinto, no es como aquí, aquí uno conoce a todos los vecinos, por lo menos de vista…

2.- Son parte de tu familia, los ves como tu familia.

1.- Sabes este…

2.- A que se dedican.

1.- Aunque no hables con nadie, te lo encuentras en el súper, ah, él vive allá enseguida, y allá no, no conoce uno a nadie.

2.- Pues sabemos del otro vecino, por ejemplo, si ves al de contra esquina, con el que te dijo cuándo le chocaron a Jesús el carro. Y si te saluda bien, o sea, los que te conocen.

1.- Pero lo he visto como dos o tres veces, o sea, que si lo veo en la calle.

2.- No los conocemos, los conocemos porque los vemos ahí, pues.

1.- Va a decir y esté, ¿de dónde salió?

E.- Pero no se crean como esas redes, de conocimiento.

2.- Cada quien en su mundo.

E.- Con los vecinos.

2.- Nada más cuando hacen sus juntitas, ahí se ponen de acuerdo y hasta el grupito y ahí los que chatean, es lo único. Pero fuera de eso no hay nada.

E.- No hay nada.

2.- Como vecinos, no.

E.- Y me llama la atención, porque, aquí, por ejemplo, en esta colonia no hay comité de vecinos y sin embargo hay como una red, o sea, lo que ustedes me comentan, hay como una red más fuerte, de conocimiento de las personas.

2.- Si, ya, como una vez que te estaban robando de tu carrito negro los rines y ahí voy a pelear con el plebe, y le digo a ese carro no le quites nada, porque la vecina me lo dejó encargado. Ah, y empieza y agarro carrera el plebe, y no le quites los rines niño, porque mira voy a llamar a la policía, y ya se fue. O igual aquí, tú ves, yo les hablaba, vecina, algunas veces le hable a tu mamá, a la Doris, o me hablaban a mí, o ahora que tengo a las niñas me hablan si las plebes hacen algún desastre. Allá no, como dice Rafa, no nos conocemos, a lo más pasamos y como saben que vivimos ahí porque conocen los carros, conocen más bien los carros que a nosotros, y ya nos saludan pues. No sabemos ni como se llaman.

E.- ¿Y ya tienen dos años?, ¿no?

2.- Ni nos interesa, vivimos tan a gusto, ¿verdad papi? O sea, ya por ejemplo ahorita, si no vamos a las pizzas, si vemos que hay mucho cochinero ahí por la calle porque tenemos ganas de las pizzas, si vemos que hay mucho cochinero de humedad nos vamos a ir a la casa a cenar y ahí cenamos y ya, nos quedamos a gusto, está lloviendo, no vamos a poder salir a la terraza, porque ahí sales a la terraza y ya ves, o te, desde el cuarto de Jesús ves, ¿hasta dónde vemos? Hasta Lomas del Sol, ¿verdad? Se alcanza a ver.

1.- Hasta la Emiliano Zapata, ¿Cómo se llama?...

2.- El parquecito, hasta la 16 de septiembre se ve, ahí te puede poner a ver el paisaje, hasta queremos bajar la barda, la barda del comedor, estamos en el comedor, queremos bajar la barda del patiecito para mientras estemos comiendo o cenando, estar viendo el paisaje, es por lo que nos gusta, ver la naturaleza pues. Los vecinos me valen, con los vecinos no, o sea, nada más con que no te metas con ellos y ya, pues. El vecino de al lado también te saluda muy bien, el muchacho de al lado. Luego la señora es muy joven, no saludo ni nada.

E.- Pero más allá del saludo, no hay nada, interacción.

2.- Los plebes, yo veo que también se saludan y se ríen, pero yo trato de evitar a la gente, o sea, no me interesa, no me interesa hacer amistad, pues. Pero sé que si Dios guarde necesitara un favor, en el tipo de saludo se nota que esa gente no es malandra, pues. Los de enseguida se ven bien, pues, se ven normales. Y hay mucha gente del nivel de nosotros, profesionistas, que viven ahí, que los conozco de vista también. Pero, aun así, yo no voy y busco para saludar a fulanito, a zutanito, no.

E.- ¿Y cuál consideran que sea el nivel de Interlomas? ¿El nivel socioeconómico?

2.- Medio alto.

1.- Yo creo que sí.

E.- Medio alto, sí. ¿Tienen idea de cuál sean los perfiles profesionistas de la gente ahí?

1.- Pues yo creo que hay como mucho médico, verdad.

2.- La mayoría, hay mucho, por lo que platican ahí en las reuniones, verdad. Y conoces tú también.

1.- Y bueno, he visto, por ejemplo, un vecino, ha tenido equipo médico en su cochera, no, y otro también.

2.- Un dentista que yo conozco.

1.- Un carro con logotipos de algo de medicina.

2.- Como que, si hay muchos profesionistas, hay mucho profesionista, pero eso no le quita que a lo mejor estén aparte en otro negocio.

E.- Claro.

2.- Puede ser, puede ser, eso no nos consta.

E.- En todos los lugares.

2.- Sí, no nos consta, pero si se ve gente de buen nivel, porque lo que me daba miedo a mi ver así gente muy bronca, de esas buscapleitos y no se ve tranquilo, ¿verdad?

1.- Sí, no.

2.- Cuando se ve mucho movimiento es en vacaciones, pero los jovencitos de secundaria, y prepa que andan en sus motos echando la raya ahí, pero es un periodo cortito pues. O que andan en sus carritos esos no sé cómo les llaman, que andan en sus...Y andan, pero tampoco están solos, porque luego se ve que ahí están los papás, pues. Y se ven jóvenes relativamente, las parejas.

E.- ¿Y los parques interiores de Interlomas alguna vez los utilizan? Así como para caminar.

1.- Sí.

2.- Sí hemos ido, no mucho, pero sí. O sacar a los perros, el perro es el que más lo disfruta. En las tardes saca a los perros, a veces vamos él y yo y echamos una caminadita.

E.- ¿Y están en buen estado?

2.- Sí, pues por eso se pagan cuotas. Yo a lo más le doy la vuelta, pero a la manzana, haz de cuenta aquí a la manzana de ustedes, haz de cuenta, estoy aquí enfrente y a la manzana del parquecito, rodeo el parquecito, no el camellón del parque grande, sino el puro parquecito. Pero no, no es costumbre, pues, no tengo esa disciplina bien.

E.- Ok, bueno pues, por mi parte es todo, no sé si hay algo más.

2.- No, pues si te hace falta algo por teléfono nos preguntas.

E.- Perfecto, pues les agradezco muchísimo su tiempo, y su disposición.

Código de entrevista: E-It-VI

Nombre ficticio: Rodolfo

Sexo y edad: Hombre, 28 años

E.- Bueno, mira, lo primero que te voy a preguntar es tu nombre completo y tu edad.

1.- Muy bien, (nombre completo), 28 años.

E.- 28 años, ¿Cuál es tu estado civil Rodolfo?

1.- Soltero.

E.- ¿y a que te dedicas?

1.- Pues ahorita soy candidato a doctor también, estoy en proceso de elaboración de tesis y soy docente de aquí de la Facultad de Arquitectura, la Facultad de Ingeniería y la Facultad de Ciencias de la Tierra y el Espacio.

E.- Perfecto, ¿Cuánto tiempo tienes de habitar en Interlomas? De vivir ahí.

1.- Aproximadamente dos años.

E.- ¿Antes en que colonia vivías? ¿O donde vivías?

1.- Fraccionamiento Los Olivos, para el sector Humaya.

E.- ¿Y qué fue lo que los motivo a cambiarse de residencia?

1.- Primero que nada, la seguridad, ya que es un clúster cerrado, pues el nivel general de vida, la calidad de vida es un poco más elevada y pues prácticamente es eso, ¿no?

E.- ¿El que sea un clúster cerrado te genera una sensación de seguridad?

1.- Sí.

E.- ¿Sí?

1.- Sí, porque hay un acceso restringido, un poco más restringido, ¿no?

E.- Ajá.

1.- Entonces, pues la otra es un fraccionamiento con acceso libre, vialidades públicas, totalmente, y pues, estábamos junto a un boulevard. Entonces, el aforo vehicular era mucho mayor y acá decrece totalmente.

E.- Me decías que la calidad de vida era más alta, ¿en qué sentido?

1.- En el sentido, pues es un sector socioeconómico pues de clase ya media, media alta talvez en contraparte el anterior era un sector medio, pero medio bajo, en general, como todo. Y pues, las ocupaciones de las personas son diferentes, te digo, el mismo tránsito de los vehículos se disminuye, entonces, nada más entran ahí, yo considero 3 tipos de personas, quienes habitan, quienes prestan algún servicio y quienes van de visita, pero van de visita con alguien en particular. Y acá pues no, alguien que transitó, alguien que anda buscando algo, alguien que tomo una vialidad por evitar tráfico, cualquier tipo de persona.

E.- Ah ok, ¿y con quienes vives ahí en Interlomas?

1.- Con mis padres.

E.- ¿Con tus padres? ¿Son ustedes tres?

1.- Así es.

E.- Ok, ¿Qué te gusta de la colonia en la que vives?

1.- Pues precisamente eso, la privacidad, que no hay ruido, tanto ruido y sobre todo la cercanía con mi centro laboral, que es aquí en la universidad. Entonces hago cinco minutos.

E.- Y cuando escogieron Interlomas para vivir, ¿tomaron en cuenta eso? ¿la cercanía con él…?

1.- Sí, de hecho, teníamos visto La Primavera e Interlomas, porque era más o menos el tipo de vivienda que queríamos, nada más que La Primavera, por cuestiones de distancias con el centro de la ciudad y con familiares y con los centros laborales de cada uno de nosotros, pues se nos complicaba, ¿no? Aparte de que, yo lo llamo así coloquialmente, atraviesas el infierno para llegar al cielo, y adentro ya está bonito, pero atraviesas una serie de colonias conflictivas, debido a los indicadores se ve que son conflictivas, que hay gran cantidad de asaltos, gran cantidad de asesinatos, que, si bien está generalizado en el municipio, particularmente en esas zonas se eleva.

E.- Ok, ¿y en el caso de Interlomas es completamente distinto?

1.- Te digo, es un problema generalizado, en todos lados lo vamos a encontrar, pero en los dos años que yo tengo ahí, no he tenido ningún problema, ni siquiera con las colonias circundantes, ¿no? Bueno a menos con las que yo tengo convivencia, que sería Villa Universidad y la Obrero Campesina, que es este pedacito saliendo de C.U.

E.- Sí, ¿y atrás de Interlomas hay una colonia también qué…?

1.- Sí, de hecho, ahí si es un sector ya bajo, no creo que llegue a medio, pero no tiene conexión directa, es un cerro, pues lo que lo divide. Entonces, no hay una conexión.

E.- ¿Y alguna otra cosa que hayan tomado en cuenta al momento de elegir Interlomas?

1.- Pues no, te digo, ya teníamos el presupuesto medido, era lo que podíamos solicitar. Entonces, más que nada, fue la cuestión de los centros laborales lo que nos llevó a tomar la decisión, o sea, la distancia y el tiempo, el esfuerzo que te genera el llegar de tu hogar a tu trabajo, que es donde estás gran parte del día, ¿no?

E.- ¿Y cuánto haces de desplazamiento tú?

1.- Yo de aquí a Interlomas hago 5 minutos. Hago 8 minutos, desde el portón de mí…desde que levanto el portón hasta que me presento ya caminando en dirección a firmar mi asistencia.

E.- ¿Y tus padres también trabajan?

1.- Sí, mi madre trabaja aquí también, es bibliotecaria de aquí en C.U. Y mi padre trabaja en Gobierno del Estado, él es el que está un poquito más retirado, ¿no?, pero éramos dos contra uno.

E.- Sí.

1.- E inclusive cualquier otra opción de vivienda le iba a quedar retirado a él también, entonces…

E.- Pues es prácticamente lo mismo.

1.- Sí.

E.- ¿Tu mamá y tú se desplazan de manera independiente o comparten?

1.- Sí, independiente. De hecho, mi padre lleva, trae a mi madre y ya se va a trabajar.

E.- Ah, ok.

1.- Y yo como tengo como docente, tengo horarios quebrados a veces estoy a las 7 de la mañana, a veces estoy a las 10. No tengo un horario fijo y no puedo con la responsabilidad de recogerla, porque a veces que yo estoy en clases cuando ella tiene que desplazarse.

E.- ¿Todos sus desplazamientos son en carro?

1.- Sí.

E.- ¿Sí? Ok, ¿cuántos vehículos tienen en tu casa?

1.- Dos.

E.- ¿Tienes algún tipo otro, como moto, bici?

1.- No, porque yo jugando béisbol me lastimé la espalda y entonces la postura con bicicleta a mí me lastima, motocicleta lo mismo, ¿no? Entonces cuando yo por x, y, z, que el carro está en el servicio, o tuve un accidente o simplemente no prendió, no sé porque, pues yo tomo el Uber. Ya es, te digo, un servicio privado.

E.- Ok, muy bien. ¿Me podrías describir un día normal tuyo desde que sales de tu casa hasta que llegas?

1.- Ok, si tengo asesoría de tesis, me levanto a las 6 de la mañana, voy a natación, regreso a mi casa, desayuno, me baño, me cambio, vengo a trabajar. Si tengo horario quebrado me vengo aquí a trabajar, etcétera, regreso a mi casa, como y me voy a la Universidad de Occidente, que es donde hice mi doctorado y estoy ahí con mi asesor. Ya regreso a la casa y en la noche tal vez voy con mi novia y regreso.

E.- Ok, me dices que vas a natación, ¿Dónde es?

1.- Aquí en C.U. también, en la alberca olímpica.

E.- Perfecto, ¿también lo tomaste en cuenta a la hora de?, más bien, ¿tomaste en cuenta el que estuviera cerca de tu casa para inscribirte?

1.- En sí la alberca, no. Tomamos más en cuenta que todo quedaba cerca, que en máximo 10 minutos estás puesto, por ejemplo, en Fórum que es un punto referente de la ciudad, que en 10 minutos también estás colocado en la Obregón casi con Catedral, que, pues es otro referente, ¿no? de la ciudad.

E.- ¿Y a qué hora es tu venida al trabajo?

1.- Por las mañanas, tengo dos horarios. A veces entro a las 7, tres días y los otros dos entro a las 10. Entonces, de regreso, por lo general ya es por la tarde, pero no es a hora pico, entonces no tengo problemas con el aforo. A veces salgo a las 4, a veces salgo a las 5, a veces a las 6.

E.- ¿Qué inconvenientes te encuentras cuando tú te desplazas hacía tu trabajo? ¿o hacia otro?

1.- ¿De mi casa hacia el trabajo?

E.- Y del trabajo hacia tu casa.

1.- Pues, yo creo que sería la salida o la entrada, depende de cómo se vea de Ciudad Universitaria, por la ruta de transporte público, de camiones, hacen vueltas en un giro en 180 grados, justamente en la entrada de C.U. donde yo acceso. Entonces, a veces quedan atravesados y la mala cultura vial que tenemos, más los alumnos que cruzan la calle y pues se detienen los vehículos, los otros camiones que están adelante del que quedó atravesado no se mueven, es una serie de factores. Yo digo que eso sería lo más complicado.

E.- ¿Y alguna otra cosa que te encuentras?

1.- Pues la cantidad de topes, tal vez. Hay muchos topes, hay muchos reductores de velocidad, y yo creo que sería todo, porque como no agarro avenidas principales, sino calles donde sé que puedo evitar la congestión vehicular.

E.- ¿Calles por dentro de colonias?

1.- Ajá, por eso te mencione la Obrero Campesina, porque paso por ahí y llego casi hasta Villa Universidad ya, entonces ahí yo evito el tráfico, pero ya conociendo el sistema de calles.

E.- Ok, muy bien. Me dices que durante la tarde-noche a veces sales a visitar a tu novia, ¿en qué sector? ¿hacía qué sector vas?

1.- Ella, pues sería el sector Industrial Bravo, para Obregón y Zapata más o menos.

E.- ¿Y sobre qué horas haces esos desplazamientos?

1.- Ya sería por la tarde, sería aproximadamente 7, entre 7 y 8 de la noche. Entonces ya, yo regresó como a las 10 de la noche.

E.- ¿Te encuentras algo distinto a lo que te encuentras en el día?

1.- Por ejemplo, de ida a las 7, que es un horario tradicional de salidas de trabajo, de centros laborales, hay un poquito más de tráfico, ya a las 10, pues muy poco, ¿no? Pero te estoy hablando que recorro, ¿Qué serán? 10 km, 9 más o menos y llego en 15 minutos, 20 máximo. Con tráfico 20 minutos, ya de regreso 15.

E.- Para salidas de ocio, de recreación, ¿hacia dónde sales? ¿o cuáles son tus salidas más frecuentes?

1.- Mis salidas más frecuentes yo creo que serían cenar y el cine. En cuanto a cena, yo creo que lo más fuerte sería la zona Tres Ríos, que es donde están pues todos los restaurantes, bares, etc. Y en cine, pues ahí sí depende, porque si estoy por la zona por donde vive mi novia, entonces opto por llegar a un cine cercano, que sería al de la Lomita, al Citicinemas de la Lomita o a Cinépolis, que, si bien no está tan cerca, pero más cerca que acá en la Isla, sí. Si estamos de este lado de la ciudad porque fuimos a cenar o algo acá al Tres Ríos, pues ya opto por acá por el Citicinemas de la Isla o ver en fórum, ya depende la función.

E.- Ah, ok. ¿Algo en especial por lo cual escojas el sector Tres Ríos para cenar?

1.- Pues simplemente por la diversidad que existe de restaurantes, de diferentes centros, porque también hay bares, nieves, antojos, de lo que sea.

E.- Estás ahí y ya.

1.- Como estamos en una ciudad chica, relativamente, depende contra que la comparemos, tú que vienes de fuera pues que te podemos decir. Y pues entonces, como yo estuve haciendo mis estancias fuera, yo estaba…pero en Granada, y la otra estuve en Hermosillo, no se me hacen tan retirado, más que allá te desplazas caminando y autobús, entonces ya agarras un carro aquí y como quiera.

E.- Sí, es verdad, sí. ¿Cuáles son los días y los horarios en los que haces más frecuentemente estas salidas?

1.- ¿De ocio?

E.- Sí.

1.- Los fines de semana, yo creo. Los viernes, sábado y domingo.

E.- ¿Y algún horario en particular?

1.- Ya tarde-noche. Bueno, los domingos desde la comida hasta la tarde noche.

E.- ¿Y algún inconveniente que te encuentres a estas horas? Hablo de todo, del ambiente de la ciudad, de todo.

1.- Pues, ahorita con eso de los alcoholímetros ha disminuido, considero, el desorden vehicular en cuanto al alcoholismo y todo esto, ya las personas tratamos de evitar. Yo, por ejemplo, ya no tomo tanto como antes, pero no por ese sentido, sino porque ya la misma edad te hace como que ya bájale, ya me da flojera, ya amanezco con cruda y eso. Entonces creo que hay un poquito más de orden, sin embargo, si hay mucho tráfico, por ejemplo, en el Malecón, se empiezan a atascar, y yo considero que es…

E.- ¿A altas horas de la noche?

1.- Pues sí, porque hay unos barecitos que son como para chavos, de recién ingresados a la universidad, el Grito se llama. Entonces, ahí enfrente, la misma cultura, esta que tenemos aquí que el carro en doble fila, que me baje a saludar a alguien, entonces se entorpece la vialidad y se hace un…o el que llego a comprarse un elotito y se quedó en doble fila y entonces yo digo que es más cuestión cultural lo que tenemos. Si bien no tenemos las mejores vialidades que ya es cuestión del tema, yo creo que gran problemática es nuestra forma de manejo, la cultura vial y la cultura general de las personas, saber que estamos haciendo algo que no debemos, estacionarme en amarillo por la cercanía de caminar, o quedarme en una doble fila, ¿no? Yo creo que es eso y la parte de las autoridades o las instituciones seria la omisión a todo esto. Si ya sabemos que hay un problema de congestión vehicular, porque no ponemos ahí a algunos oficiales que traten de disipar.

E.- ¿Tú percibes un ambiente? ¿Cómo percibes el ambiente más bien, en cuanto a seguridad en la ciudad?

1.- Tenso. Yo lo percibo tenso y las estadísticas también te dicen que está tenso, desde que tú tienes, no recuerdo el número exacto, de cinco vehículos robados al día, con lujo de violencia, una gran cantidad de asesinatos de personas. Pero es algo, yo creo particular de esta región de México, este tipo de indicadores y pues yo creo que más que nada es por eso, no. Y también la cultura de, que tenemos los jóvenes y las personas en general de ser agresivos, en general.

E.- ¿Agresivos, violentos?

1.- Sí, violentos, de no sabes con quien te estás metiendo, entonces todo el mundo se pone al tú por tú. Más cuando eres chavo y no mides todo esto. Entonces yo creo que es eso.

E.- ¿Alguna vez te ha detenido este ambiente tenso de salir?

1.- Sí, muchas veces. De hecho, yo casi no salgo por eso. Por eso y por cuestiones económicas, ya uno va cambiando la perspectiva de la vida y dices ya, ¿para qué gasto en eso? Pero más que nada, es por el desorden, en general es el desorden, porque tú puedes estar en un lugar sin deberla ni temerla y llegan por alguien y te puede tocar, ¿no? Como ha sucedido en muchos casos, citar alguno, este bar que cerraron, Pirata, creo. Que llegaron por una persona, quería bailar con la chava y no quiso la chava y le disparó a todo mundo. Entonces, ¿para qué pues?, si no hay necesidad, mejor una casa, con tus amigos, tranquilo.

E.- Y al respecto de, por ejemplo, que tú te restringas de ir algún lugar porque es a altas horas de la noche o algo así.

1.- Pues te digo, va de la mano, porque sí es algo muy importante, un cumpleaños de alguien, un amigo muy cercano a ti, pues obviamente vas a donde sea. Ya a lo mejor tomas tus precauciones de no ingerir tanto alcohol, de a lo mejor tratar de no venirte tan noche, si vas a quedarte tan noche mejor quédate a dormir allá o ya yo tomo ese tipo de medidas.

E.- En las compras en tu casa para abastecerse, ¿en qué establecimientos las realizan?

1.- Creo que mi mamá va a la Ley.

E.- ¿Las realiza tu mamá?

1.- Aja, mi mamá y mi papá. Como mi mamá no maneja, mi papá siempre la transporta, van a la Ley.

E.- ¿A cuál Ley?

1.- Tres Ríos.

E.- Tres Ríos.

1.- Hay una en Universitarios aquí, pero como está un poco más chica, no hay tanto surtido en cuestión general, para accesorios de la casa y eso. Y van allá, yo creo que más que nada por la costumbre, creo que dice ella que los precios más bajos, pero no sé. Yo no te sabría decir, porque no lo hago, yo voy ahí al Universitarios y compro lo que ocupo, entonces creo que es cuestión de costumbre y no sé.

E.- ¿Y cuándo? ¿sabes cuándo las realizan? ¿con que frecuencia?

1.- Van una vez a la semana, por lo general en alguna tarde de entre semana, saliendo de trabajar se van o sí por x, y, z, se acabó algo o hacen faltas varias cosas, pues ya van un fin de semana.

E.- Antes de salir de tu casa, ya sea para hacer tus cosas que tienes en la rutina o para hacer cosas que están fuera de tu rutina diaria, ¿planeas tus viajes, tu ruta?

1.- Sí. Sí, soy medio metódico, entonces sí me gusta tratar de evitar o tratar de hacer las cosas más rápido, nada más.

E.- ¿Entonces eso es lo que hace que, lo planeas en base a la rapidez?

1. Ajá, porque a veces la distancia no es la más corta, pero si es la más rápida, entonces yo si trato de estar, yo soy puntual, en general soy puntual y trato de llegar rápido a los lugares, sino voy como tenso, no se es una característica en mí, mala o buena, no sé.

E.- Tú eliges el carro como…es el que te mueve, ¿alguna razón o cual es la razón principal de que tú escojas el carro?

1.- Primero que nada, yo creo, tú que vienes de una ciudad más desarrollada, digámoslo así, el sistema de transporte público aquí no es el mejor, no es el, ni en condiciones visuales, mecánicas, inclusive yo creo que por debajo de la ley, en cuestiones de normas ambientales, de seguridad, etc., entonces la mala planeación, la inseguridad que se vive en el transporte público, y considero un factor muy importante el clima, yo como docente, pues no puedo venirme por ejemplo…sí puedo, pero si yo me vengo en bicicleta y llego con sudor, pues aquí los muchachos no, la misma cultura, te van a acabar. Entonces trato de evitar eso, por ejemplo, el transporte en España, pues genial, ¿no? Entonces te dan tu mapita, aquí se va a parar y va a estar a esta hora y ahí va a estar a la hora. Aquí no, aquí es esperar, no hay sombra, las vialidades no tienen árboles, no existen las condiciones, en general no existen las condiciones como para un, yo creo…bueno, en general las personas sí podemos transportarnos por otro medio, lo vamos a hacer. Si no tenemos de otra, por cuestiones económicas, no sé yo, pues llegamos a usar el transporte público.

E.- ¿Y, por ejemplo, si hubiera opciones cómodas seguras de transporte público en la ciudad?, ¿tú considerarías utilizarlas?

1.- Claro, claro. Por tiempos, por economía. Si existe la seguridad, es cómodo, existe la cercanía pues, ¿Por qué no?

E.- ¿Y que serían esos elementos que a tu juicio harían falta en el transporte, para que fuera una opción para ti?

1.- Primero que nada, yo creo que la seguridad, que no puedes andar tranquilamente con una computadora porque te asaltan, la segunda, son yo creo las rutas. Las rutas no sé si sean las adecuadas porque no he visto los estudios, pero por ejemplo en mi casa a donde pasa el camión, pues son como 15 minutos caminando y te digo, con el clima que tenemos, pues no es como que no hay bronca, a lo mejor yo creo que poner, como se usa en otros países con horarios, que el transporte va a pasar por este punto a esta hora, uno o dos minutos más, uno o dos minutos menos, pero tener la certeza que va a estar ahí muy cercana a esa hora, que haya sombra con los árboles, por ejemplo, yo creo que sería lo más viable, ¿no?

E.- ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Pues yo que lo use de joven, y lo uso cuando dejo el carro en el servicio, bueno, ahorita es como que lo uso una vez cada dos años, hasta lo disfruto, ah no manejar ¡qué rico!, pero ya como para usarlo del diario y por los problemas que yo viví es el desorden que se vive, por ejemplo, si se suben diez chavos de secundaria es un ruidajo, te digo, ya son cuestiones culturales de nosotros. La agresividad con la que se maneja, la cultura vial que tenemos en general, que el camión se atraviesa, que el camión le hecha el camión a un vehículo o que el vehículo le tapa al camión, el problema del cobro también, de que muchas veces no te regresan tu efectivo que te sobra o que no traen feria, cuando hay otros países donde ya hay tarjeta, etcétera, pre-pagadas. Yo creo que, si hay un sistema, creo que el problema es institucionalista, es un problema institucional que no hay regulación, hay mochadas, hay corrupción, siento que es eso.

E.- Me decías que tú tienes que caminar 15 minutos para agarrar un camión desde tu casa si quisieras hacerlo, entonces, ¿Cómo consideras el acceso al transporte público desde tu casa?

1.- Particularmente del fraccionamiento no es el mejor por la ubicación y la geografía que tiene, que es arriba en un cerro, entonces hay subidas y bajadas, y yo, por ejemplo, yo que soy joven me canso, ahora imagínate una señora o un señor de edad avanzada, pues no quiero saber. Pero fuera de eso, las banquetas son buenas, no hay la mejor arborización, eso sí, al menos en el tramo dentro de Interlomas, ya en cuanto se sale del fraccionamiento sí hay arborización, cómoda como para llegar casi al camión y sería la cuestión también del cruce del boulevard, por lo mismo de la cultura que tenemos de no dar el pase al peatón también te pone en riesgo, que primero es el carro y luego la persona, en igual de ser al revés y para los del vehículo manejamos un poco rápido.

E.- De acuerdo a las necesidades que tú tienes de moverte por la ciudad, ¿Cuál consideras que? O sea, necesidad de moverte en cuanto a trabajo, ocio, para abastecerse, todos los movimientos que tú haces por la ciudad, ¿Cuáles consideras que sean los principales obstáculos para ti?

1.- ¿En qué sentido?

E.- Sí, por ejemplo, pueden ser obstáculos en cuanto a la seguridad de la ciudad, en cuanto a lo mejor a las vialidades, en cuanto al acceso.

1.- Hablando laboralmente yo diría la cultura vial más que las vialidades, te digo, no son las mejores vialidades, pero creo que, es más, se pone en verde el semáforo y el de adelante se quedó con el celular en las manos, se perdieron tantos segundos, entonces eso ya hace que no pase la cantidad de vehículos, que se quedó atravesado alguien, que hay una doble fila y bloquea un carril, yo creo que laboralmente y en general es la cultura vial. Y en segundo lugar la seguridad, por ejemplo, ya en cuestiones de ocio, yo creo que, sí ya se pone un poquito más difícil, que un asalto o un percance, un accidente por cuestiones de alcoholismo o lo que sea.

E.- ¿Qué opinas tú del uso de la bicicleta en la ciudad?

1.- Totalmente a favor, siento que faltan las condiciones para que, condiciones apropiadas para que se implemente en cuanto a infraestructura urbana y en cuanto a cultura vial. Porque sí corre mucho riesgo por la forma de manejo que tenemos y la ciudad, pues no tiene las condiciones como para implementarlo tajantemente, ¿no? Entonces sí se tiene que hacer una inversión fuerte para generar estas condiciones y las personas tenemos que aprender a respetar también.

E.- ¿Y cuáles serían estas condiciones en cuanto a infraestructura?

1.- Ciclo vías, o veredas, o senderos, como le quieras llamar o vialidad especial para bicicleta.

E.- Exclusiva.

1.- Sí, la exclusividad del carril, y también pues educar al conductor a respetarlas, porque hay, por ejemplo, en Jardín Botánico existe la exclusividad de carril para bicicletas, pero tú ves a los camiones que para ahorrarse el tráfico se van por ahí, si bien no ha habido accidentes, pero es cultura, nada más. Y también educar al ciclista, no nada más es en los vehículos, al ciclista en general también hay que educarlo, saber cruzar un…no es traigo bicicleta y me aviento, nosotros respetamos, tú también respeta, entonces yo creo que es de ambas partes y pues creo que ahí si el encargado es directamente las instituciones pertinentes.

E.- ¿Cambio tu movilidad cuando te viniste a vivir a Interlomas de los Olivos?

1.- Pues sigo usando carro, allá también usaba carro. Lo que cambió fueron los trayectos, ¿no? Yo hacía 15 o 20 minutos para llegar a mi centro laboral, ahora hago 5. Pues mi novia, no tenía novia en ese momento, o no era esta novia, entonces eso es como algo nuevo una adecuación y en general, pues no, porque me sigo desplazando al Tres Ríos para mis ocios, voy al cine también.

E.- ¿Los lugares que frecuentas siguen siendo los mismos?

1.- Sí, o están muy cerca, ya vez que aquí cierra un lugar y abre otro, pero en general.

E.- En el mismo sector.

1.- Aja.

E.- ¿Qué te desagrada de Interlomas?

1.- Yo creo que, híjole, ¿Qué me desagrada? Algunos vecinos que tienen más vehículos de los que puede o que su vivienda puede albergar, ¿no? Entonces a lo mejor tienen una cochera para dos

vehículos, por ejemplo, el caso, mi caso que más me molesto, tiene una cochera para dos vehículos y tiene cuatro vehículos, y tiene dos parados nada más por…porque yo no he visto que los use. Atraviesa uno afuera, ese no hay problema, pero el otro a veces lo deja en la otra casa, yo creo que sería eso nada más. Pero eso se puede dar en cualquier sector, ¿no? Nada más eso, no tenemos problemas por agua, por el mismo relieve, no ha habido asaltos, robos, si acaso cuando hacen fiestas, que, si hacen las fiestas en grande, pero no me ha tocado, o sea, se escucha a lo lejos. Pero igual, eso por cultura salen en todos lados, no tengo inconvenientes.

E.- Y sobre el acceso controlado que existe en Interlomas, ¿cuál es tu opinión?

1.- Como habitante, pues muy bueno. Pero cuando alguien va a recibir visitas se hace un poco de tráfico en el carril de visitas y como que no le dan el mantenimiento adecuado, no sé qué problema tendran que muchas veces falla la maquinita y ahí están esperando todos, pero fuera de eso muy bien.

E.- ¿Te agrada que esté controlado?

1.- Sí, a mi sí. Porque te genera esa sensación de seguridad, no. O esa restricción de quien entra y quién no, nada más.

E.- ¿Ustedes considerarían la posibilidad de cambiar de residencia de nuevo?

1.- Pues no creo, porque ya no nos alcanza para cambiarnos. Pues yo tengo que hacerlo, ya no quiero estar mucho tiempo ahí, por mi edad y todo eso. Pero ellos ya no creo que se muevan, mis padres.

E.- Aproximadamente, ¿cuánto gastas en transportarte, en gasolina? Bueno gasolina, Uber, si fuera el caso.

1.- Un número rápido, 600 pesos semanales.

E.- 600 pesos semanales, y eso de tus ingresos, ¿Qué porcentaje representa?

1.- Es que es variante, porque yo no tengo un sueldo fijo, yo gano a como trabajo, a veces tengo más horas que otras. Por ejemplo, darte una cifra, hace medio año ganaba 30 al mes y ahorita estoy ganando como 8, pero bajé la…perdí la beca Conacyt, no perdí, se me acabo, bajé el ritmo de actividad laboral por la cuestión de la tesis, te digo es muy cambiante.

E.- Y al respecto de tu familia, ¿tú sabes…tú tienes una idea de cuánto gaste tu papá en gasolina?

1.- No, pero sí, yo creo que él si gasta unos 1000 a la semana, porque él sí anda más que yo.

E.- Ok, ¿Cómo consideras que es tu gasto en transporte?

1.- Pues bajo, porque como no tengo un horario corrido, estoy yendo y viniendo a la casa muchas veces, tengo una hora libre mejor me voy a descansar, a comer a lo que sea, yo considero que es bajo, comparándolo con un viaje, por ejemplo, un Uber, el camión, el precio del camión está casi en 10 pesos, gastaría mucho más. Gasto más o menos ¿que serán?, 70 pesos al día, pero eso incluye ir y venir a la alberca, ir y venir a mi centro laboral una o dos veces, ir con mi novia, si tengo alguna vuelta. Entonces sí sumamos de 10 en 10 que te cuesta cada camión, supones que tomas uno y son ida y vuelta serian 20, por cuatro ya son 80.

E.- Claro, gastarías más. Bueno, pues por mi parte es todo Rodolfo, si tienes alguna, algún comentario sobre el tema, lo que hemos estado hablando, algo que quieras añadir a esta entrevista.

1.- Pues no, mejor te preguntaría tu si necesitarías algo más.

E.- No, ¿O algún comentario sobre la situación de movilidad de Culiacán?

1.- Pues te digo, falta mucho por hacer, creo que no es mi tema, pero creo que es un problema de corrupción, las concesiones, que se argumenta, por ejemplo, que no les reditúan a los empresarios que tienen las concesiones, entonces pues que se haga una nueva convocatoria y quien quiera entrar adelante, no. Yo creo que pasa aquí, pasa en todo el mundo, que se haga un, no sé, una propuesta internacional y el empresario que quiera entrar y ofrezca mejores condiciones, pues que mejor. Hay que renovar todo el sistema, hay que implementar o hay que enseñar a las personas, educarlas a cómo manejar adecuadamente y también pues fomentar el uso alternativo, de transportes alternativos como la bicicleta.

E.- Sí, ahora se me viene una pregunta, ¿el perfil de la persona que habita en Interlomas como lo describirías?

1.- Pues ahí yo creo que habemos tres tipos, hay mucho narcotraficante, bueno no narcotraficante, vi mucha mujer de narcotraficante, como que tienen ahí amantes no sé, hay mucho empresario bien, y los que no cabemos en esas dos categorías, que hay maestros, hay varios maestros de la universidad, investigadores de la universidad o en el giro público, entonces hay de todo como en cualquier colonia.

E.- Ok, pero si comentaste al principio que iba de un nivel medio alto, ¿verdad?

1.- Sí, el tipo de vivienda, el costo actual de la vivienda, los vehículos que están dentro, la convivencia entre personas.

E.- ¿Cómo es la convivencia entre personas?

1.- Casi nula, ahí cada quien, te digo yo no sé cómo se llama el señor de enfrente y tengo dos años ahí, no sé cómo se llaman los señores de los lados y tengo dos años ahí. Nada más de buenos días, buenas tardes, buenas noches.

E.- Y antes, en la colonia que habitabas anteriormente, ¿era distinto?

1.- Sí, totalmente. Ahí si había convivencia entre…por ejemplo, entre las señoras había convivencia, si bien también fue cambiando con los años, porque viví 20 años ahí, los últimos años ya como trabajaban y todo eso, ya se conocían, pero no había tanta también convivencia. Porque los que éramos niños, pues crecimos y muchos migraron y muchos empezamos a trabajar y ya no había convivencia, pero por cuestiones laborales. Que es muy similar a lo que sucede acá, que, por cuestiones similares, todo mundo, como hay empresarios, hay docentes, todo mundo tiene su horario y es difícil siquiera convenir, coincidir en un punto. Ahí por lo general las dos personas trabajan, la pareja, bueno es lo que he visto, los dos se van y regresan.

E.- Es como una vida de casa hacia adentro.

1.- Sí, totalmente. Es una vida americana, digámoslo así, que tu chamba y tu casa.

E.- ¿Alguna vez utilizas las áreas verdes de Interlomas?

1.- Sí, hay un parque central amplio, me da flojera, bueno yo estoy en contra de tomar el vehículo para irme a caminar al Botánico, por ejemplo, se me hace, si tengo el parque, lo mismo hacia cuando vivía acá para el sector Humaya, yo me iba a un parque que se acondicionó, decía, ¿para que gasto tiempo en llegar a un lugar, gasolina para bajarme a caminar y regresar otra vez gastando dinero y con la…con el riesgo de algún accidente o lo que sea, o un robo?. Caminando salgo a mi casa y llego al parque, camino y regreso a mi casa.

E.- Ok, ¿tienen mascotas en tu casa?

1.- Sí, una perrita, la ñaña.

E.- ¿La sacan a pasear?

1.- No, nunca ha caminado, desde chiquita todo el día duerme y ahorita ya tiene 17 años.

E.- Ya está viejita.

1.- Ya duerme más, pero no, en general nunca, siempre ha estado dormida, ahora sí, como dicen come, caga y duerme y ladra de vez en cuando.

E.- ¿Y las condiciones de las áreas verdes de Interlomas como las consideras?

1.- Buenas, la verdad el parque sí lo tienen cuidado, quien es el responsable del fraccionamiento, este jefe, como se llamará, todas las casas, todos los árboles se podan de manera gratuita, porque hay una mensualidad siempre, ya va incluido todo, tus áreas verdes, áreas verdes del fraccionamiento, en general siempre se mantiene limpio.

E.- Hay una cuota de mantenimiento.

1.- Sí, claro. El área verde si tiene su riego programado por medio de tuberías y su mantenimiento periódico.

E.- Bueno, ahora sí sería todo, te agradezco muchísimo tu tiempo y tu disponibilidad para poder participar.

ASENTAMIENTO, ZONA DORADA

Código de entrevista: E-Zd-I

Nombre ficticio: Alma

Sexo y edad: Mujer, 24 años

Alma, E-Zd-I

E.- Bueno Alma, voy a empezar preguntándole sus datos personales, para tener un contexto. ¿Cuántos años tienes? ¿Me puedes dar tu nombre completo?

1.- Tengo 24 años, me llamo (nombre completo).

E.- ¿Vives en zona dorada?

1.- Sí, en Zona Dorada.

E.- ¿Con quién vives?

1.- Con mi mamá y una amiga.

E.- ¿Tienes mucho viviendo ahí?

1.- Tengo casi un año, un poquito menos.

E.- ¿Y ellas también tienen este tiempo viviendo contigo?

1.- Mi mamá sí, mi amiga tiene 5 meses, 6 meses viviendo con nosotros.

E.- ¿Qué edad tienen ellas?

1.- Mi mamá tiene 45, mi amiga tiene 24 igual que yo.

E.- ¿Tu amiga estudia, también?

1.- No, nada más trabaja.

E.- Ok. ¿Eres soltera verdad?

1.- Sí.

E.- ¿Y qué estás estudiando?

1.- Cosmetología.

E.- Ok, vives tú con dos personas más, ¿por qué decidiste irte a vivir ahí a zona dorada?

1.- La casa la teníamos desde hace cuatro años, la estuvimos rentando 3 años y ya teníamos un año sin rentarla. La empezamos a amueblar, a decorar y nos íbamos nada más los fines de semana. En una plática así de salirnos de la casa donde vivíamos, pues acordamos mi mamá y yo de irnos a aquella casa, ya estaba habitable, ya teníamos estufa, ya teníamos todo. Y pues era una casa que se estaba pagando y estaba sola. Por eso nos fuimos para allá.

E.- ¿Y porque no vivías antes? ¿Por qué la estaban rentando?

1.- Para pagar el carro, habíamos sacado un carro. Entonces era que con la renta estábamos pagando el carro.

E.- ¿Y en que colonia vivías antes?

1.- Vivía en Villa Satélite.

E.- Villa satélite, Ok. ¿Y qué es lo que te dijo, me voy a ir ahorita a vivir a zona dorada? De que voy a aprovechar de que no la están rentando.

1.- A mí me gusta mucho esa zona, es muy tranquila, y pues si se me acomodaba, se me hace que llegaba más rápido a mi trabajo, en aquel entonces, viviendo ahí que en la casa en la que estaba, en la casa de mis abuelos. Y pues ya la teníamos habitable, entonces fueron varios actores lo que, yo me fui primero y después mi mamá.

E.- Entonces de ahí dices que te agrada la tranquilidad. ¿Qué más te agrada de zona dorada?

1.- Casi todas las secciones son semiprivadas, entonces como que no es muy transitada, hay como que, no hay muchos carros entre las calles, siempre por el boulevard principal es todo el tránsito, nada más los vecinos son los que entran y salen ahí en los cotos, porque son semi privados. Hay otros que, si son cerrados, totalmente, son privados esos, vaya, pero en común acuerdo con los vecinos, hasta ahorita nosotros no habíamos tenido ningún problema que nos quisiera querer hacerlo privado. Hace poquito sí, ya empezaron a haber problemas y pues parece que se va a cerrar. Entonces es como que más cómodo, más seguridad y más tranquilidad para todos los vecinos.

E.- ¿Esa decisión la estas tomando con todos tus vecinos?

1.- Con todos mis vecinos, de cerrarlo.

E.- ¿Y qué te desagrada? ¿Qué los llevo a tomar la decisión de mejor nosotros nada más?

1.- Hay un fraccionamiento, eh mi casa está en una esquina, en donde termina la calle. Atrás de mi casa hay una bardita, hay un pasillo, empieza, y atrás empieza otro fraccionamiento. Ese fraccionamiento duró solo mucho tiempo, estaba, de hecho, las casas nunca se vendieron, no recuerdo cómo se llama, ni siquiera, las casas nunca se vendieron estaba lleno de monte, empezó a haber muchos robos, saquearon esas casas. Lo que habían metido, lo básico que te dan en una casa, los baños, los lavamanos y todo eso, lo saquearon, cableado, todo, todo lo saquearon. No sé quién fue.

E.- ¿No tenían como velador?

1.- No porque estaba como abandonado, como que no se vendió y estaba totalmente abandonado. No había absolutamente nada atrás de mi casa. Era monte con casas abandonadas, pues. Nuevas que nunca se vendieron. Alguien compro, no sé si también Homex, pero creo que no. Compró el fraccionamiento de atrás y limpiaron todo reconstruyeron las casas y las pusieron en remate. En súper ganga, todo mundo compró todas las casas, creo que ya no hay casas ahí sin comprar, porque las pusieron a un precio súper, súper accesible. El caso es que a nosotros cuando nos vendieron la casa, nos la vendieron como calle cerrada, esa. Antes había una tela de gallinero nada más, una malla, después pusieron un muro. Cuando se iban a empezar a vender las casitas, las de atrás, del otro fraccionamiento, pusieron un muro. Porque esa nos la vendieron como calle cerrada y se paga más de predial, etc. Entonces hay inconformidad porque las personas que compraron las casas allá y que empezaron a habitarlas, para ir, haz de cuenta que en zona dorada esta un súper, que es la Aurrera y está el Bix, entonces lo que más cercano les queda es el Bix, pero si no existiera el muro, entonces lo que hicieron fue romper un pedazo del muro, para estar pasando por ahí.

E.- Para no rodear.

1.- Para no rodear, porque si es muy larga la vuelta que tiene que dar para ir para allá, y pobrecitos no, pero no es nuestra culpa. Nosotros pagamos más por eso, por estar ahí. Y no había habido mayor problema, pero ha habido robos otras veces, pero ahora en casas habitadas de nuestra zona. Y el último incidente así que paso, fue con un vecino, el venía llegando con su esposa y su niña. Entonces cuando intenta abrir la puerta de su casa, se da cuenta de que estaba, que alguien la estaba empujando de atrás. Se metieron a robar en su casa y la persona o las que se metieron a robar todavía estaban adentro del domicilio cuando ellos llegaron. Entonces el por seguridad propia y de su hija y de su esposa, el decidió que mejor se subía al carro de vuelta y se fueron a la casa de un cuñado que vive también en zona dorada, pero en otro sector, en donde están los departamentos. Entonces se fue con ellos, en el camino le hablo a la policía, le contó lo que había pasado y el volvió, cuando volvió, la policía iba llegando, y el volvió con su cuñado, amigos, puros hombres. Entonces yo llegué a mi casa y me asuste porque yo veo una patrulla y un montón de carros así cruzados en la calle y pues era con el vecino. Yo pensé que algo había pasado en mi casa. Me bajé en friega y ya fui a ver, el otro vecino, se acercó a nosotros, yo estaba afuera. Le pregunté mamá que paso, no aquí no es, es en la casa del vecino. Otro vecino se acercó con nosotros y le preguntamos, Juan Pablo que es lo que paso y nos empezó a contar él, lo que te estoy contando. De que entraron a robar, bla, bla, bla. Entonces Juan Pablo nos comenta que cuando llega el vecino, el que había sufrido el robo de vuelta y que estaba la policía, el vecino comento que el cuándo se regresó al carro para subirse vio que paso un fulano, con una chamarra que se puso la gorra y que se fue como escribiendo un mensaje de texto, en el celular. Obviamente lo que nosotros pensamos, es que le estaba avisando a la persona que estaba adentro o las, que ya habían llegado los habitantes.

E.- Que ya se habían dado cuenta.

1.-Ajá.

E.- Como echarle pitazo.

1.- Entonces, se metió por ese hueco que abrieron, para estar pasando, entrando y saliendo las personas que habitan el otro fraccionamiento. Entonces mi vecino se dio cuenta que había dos muchachos más escondiditos atrás de la barda. Mi perro no dejo de ladrar, por eso sabíamos aparte que, según ellos estaban escondidos pero el reflejo de los carros y las patrullas hacían que se reflejara la sombra pues, entonces eran como dos personas. Y los policías le dijeron al muchacho que se iban a meter por atrás, por ese hoyo, para buscar a ver qué onda. Entonces el vecino les dijo que no, que así lo dejaran, que para que si ya sabían dónde vivía, que él tenía miedo, que si los agarraban y si había otros que se hubieran ido que llegara y se desquitaran con él y su familia, pues, entonces él dijo que así lo dejaran. Que el mejor se iba a ir. El caso es que el vecino esa noche, obviamente no durmió ahí. Le robaron varias cosas, obviamente no se iba a quedar tranquilo, menos porque tiene un bebe, entonces se fueron de ahí. Y nosotros nos quedamos, mi mamá y los otros vecinos, platicando los tres en mi sala. Porque mi mamá y yo tenemos unos problemas con las cerraduras ahorita, entonces como que pasa eso y piensas que te va a pasar a ti también pues, si te pasó a un ladito. El vecino súper paniqueado por él tiene una agencia de viajes, pero todo es por internet, entonces el maneja mucho dinero en efectivo, y él tenía una cantidad muy fuerte de dinero en efectivo en su casa, cuando él le habla al vecino al que le robaron, y le dice Juan Pablo, ¿no estás en tu casa?, lo que pasa es que entraron y me robaron, y quiero que cheques tu casa, a ver si no te robaron a ti también, porque se comunican los patios por una barda, pues. Atrás de las casas de ellos, igual que las casas de atrás de nosotros, atrás hay monte, no está habitado, entonces es muy fácil entrar y salir por ahí pues. Esconderte por ahí, etc. Entonces el vecino llego, de donde estaba, tenía un cliente y despidió al cliente y se dejó venir para la casa, afortunadamente no se metieron a robar a su casa, estaba el dinero. Pero ya no te quedas igual de tranquilo. Al siguiente día de esto, esto paso la semana pasa. Al siguiente día de esto, el otro al que no le robaron, ya estaba yendo a hablar con los directores de zona dorada, los encargados de las obras que se están construyendo, etc. Porque se juntaron firmas, todo paso rápido. Todos estuvieron de acuerdo en que se cerrara el muro y se levantara más. O sea, que lo sentíamos por las personas de atrás, pero pues era mayor seguridad para nosotros. Son muchas personas las que entran y salen por ahí. O sea, la mayoría son hombres, que, pues no sabemos ni qué onda, si pasan muchas mamás así con sus niños, que los llevan a la escuela, etc. Pero en la noche es cuando es el peligro, porque como está oscuro ahí, porque las casas están hasta acá, o sea hay una parte donde nada más es monte y ahí está muy muy oscuro, no hay iluminación. Entonces no es como que vamos a estar muy tranquilas, menos nosotros, porque estamos a la vueltecita de donde abrieron ese huequito para estar entrando y saliendo. Y vivimos puras mujeres solas. Entonces ya, luego, luego, en ese día, al siguiente que fueron a hablar con ellos, mi mamá y yo arreglamos lo de las cerraduras. Una noche antes yo había estado escuchado que estaban forjando la puerta, entonces yo no relacione, hasta que veo lo del robo. Entonces a lo mejor intentaron abrir aquí, pues. A lo mejor intentaron meterse a robar, entonces ya es como que te pones a pensar lo peor. Oye si se meten, ¿cómo voy a estar preparada yo para defenderme, o defender a las personas que viven conmigo? Somos puras mujeres.

E.- Me mencionaste ahorita, dijiste porque hubo robo, de nuevo. ¿Te había tocado escuchar que antes?

1.- En mi casa, cuando ya vivíamos ahí, cuando recién íbamos llegando. Son los mismo, porque fue la misma dinámica de robo.

E.- Mismo modus operandi.

1.- El mismo modus operandi, vaya. Nomás que con nosotros no les funcionó, porque nosotros teníamos, haz de cuenta que ellos abrieron la casa del vecino, hicieron como que una palanca con, tenían protección, la ventana del patio. Es por el patio por donde se meten, tenía protección la ventana del patio e hicieron como que una palanca para soltar la protección y por ahí meterse. En mi casa, quisieron hacer lo mismo. Nosotros teníamos una pala afuera, creemos que con la pala lo hicieron, pero nosotros teníamos arribita de la ventana, obviamente no se ve de la parte de atrás, pero teníamos arribita de la ventana un mueble de cocina, como una alacena, como un gabinete empotrado

en la pared. Entonces cuando ellos hacen la palanca, para quitar la protección, lo que hacen es que zafan el mueble de cocina y no se zafa la protección. Entonces el mueble de cocina tenía un montón, nosotros coleccionamos botellas, entonces al caerse pues se rompen todas las botellas y es un relajo y eso, nosotros creemos que por el ruido que se hizo ellos mejor se fueron. Y ya no intentaron seguir abriendo ahí. El mueble cayó encima del lavatrastos, el lavatrastos se rompió, se rompió el mueble, se rompieron todas las botellas, pero gracias a eso no se metieron. Entonces ellos se fueron, nosotros llegamos a la casa, y abrimos la puerta y fue, lo primero que vimos, fue el líquido de las botellas de vino casi llegando al tapete. Tenemos un tapete en la entrada, y fue como que inga.

E.- Desde la cocina, pues.

1.- Desde la entrada nos dimos cuenta de que casi a la entrada llegaban los líquidos de las botellas y ya vimos que estaba el lavatrastos caído, que, nosotros tenemos seguro en la casa. Entonces lo que hicimos, fue le hablamos al seguro, empezó a tomar fotos, empezó a tomarnos la declaración, etc. Todo se nos rembolso, porque nosotros si teníamos seguro. Pero no todos tienen ese tipo de, no todos tienen previsto que puede pasar esto. Entonces a nosotros, lo bueno es que no hubo perdida, todo hasta el último vaso que se nos rompió de la alacena, el seguro nos lo rembolso, todo, todo, absolutamente todo. Pero te digo, cuando paso eso con nosotros ya habían entrado a robar a casa, pero a casas vacías de la misma zona. O sea, se metían, como no había nadie que los escuchara, se metían para robar cableado, para robar este, las tuberías, lavamanos, las tazas de baño. Hasta las manijas de las regaderas, todo. Todo, todo, todo. Entonces ya pues, metimos un poquito de seguridad cuando paso aquello, ya no intentaron volver a meterse acá. Nosotros optamos por tener un perro, ahora ya tenemos un perro, en aquel entonces no teníamos, y pues la perra si se acerca alguien ahí, si empieza a ladrar mucho, pues. Pero ya no nos volvió a pasar, hasta ahora que paso la semana pasada que te digo, de con el vecino.

E.- Con el vecino.

1.- Y si estamos como que, viendo muchos detallitos que se te pasan como cuando no estás desconfiando. Ahorita con lo que paso, desconfiamos hasta de si pasa no sé, un señor que se vea un poquito feo.

E.- Es que sí, para hacer eso, los tienen que tener, como checados, estudiados.

1.- Sí, porque ellos sabían el horario, a lo mejor el vecino llego un poquito más temprano.

E.- Les falló.

1.- Ya ves que hay un parque enfrente de mi casa, ese parque tiene, está iluminado todo el tiempo, ya tenemos rato, desde el mes de agosto que fue mi cumpleaños, que de la nada se acabó la iluminación en el parque, no sabíamos por qué, pues. En todo el pasillo de entrada había, pero en, exageradamente y exclusivamente, en el parque no había iluminación. Entonces empezamos a ver que a veces se junta ahí tipillos, creemos que son los que hacen los robos. Porque se ponen ahí y empiezan como que analizar las casas, cuantos viven ahí, a qué horas entras a qué hora sale y por eso les conviene que allá oscuridad, porque te grabas su rostro, etc.

E.- Más si saben que no son vecinos. Como que prestarles atención.

1.- Sí, no creemos que sean de ahí de zona dorada pues, pero pues, si van ahí a hacer de las suyas. A lo mejor si son del fraccionamiento de atrás. Y siempre corren para allá.

E.- ¿Y has pensado en algún momento, moverte de zona dorada?

1.- No.

E.- ¿Ni regresarte a Villa Satélite?

1.- No, la verdad, fuera de esos inconvenientes yo, seguimos viviendo muy a gusto. O sea, son cosas que, si se pueden solucionar, ya estamos en eso, pues, en cerrar el muro, poner un poquito más de seguridad a la casa. Pues prevenir un poquito más ese tipo de situaciones, pero se vive, aun así, se vive a gusto ahí. Se duerme tranquilo, vaya.

E.- Está tranquilo, pero están estos casos.

1.- Y es a causa de lo que te digo, pues, del fraccionamiento de atrás, que se abrió esa parte del muro que está y pues son personas ajenas a nuestro coto. La ventaja era que era una semiprivada, entonces

ahora que está abierto ahí, ya no es semiprivada, porque ya no están personas exclusivas de ese coto, pues. Hay personas del fraccionamiento de atrás, quien sabe cómo vivan. O sea, nosotros ya sabemos que, si algo pasa ahí, siendo semiprivada, fue algún ataque de algún vecino o algo así, no. Pero hasta ahorita.

E.- Te tendría que responder y todo.

1.- Sí, ahorita que no es nada más la gente de nosotros que está ahí, pues ya no, pues es cuando no se sabe, pues. Cerrando el muro vuelve a ser semiprivada y volvemos a estar como que tranquilitos.

E. ¿Y tú te sales temprano de tu casa?

1.- Ajá.

E.- ¿Y vuelves tarde? ¿verdad?

1.- Sí.

E.- ¿Y en ese lapso se quedan tu amiga y tu mamá ahí?

1.- Mi amiga llega después que yo, porque ella trabaja hasta más tarde. Mi mamá dependiendo, porque ella trabaja en escuelas, cuando le toca trabajar en la escuela de ahí de los Ángeles, cuando sale si se va a comer a la casa. Que te estoy hablando lo que son las 12:30 y ahí se queda en la casa un buen rato. Pero cuando le toca en otras escuelas, se va a la casa de mis abuelos a comer allá. Entonces la casa tanto puede estar un día vacía hasta las 9 o 10 de la noche, como puede estar todo el día con gente, pues. No tenemos los mismos días de descanso. Mi amiga descansa miércoles y jueves, mi mama descansa sábado y domingo, yo descanso domingo. Entonces casi nunca está del todo sola un día, siempre hay alguien. Pero pues, no es como que una dinámica que se puedan grabar, pues. Es muy rotativo el horario con nosotros.

E.- No como con tu vecino que siempre sale a la misma hora y regresa a la misma hora.

1.- Sí, sí, sí.

E.- ¿Y ahorita que haces, ahorita a que te dedicas?

1.- Estoy estudiando en las mañanas, saliendo de la escuela entro a trabajar, y salgo a las 7:30 de lunes a viernes, y los sábados a las 7.

E.- ¿En dónde trabajas?

1.- Se llama London Boutique.

E.- ¿Para dónde está?

1.- Está en la plaza 255, en el Desarrollo Urbano Tres Ríos. Se llama boulevard Enrique Sánchez Alonso.

E.- Entonces, ¿Cómo le haces tú? Porque desde la mañana sales de tu casa, ¿a qué hora sales? ¿A qué hora regresas? ¿Cómo es un día normal de Alma?

1.- Yo salgo de mi casa a las 8:30, 8 de la mañana. Tomo en la esquina de mi coto, tomo un Nuevo Culiacán al centro. Llego al centro, me deja a una cuadra de la escuela, saliendo de la escuela, camino a. Mi escuela está en el puro centro, entonces camino a Carl's Jr., ahí pasa el Lombardo, y el Lombardo se viene por todo tres ríos, por todo el boulevard y me deja enfrente de mi trabajo. Entro aquí, abro aquí a las 11, 11:30, me estoy todo el día aquí. Cuando salgo muy tarde, ya no alcanzo el Lombardo porque dejan de pasar temprano, tomo un Uber. De aquí de la plaza a Forma, y ya de Fórum camino al centro, o ya de Fórum tomo un Huertas, dependiendo la hora, porque si es temprano todavía alcanzo un Huertas y el Huertas me deja en la entrada de zona dorada.

E.- Y en la entrada de zona dorada nada más caminas a tu casa.

1.- A mi casa.

E.- ¿Es muy lejos la entrada?

1.- Son como, 4 cuadra y media, 5.

E.- ¿y actividades de recreación? Que aparte salgas, así cuando sales, ¿Cómo le haces?, ¿después de la escuela, al trabajo y de aquí te vas?

1.- Cuando salgo es de aquí del trabajo siempre, porque igual no salgo tan tarde, entonces yo me vengo preparada con la ropa que me vaya a poner, etc. Entonces de aquí ya me voy. Cuando voy a salir a algún lado me voy más tarde de aquí, porque me quedo arreglándome y eso, en vez de irme a mi casa a cambiar. Y de aquí pues siempre me muevo en Uber, cuando voy a salir a alguna fiesta o algún evento, o algo, pues me muevo en Uber.

E.- ¿Siempre te mueves en Uber? ¿Tiene carro tu mamá?

1.- Si, mi mamá tiene carro.

E.- ¿Cuántos carros hay en tu casa?

1.- Hay un carro nada más, en mi casa.

E.- ¿Tienes algún otro transporte? ¿Tienes bici? Por ejemplo.

1.- Si, pero no se presta mucho para que la use en esa zona.

E.- Entonces tienes un carro y una bici en tu casa.

1.- Ajá.

E.- ¿Pero ahorita te mueves principalmente en camión?

1.- En camión y en Uber, de hecho, ahorita más últimamente en Uber que en camión. Por los tiempos y eso.

E.- ¿y encuentras algún inconveniente moviéndote en el camión? ¿Tardan mucho? ¿Tienes fácil acceso a ellos?

1.- Si, por eso. Es un poquito más tardado, porque son camiones que si son muy rápidos. O sea, de zona dorada a Fórum el Huertas hace 9 minutos. Y de Fórum a aquí el Lombardo hace que te digo, unos 5 o 10 minutos máximo. Porque es un tramo recto y súper, el transito es rápido.

E.- Vía rápida.

1.- Vía rápida, pero tardan mucho en pasar los camiones. No es tanto el tiempo en que los camiones tardan en hacer a cierto lugar, si no el tiempo que tardan en pasar. Entonces se me va mucho tiempo ahí y a veces opto por pagar mejor un Uber.

E.- ¿Entonces es la tardanza, principalmente?

1.- Sí.

E.- Lo que te hace agarrar Uber. Porque estamos hablando que ya agarrar Uber si te hace un paro con el tiempo, pero en el costo, pues es más a los 8.50 que pagarías en el camión, ¿27 es la tarifa mínima?

1.- 27, es la tarifa mínima.

E.- A qué lugares regularmente, si te dicen que, ey, Alma dónde estás, en el trabajo, vamos después a tal parte, ¿a qué lugares te mueves principalmente?

1.- Aquí al Fanatics, abajo, los sábados. Aquí al Fanatics, los sábados. Entonces nada más salgo de mi trabajo, bajo las escaleras y ya llegué. Los jueves voy o puedo ir al Molokai, al peor para el sol.

E.- ¿También Uber?

1.- También Uber.

E.- Te salva la vida el Uber.

1.- Sí, o viene por mí, pues.

E.- ¿Con que frecuencia sales después del trabajo, te vas a otro lugar?

1.- Casi todos los días.

E.- Casi todos los días ¿tienes un día de descanso?

1.- El domingo.

E.- Y en tu casa, por ejemplo, cuando tienes que moverte con tu mamá, ¿te mueves con ella en el carro?

1.- Sí.

E.- ¿Cuándo hacen las vueltas? O te toca salir con tu amiga, ¿se van todas en el carro?

1.- Sí, todas en el carro.

E.- Y, por ejemplo, para hacer las compras ¿en dónde las haces? De que ir al súper.

1.- Siempre vamos, tenemos una bodega Aurrera ahí en zona dorada, y tenemos un Ley en los Ángeles, también nos queda muy cerca. Si nos vamos en el carro, porque vamos a la bodega y luego vamos a la Ley y vamos al Wal-Mart de la Isla. Son los tres súper mercados que visitamos para hacer las compras de la semana siempre.

E.- ¿Y porque tres? ¿Cuál prefieres?

1.- Mira, en una compramos todo lo detergente, todo lo detergente lo compramos en bodega Aurrera, todo. Y en Ley compramos las verduras, casi siempre compramos las verduras ahí. Y dependiendo también los precios de las carnes y eso. Y en Wal-Mart todo lo demás. Como que compramos más en Wal-Mart.

E.- ¿Y a cuál de los tres van más?

1.- A la Ley, si porque es la que está más surtida y más cerca. Obviamente está más surtido Wal-Mart, pero si nos queda un poquito más retirado.

E.- Entonces es por la cercanía, por algo rápido. ¿Con que frecuencia hacen las compras, más o menos ustedes?

1.- Una vez a la semana.

E.- Se van en carro, y antes de salir de tu casa, o cuando te toca también, por ejemplo, hacer las compras o que salir con tus amigos. ¿piensas en la mañana los desplazamientos que vas a tener en el día? ¿Te organizas antes de salir de tu casa?

1.- No siempre.

E.- ¿No siempre? ¿Cuándo sí?

1.- Cuando, yo voy a la escuela tres días a la semana, no voy todos los días. Cuando me toca ir a la escuela, se es como que, ah me tengo que levantar a las 8:00 de la mañana, si me bañe en la noche me puedo levantar a las 8:30, nada más me cambio y me voy, y ya después a la escuela y me tengo que ir al trabajo. Tengo que tener bien marcadito el tiempo, porque mi horario de entrada aquí es mi horario de salida en la escuela, me dan un ¿Cómo se dice?

E.- Como un lapso.

1.- Si, me dan un tiempo, no me acuerdo como se dice, cuando te dan minutos más para llegar pues. Porque mi horario de salida es a las 11 y mi horario de entrada al trabajo es a las 11, entonces aquí al trabajo puedo llegar a las 11:30, pero a la escuela no puedo salir más temprano. Entonces en cuanto salgo de la escuela, si me tengo que venir, de volada. No me puedo distraer, entonces es como que salgo y corriendo a tomar el camión para acá, si se me hizo un poquito tarde por x o y, ya tomo un Uber, igual es muy bajo, me cobra la mínima, del centro a aquí.

E.- Entonces cuando si lo planeas, lo planeas en base al tiempo, principalmente.

1.- Sí.

E.- ¿Y te mueves en Uber cuando estás muy apurada? Por lo mismo, por el tiempo. ¿Y la bici, porque no la usas?

1.- Bueno, la zona donde vivo yo no soy así como que, si me gusta mucho andar en bici. Pero nunca me he movido toda la vida en bici. Y en zona dorada, para venir de allá a mi trabajo, son muchas subidas y bajadas. Muchas, muchas subidas y bajadas. Entonces la uso como más para pasearme, no para transportarme.

E.- De recreación.

1.- Ajá, casi siempre traigo vestidos, entonces como que las lomas, el vestido.

E.- Mala combinación.

1.- Sí, no, bicicleta y vestidos no es muy fácil.

E.- ¿Y qué necesitarías tú para sí usarla como medio de transporte? No tanto para recreación.

1.- Yo pienso como tienen un proyecto, ahí para mejorar las calles, la carretera a Imala, que es la que pasa para zona dorada. Yo pienso que si queda como me imagino, yo ya si empezaría a usar la bicicleta como medio de transporte, porque realmente yo veo que no es una, no es una trayectoria larga la que yo cruzaría para desplazarme de mi trabajo a mi casa, pues. Es todo el malecón, es el boulevard de la carretera, es todo el malecón derecho y todo el Sánchez Alonso, pues. Si queda como yo me imagino, que es como que más pareja, los cuatro carriles que dijeron que iba a ser, ya a mí se me prestaría mucho para sí utilizarla como medio de transporte. Aparte de que se va a poner más contento mi bolsillo, pues.

E.- ¿Y ahorita cómo está? Te la imaginas como va a quedar, ¿Qué es lo que no te gusta?

1.- Es un show las horas pico, ya sabes de tráfico, que todo mundo sale a la escuela lo que es a las 7 a las 9 de la mañana. Se pone bien, bien horrible. Y bien pesado el tráfico, porque nada más es un carril de ida y un carril de vuelta. Entonces, si viene, por ejemplo, un camión de carga pesada, tienes que irte a su paso. Súper lento, entonces no me gusta, que nada más es uno de ida y uno de vuelta y ahora ha crecido mucho la ciudad para allá, entonces ya hay como que más personas que viven allá, por lo tanto, tiene que ser la vía más accesible para transitar y no lo es. Y tampoco hay como que muchas rutas alternas para irte, tiene que irte obviamente por ahí, a fuerzas te tienes que ir por ahí, pues.

E.- Ajá, es como que un carril de ida y uno de vuelta.

1.- No hay como que otra salida, pues.

E.- Entonces tú si te pones eso en mente, cuanto tienes que salir de tu casa de, me voy a ir antes no vaya a ser que me toque.

1.- O me voy después, de la hora.

E.- Ya te la sabes, ya la conoces, ya le calculas. Oye y gente, por ejemplo, que no viva en zona dorada, pero que no esté muy convencida del uso de la bicicleta, ¿Por qué crees que sea? ¿Por qué hay obstáculos para el uso de la bicicleta?

1.- No hay mucho, aquí en Culiacán no hay mucha, facilidad para el ciclista. No hay mucha, como que no les importa mucho implementar ciclo vías, cuando el ciclista exige como que no se le escucha mucho, entonces es como que, la gente pocas veces alza la voz. Entonces como que o faltan más ciclistas o faltan más voces fuertes que se tomen en cuenta, porque la mayoría d los jóvenes que yo conozco aquí si usan la bicicleta. Entonces si hubiera un poquito más de facilidad para el ciclista, yo creo que seriamos muchos más.

E.- Entonces, tú, tienes fácil acceso a los camiones, me dijiste. Sobre todo, al Nuevo Culiacán, ¿Qué opinas de transporte público? A ti que te toca andar todos los días sobre los camiones, ¿Qué opinas? El servicio, el tiempo.

1.- Hay muchos, la mayoría de los camiones no, no van como, como que pensando en la seguridad del pasaje. Van muy rápido o van jugando carreras con otros. Pegan frenones de una, o sea vienen personas mayores, de la tercera edad y vienen paradas en ciertas ocasiones, y pegan frenones y me ha tocado ver como se cae la gente y todo. O sea, no hay como que, yo no sé, pero por lo que veo no creo que haya cursos para ellos sobre cómo manejar o eso, hay muchas. Para mi hay muchas desventajas del transporte público en ese sentido. Ellos tienen un tiempo, creo, tienen que checar, entonces como se les hace tarde por tráfico o algo, empieza a andar a velocidad que no son convenientes para la cantidad de personas que traen. Y tomando en cuenta que la mayoría de los camiones, sobre todo las rutas que yo manejo, siempre vienen al tope. Entonces viene mucha gente parada y es todavía más riesgoso, pues.

E.- ¿Entonces consideras que sería como la capacitación de los choferes el principal obstáculo? No si existen cursos. Ya sacaron una entrevista a un chofer y si dicen que te dan cursos. No son precisamente los más completos, pero si hay cursos. ¿y cómo te sientes al viajar, al momento de tomar el camión, al momento de pedir el Uber? Te sientes segura.

1.- En Uber sí.

E.- ¿En Uber más que en camión?

1.- Sí.

E.- ¿En camión no te sientes tan segura?

1.- No.

E.- ¿Por qué?

1.- En Uber, tienen, se califica al conductor, desde la llegada al tiempo, a la manera de conducir, la amabilidad con la que trata al usuario, la limpieza del vehículo, el tiempo de llegada, etc. Entonces como que es una aplicación donde tú puedes, si no estás conforme con el servicio que te dieron, se le da una mala calificación y punto. En cambio, si vas en un camión, tu no le puedes dar una mala calificación al chofer, ojalá se pudiera y ojalá tuviera una sanción o una ventaja, el tener un mejor servicio con los pasajeros, vaya. Entonces obviamente por ese tipo de cosas, si es como que más, me siento más segura y cómoda en un Uber, pues. Aparte que el chofer, también califica al usuario.

E.- ¿Neta?

1.- Entonces la reputación, de tanto como el conductor como el pasajero, queda marcada en la aplicación.

E.- Oh, yo no sabía.

1.- Información que cura.

E.- Oye, ¿y consideras que cambio la manera de moverte, de transportarte en la ciudad cuando vivías en Villa Satélite ahora viviendo en Zona dorada?

1.- Si, si porque, yo creo que son un poquito más rápidas las rutas. Al llegar a zona dorada.

E.- Los tiempos. ¿Es mucho el cambio?

1.- Sí.

E.- ¿Sí? Más rápido. Y ahorita que estamos enamoradas de Uber, bueno yo tengo una camioneta, pero, ¿es mucho lo que inviertes en Uber? Por ejemplo, en tu trabajo, ¿Cuánto ganas?

1.- Yo tengo un sueldo base de 1500 a la semana, y ¿Cuánto vengo gastando en Uber en promedio a la semana? ¿Esa es la pregunta?

E.- Sí.

1.- Yo creo que, no sé con exactitud, pero si uso todos los días, que me ha tocado, la semana pasada use Uber todos los días. Yo creo que fueron como que 100 diarios en un promedio. Entonces son los 1500 de mi semana menos 600 pesos del Uber.

E.- Y si sumamos que usas también transporte público. ¿Y en transporte público cuanto inviertes?

1.- Unos, si tomo Uber en un día nada más tomo 2 camiones, entonces son 16 pesos más al día.

E.- ¿No son 17? Entonces, bueno, ya es más bajo. Pero por comodidad prefieres usar el Uber.

1.- Y por rápidos.

E.- ¿Considera que lo que inviertes en transporte es mucho o poco?

1.- Mucho.

E.- Evidentemente, pues es que también a ti se te acomoda apenas haciéndolo así, ¿no?

1.- Sí.

E.- Es como que la única manera en que podrías armarla con los tiempos. Y en general el transporte en Culiacán, ya sea en bicicleta, en Uber, en taxi, ¿taxi no lo usas? ¿Lo usabas antes de que entrara Uber?

1.- Uso un taxi, un taxi que tiene 5 años transportándome, pero nada más trabaja en las noches. Entonces en la noche se me acomoda más a mí también, porque es cuando Uber sube su tarifa dinámica y a mi ese taxi me cobra 50 pesos a donde vaya. Entonces el único taxi que uso es el de esa persona, pues. Que le llamo si está desocupado va por mí y me cobra 50 pesos a donde vaya, entonces es como que. Aparte ahí si me da seguridad, una persona que ya conozco.

E.- Desde hace años.

1.- Si, él trabaja a las7 y termina de trabajar a las 5 de la mañana.

E.- ¿El transporte que menos usas en la bici?

1.- Sí. Es el que menos uso.

E.- Y de ahí es el transporte público.

1.- El camión, de ahí Uber.

E.- ¿Encuentras algún inconveniente en general en la ciudad, con esos transportes? Inseguridad, costos.

1.- No, pues, pues Uber va entrando.

E.- En realidad la población que lo hemos usado es muy poca.

1.- Si, sí, pero, igual como que es muy cerrada al cambio la ciudad. Falta establecer mejor las rutas de camiones y eso, y capacitar más a los choferes. Esos son los inconvenientes de los camiones.

E.- Pero dejando de lado como manejan, que, si manejan súper tosco, los camiones te tocan limpios, te tocan con aire, que no van jugando carreritas, por ejemplo.

1.- Ah, no, es más común que me toquen sin aire y sucios. Los que traen aire si los traen más limpiecitos.

E.- Los que usas tu son nuevo Culiacán y huertas, ¿verdad?

1.- Y lombardo.

E.- Ah, el Lombardo que te trae para acá. Algún comentario que se te haya pasado, que me quieras hacer.

A. No, creo que no.

E.- Ah pues, entonces te voy a agradecer mucho por dejarme entrevistarte, y dejarme venir para acá. Igual te voy a recordar lo que te dije, de si le puedes decir a tus vecinos, para la investigación. Sí, no sé, cuando regrese seria eso. Yo me voy pasado mañana y me voy el lunes. El lunes no se trabaja, hay puente, y ya me regreso el lunes.

1.- Pues igual me hablas cuando llegues y yo.

E.- Igual si te topas a tus vecinos les comentas y ya me pongo en contacto con ellos.

1.- Ah, okey, si está bien.

Código de entrevista: E-Zd-II

Nombre ficticio: Rodrigo

Sexo y edad: Hombre, 32 años

Rodrigo, E-Zd-II

E.- Lo primero que te voy a preguntar es tu edad, tu nombre perdón.

1.- (nombre completo), 32 años.

E.- 32 años, tú vives en Zona Dorada, ¿verdad?

1.- Sí.

E.- ¿con quién vives? ¿cuántas personas viven en tu casa?

1.- Somos cinco, una mascota, que sería mi esposa, yo y tres hijos.

E.- Las edades de tus hijos.

1.- Seis, cuatro y uno.

E.- Seis, cuatro y uno, ¿tu esposa tiene la misma edad que tú?, ¿verdad?

1.- No, 31.

E.- ¿En zona dorada desde hace cuánto viven?

1.- Tres años.

E.- ¿Y qué fue lo que los llevó a vivir a zona dorada? Hubo alguna cuestión.

1.- Pues sí, la cercanía, la relación de cercanía y precio, porque relativamente está cerca de la Isla que es donde trabaja mi esposa, bueno, trabajaba hace tiempo, está relativamente cerca de las quintas, que es donde vive mi familia. Está cerca del malecón nuevo, entonces preferimos este rumbo sobre irnos a Valle Alto u otro lado.

E.- ¿Esos eran como sus opciones?

1.- Pues es que es lo más normal aquí en Culiacán, o sea, la gente de 30 y de mi edad, pues, prefiere las casas nuevas, número uno por el precio y por ejemplo entre las opciones estaba la zona conquista o zona dorada que son los más nuevo y fuera de esas opciones todo ya era casas usadas y eso y no nos gustaron.

E.- ¿Y hace tres años hubo algún evento o motivo que detonó el que llegaran a vivir ahora allí a zona dorada? ¿Antes en donde vivían?

1.- Pues sí, porque vivíamos en Mazatlán, entonces, cuando llegamos aquí buscamos casa y ahí decidimos, pero básicamente la decisión final era irnos a la zona de la conquista o a zona dorada.

E.- Y ganó entonces por la cercanía a los lugares a lo que ustedes se movían.

1.- Sí.

E.- Bueno ¿influyó de alguna manera el precio o las características de la vivienda para que ustedes se fueran a vivir ahí?

1.- No, son muy parecidos, por ejemplo el comparativo que teníamos era una privada que se llama la Castellana que está ahí por donde está la Conquista y esa casa valía 630 y acá la que compramos nos costó 625, entonces es prácticamente lo mismo y tenía el mismo número de cuartos el mismo número de baños, la única diferencia puede ser que acá en la conquista estaban unas privaditas y acá con nosotros es un coto que no está cerrado y que en un futuro se puede cerrar, pero básicamente no hay diferencia.

E.- Entonces fue básicamente la cercanía de lugares a los que pueden ir, ok. ¿Y qué te agrada de ahí de dónde vive?

1.- Pues número uno es la rapidez con la que estás en el malecón nuevo, esa es la número uno. Número dos, las instalaciones de parquecitos y todo que hay ahí cerca, de hecho, frente de la casa hay un parque y nada más, eso es lo principal.

E.- Y el malecón nuevo, me dices que te agrada la cercanía con el malecón nuevo porque tú lo consideras una vía rápida o, algo que te lleva a donde deseas ir.

1.- Pues es que de mi casa por ejemplo a fórum son ocho minutos, es bien rápido, obviamente con tráfico pues si te avientas unos 15-20 minutos, pero es un extremo por decir de un día a medio día o fines de semana, pero sin mucho tráfico en 5-8 minutos estas en las quintas, en la campiña, en fórum y puntos del centro como la catedral en 10-12 minutos y en carro ¿no?, el camión si da un chingo de vueltas.

E.- ¿Y qué le desagrada?

1.- Pues que hubo una ola de robos, de hecho, se nos metieron a la casa en una ocasión y nos robaron. Se le han metido más o menos a unos cuatro vecinos en nuestro coto, más en otros cotos que he escuchado que se han metido. Ahorita como están desarrollando para allá la parte de la educativa.

E.- La ciudad educativa.

1.- Entonces le metieron mucha seguridad, le metieron ahí reforzaron todo eso y pues tu sabes que más o menos detectan quienes son los raterillos ahí y fueron y los aplacaron, incluso ahorita no había nada. Si tiene más de un año que no te enteras de que se lo robaron, está muy tranquilo pues.

E.- ¿Y considerarían la posibilidad de cambiar de residencia? ¿Y por qué?

1.- Pues, principalmente, hablando de unos 10 años más ¿no?, ahorita no nos cambiaríamos, en unos 10 años más una casa más grande.

E.- ¿Y hacia dónde te gustaría?

1.- Porque por ejemplo ahí donde vivimos pues las casas son todas igualitas y los cuartos son de tres por tres, todos los cuartos son tres por tres y a lo mejor una casa que esté más amplia o incluso que dices yo la quiero así la construyes y puedes hacer los cuartos un poquito más amplios con su closet y todo, ahí están medio apretados, pero estamos hablando de tener presupuesto también.

E.- ¿Claro, entonces de aquí a diez años tendrías un presupuesto?

1.- Un estimado, pues.

E.- Y de cuánto podría ser ¿Y hacia dónde te gustaría moverte?

1.- Me gustaría, pues es que en ese momento yo creo que va a haber muchas más opciones ¿no?, pero si fuera ahorita me gustaría moverme a la campiña o a las quintas.

E.- Una zona más céntrica.

1.- Sí.

E.- ¿Y por qué esas zonas?

1.- Pues aquí es donde crecí.

E.- ¿Te gustan? ¿Es como un sentido de pertenencia o algo así?

1.- Si es que aquí puedes andar así en bici, o sea, lo bulevares si están muy transitados, pero está mejor, muy tranquilo.

E.- ¿En tu casa cuántos carros tienen?

1.- Dos.

E.- Dos, ¿y son carro chico, carro grande?

1.- Los dos son medianos, son así, un gol y un Aveo.

E.- ¿Y tienen algún otro tipo de vehículo?

1.- Una moto, pero es de lujo, pero no la ocupo pues, ahí la tengo, no la muevo.

E.- No del diario, ¿para que la usas?

1.- Para pasearme, ir a comprar cerveza, tirar rostro.

E.- Y bicis, ¿no tienen? ¿Y los niños?

1.- Pues sí, tenemos dos bicis y dos patines, pero son de juguete, no son medio de transporte.

E.- ¿Y tú a que te dedicas Rodrigo?

1.- Soy empleado de Nestlé y trabajo en el departamento de ventas y atiendo negocios a detalle, tenditas principalmente.

E.- ¿Y a qué horas entras al trabajo?

1.- A las 6:30 y salgo a las seis de la tarde. Seis y media de la mañana a 6 y media de la tarde y agarro más o menos tres horas de comida.

E.- ¿Y para comer vuelves a tu casa?

1.- Sí.

E.- Y por ejemplo en un día normal, ¿me podrías describir cuáles son tus vueltas?

1.- Pues como estoy en ventas es en calle ¿no? Entonces normalmente abrimos la junta en la mañana a las seis y media.

E.- Sales de tu casa ¿a qué horas?

1.- Si, salgo de mi casa a las 6:15 por ahí, llego a la oficina a las 6:30 más o menos

E.- ¿La oficina dónde está?

1.- Está por la salida norte a un lado del motel parís. Me voy todo lo que es el malecón nuevo, luego doy vuelta y luego me voy así por la Ricardo Arjona, ¿Cómo se llama?

E.- Rolando Arjona.

1.- Y hago más o menos 15 minutos porque a esa hora no hay tráfico y si te fijas está de punta a punta y no hay tráfico por el malecón, entonces llego allá a las seis y media y me vuelvo a salir a la calle más o menos a las 9, generalmente desayunar en algún parte ahí y luego ya me voy a ruta con los vendedores y como a las 12:30 ya cierro lo que es la ruta y, bueno yo no cierro, el vendedor se queda en ruta y yo pues ya me retiro de ahí, me voy a mi casa y regreso a la oficina más o menos a las 15 para las tres, llego a la oficina a las ponle 3:10, porque ahí si hay más tráfico y me salgo de la oficina a las seis, llego a mi casa a las más o menos 6:30.

E.-Entonces de tu casa, haces dos vueltas en el día, ¿algún inconveniente que te encuentres en un día normal?

1.- Pues ahí principalmente, es que para mi casa la calle de dos carriles, no es de cuatro carriles, sino que son dos, entonces con una grúa o con un camión de volteo como hay mucha construcción para allá, ya con eso se trabó todo ¿no?, y por ejemplo a mí no me pasa porque yo salgo de mi casa a las 6:15, pero la gente que sale al 15 para las ocho pues si se avienta 20 minutos nomás para salir de ese pedacito

E.- Sí, la carretera a Imala.

1.- Sí de ahí de Los Ángeles al malecón, te avientas 20 minutos en un ratito y luego la gente pues ya sabe y se amontona, donde no hay carril inventan un carril y luego se quieren meter acá o se van en sentido contrario.

E.- ¿alguna vez usas el transporte público?

1.- No

E.- ¿Es raro?

1.- Nunca lo uso.

E.- Y tus hijos para llevarlos a la escuela, ¿van a la escuela, van a Guardería?

1.- A Kínder.

E.- ¿Cómo se organizan los desplazamientos?

1.- Pues mi esposa es la que los lleva.

E.- Tu esposa los lleva, ¿a qué horas?

1.- Alas 8:30 más o menos, 8:40.

E.- ¿Y dónde está la escuela? ¿Aquí en la campiña?

1.- En la campiña.

2.- Salgo a las 8:45 y llego aquí cinco para las nueve.

E.- ¿Es escuela pública o escuela privada?

2.- Pública.

E.- ¿Y por qué, que les hizo escoger para acá por este rumbo la escuela?

1.- Quedaba de pasada para su trabajo, bueno no quedaba de pasada, pero para el rumbo más bien.

E.- ¿Entonces es una cuestión de organización de desplazamientos no?

1.- Sí.

E.- La elección de la escuela.

1.- De hecho, pues nada más consideramos dos kínder y uno estaba aquí en la campiña el otro en las quintas porque Diana trabajaba ahí en la isla.

E.- Te encuentras algún contratiempo cuando llevas los niños a la escuela algún

2.- Tráfico.

E.- ¿Pero los llevas en carro verdad?

2.- El día que entro a las ocho sí, tengo que ir a las 7 y así entro a las 8:10.

E.- ¿Cuál es la hora pico cuando va para allá?

1.- A las ocho, o sea el horario cuando entras a las ocho, la gente sale 15 para las ocho - y a las siete de la noche- es una cosa espantosa.

E.- ¿Y crees que se deba a alguna cosa en particular?

1.- Pues que nada más hay dos carriles.

E.- Y es la única entrada a la zona dorada.

1.- De hecho, ese es otro punto que no hay otra salida.

2.- Y ya está creciendo mucho, hicieron, ya hay tres fraccionamientos por la parte de atrás de zona dorada.

E.- Y durante la tarde los niños hacen alguna actividad extra escolar.

2.- Estaba llevándolos a Ballet.

E.- ¿A ballet? y ¿a qué horas iba a ballet?

2.- A las 5.

1.- De 5 a 6.

E.- ¿Y a dónde era que iban?

2.- Aquí en la Campiña.

E.- ¿Aquí a la campiña? ¿Y es una cuestión también de la ubicación el que la hayas traído aquí o era por la escuela?

1.- Por la maestra, porque si hay más céntrico.

E.- ¿Y los llevan al parque o a las canchas?

1.- Sí, pues el parquecito está enfrente de la casa.

E.- Enfrente de tu casa, ¿y cómo consideras esas instalaciones?

1.- Excelentes, hay jardinero y todo.

E.- ¿Pero ustedes les pagan? ¿ustedes pagan el mantenimiento?

1.- Sí se da una mensualidad, y de ahí.

E.- Entonces al parque van caminando.

2.- Se cruzan la calle y van caminando.

E.- Se cruzan la calle y van caminando, ¿y la mayoría de la gente que vive ahí en zona dorada es más o menos de su edad? ¿tienen hijos también pequeños?

1.- Hay muchos niños de la edad también, también salimos al parque Las Riberas también nos queda así nomás agarras el malecón y ya ahí está.

E.- ¿Y entre semana al parque las riberas?

1.- No entre semana no.

E.- Solo los fines de semana, y ¿con qué frecuencia visitan el parque las riberas?

1.- Pues una vez al mes más o menos.

E.- ¿Hacen qué, 10, 15 minutos al parque las riberas? Y por ejemplo para ocio o recreación, ¿van al cine?

2.- Al Malecón.

1.- Pues si lo que es el Malecón y Tres Ríos, vamos mucho al sushi que está ahí en los Tres Ríos, es nuestra salida, ya con los morrillos son, nuestras salidas son a medio día y en la tarde ya en la noche casi no.

E.- ¿En medio día entre semana también?

1.- No entre semana no.

E.- Solo los fines de semana, y ustedes porque ¿dijiste que también tienes una mascota no? ¿consideran algún paseo extra para la mascota cuando llevan a los niños al parque? ¿al parque que tan frecuentemente van con los niños?

1.- Cinco días a la semana.

2.- Yo casi todos los días los llevo.

1.- Entre semana todos los días, en fin de semana si van con su abuela o algo ahí ya no.

E.- ¿Y qué tanto duran en el parque?

1.- Una hora o ¿cuánto están ahí?

2.- Esta semana últimamente han salido mucho.

E.- Para algún lugar por ejemplo que les quede más lejos de su casa, que no sea por ejemplo las riberas o el restaurante, que van a pasear al cine o al fórum, ¿con que tanta frecuencia lo hacen? ¿cuántas veces al mes?

1.- Pues, dos o tres, pero unas tres veces.

E.- ¿Con qué tanta frecuencia comen fuera de su casa?

1.- Unas dos veces a la semana.

E.- ¿Y hacia dónde están los restaurantes que visitan?

2.- Tres ríos, vamos al Cabanna, vamos al sushi al Matsuri, nomás y al emporio del malecón y Carl's Jr. y a las hamburguesas tex-grill. Al cine no, porque no les gusta mucho.

E.- ¿Y cuando salen ustedes en pareja es al Tres Ríos también?

2.- Con mi mamá yo voy que es en el nuevo Culiacán, como unas tres veces a la semana.

1.- Pero ella te hace 25 minutos.

2.- Yo llego bien rápido, me voy por todo el malecón y ya.

E.- ¿Y qué les hace elegir la zona de tres ríos para restaurantes?

2.- El acceso.

E.- ¿El acceso? les queda más cerca.

2.- Pues es que es el malecón, el malecón nuevo te lleva hasta allá, en cambio pues irte acá por el Paseo del Ángel si está cerca nomas por el malecón y te bajas por la Aquiles Serdán, pero más que nada el rápido acceso a los tres ríos.

E.- Dicen que van tres veces a la semana más o menos ¿siempre van en carro? Está de 10, 15 minutos los lugares que frecuentan, los horarios en que los frecuentan a mediodía y en la tarde.

1.- Generalmente es el viernes después de las tres, sábado después de la una y domingo también después de la una. Son las horas que salimos más o menos

E.- ¿Y ustedes como pareja que horario tienen? para salir.

1.- La última vez salimos a las 9.

E.- ¿O sea salen de noche?

1.- Pues sí, pero de eso es tres veces al año, cuatro.

E.- ¿Para las compras de la casa, a donde van?

1.- Al Wal-Mart la isla, hacemos ocho minutos.

E.- ¿Van en carro? y la razón por la que van ahí es la cercanía.

2.- Porque mi marido es bien fresa y no se mete a la ley ni a la bodega Aurrera.

1.- Es que también es la preferencia del súper, porque no me gusta la ley exprés que está cerca de mi casa, ni la Aurrera que está cerca de la casa.

E.- Y dentro de las opciones que te gustan es la más cercana, ¿antes de salir de su casa tú o Diana consideran que planean su ruta o viaje para hacer los menos desplazamientos posibles?

1.- Pues hace tres años si, pero ahora es en automático, como vamos a los mismos lugares siempre ya es una ruta y no me la muevas.

E.- Y si tienes que hacer algo extra, ¿consideras o lo piensas antes de salir como para de tal manera que vayas a hacer menos viajes?

2.- ¿si planeas la ruta?

E.- Sí.

2.- Yo si la planeo.

E.- ¿y cuál es el motivo? ¿ahorro de tiempo ahorro de gasolina? ¿tiempo? Entonces bueno se podría decir que la opción que más utilizan ustedes como medio de transporte es el carro, ¿cómo consideran que sea moverse en carro en la ciudad, ¿cómo consideran que sea esto? es decir, ¿es caótico, es fácil?

2.- Pues a mí se me hace fácil porque me evito horas pico, porque planeo, porque me organizo.

1.- Yo si lo veo estresante la verdad.

E.- ¿Si tuvieras medios de transporte de público que fueran eficientes consideras utilizarlos?

1.- Pues sí si los utilizaría, pero no para el trabajo porque tengo que andar en ruta.

E.- Pero, por ejemplo, si tuvieras una opción de que tú de tu casa pudieras salir en un transporte público eficiente, rápido y llegar a tu trabajo.

1.- Si, si lo usaría si tú me dices, voy a irme por una ruta que ya existe, pero tiene un camión nuevo con comodidad y todo si la usaría, pero pues es difícil a veces por el diseño de la ruta, normalmente te deja en la catedral y luego tienes que transbordar, entonces pierdes una hora y media y de por si uno está estresado por llegar temprano al trabajo ahora más en camión, imagínate.

E.- ¿Entonces tú usas el carro por una cuestión de comodidad y de tiempo?

1.- Si, para ahorrar tiempo.

E.- ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- No pues ahí no aplica porque tengo más de no sé cuántos años que no lo uso.

E.- Pero ¿cuál es tu percepción como no usuario?

1.- Yo veo camiones viejos, los más nuevos los metieron hace diez años que estaba yo en la escuela, ya estaban los camiones que están ahorita.

E.- ¿Y desde la casa de ustedes tienen fácil acceso transporte público, si ustedes necesitan utilizarlo?

2.- Si, acá en la esquina pasan.

1.- Pasan por la esquina, pero es la única ruta, no hay muchas opciones, pero, aunque sea la única ruta sabes que va y te deja en la catedral.

E.- En el centro, hacia el centro se mueven.

1.- Y si es muy accesible porque yo me doy cuenta que la gente de la otra colonia que está acá enseguida vienen y agarran el camión acá en la esquina, a ellos se les hace más fácil caminar hacia aquí a zona dorada que esperar el camión allá en Los Ángeles.

E.- ¿Y la bicicleta, alguna vez la has usado de manera recreativa o como medio de transporte?

1.- Pues sí, pero hace más de 18 años.

E.- ¿Y para qué la usabas, de manera recreativa o te transportabas?

1.- No, iba a la escuela de inglés en la bici, iba al parque, iba al entrenamiento del básquet.

E.- ¿Te movías en la bici?

1.- Sí, era mi medio de transporte, excepto para ir a la escuela, me llevaba mi papá, pero ya en la tarde me subía a la bici y, mi papá tuvo el Oxxo que está aquí enfrente y me venía de la casa al Oxxo en la bici, trabajaba toda la tarde ahí y ya me regresaba en la bici en la noche y mi papá se quedaba hasta las doce a cerrar.

E.- ¿Cómo consideras que sea ahora el andar en bici en la ciudad?

1.- Ni idea, quién sabe.

2.- ¿Andar en bici en la calle? Andabas con la carriola de la niña, llegaste renegando.

1.- Sí, es estresante. Bueno, si lo puedo comparar con la moto, si es estresante por los carros, te avientan el carro, no hay respeto la verdad.

E.- ¿Si hubiera carriles exclusivos en la ciudad para el uso de la bici consideras utilizarlo como medio de transporte?

1.- Sí, digo no para transporte, pero para recreación también y está bien porque luego andan matando gente ahí en la calle, ya tener un lugar asignado es mejor. Me sentiría más seguro.

E.- El transporte que ustedes usan que es el carro usa gasolina, ¿qué tanto gastan al mes?

2.- mil pesos yo creo.

1.- Porque tú no le echas yo le echo.

2.- Yo con 250 a la semana.

1.- No es cierto, ponle 2000 a ella y yo como 2500, como 4500 entre los dos.

E.- ¿Y qué tanto porcentaje representa de sus ingresos?

1.- Como un 20%, ponle 15% más o menos.

E.- ¿Consideran que gastan mucho en transporte en gasolina?

1.- No lo normal, pero es que es un carro mediano no son carrotes.

E.- ¿Pero no me refiero a que es ya mucho comparado con otra gente, me refiero a sus ingresos, si ustedes consideran que se les va buena parte de sus ingresos en gasolina?

1.- No, yo le echo está bien 4500 entre los dos está bien.

E.- Algo que quieras agregar, algo que quieras comentar de la movilidad en Culiacán.

1.- Pues qué será, mira lo que yo me he fijado es que no hay circuitos, por así llamarle de transportes públicos bien diseñados. Porque de los que hay cinco pasan por la misma calle o que llevan rutas muy similares, pero este termina en otra colonia o este es igual, pero termina en esta colonia de acá.

Cuando yo estaba en la secundaria que era cuando yo más usaba el camión me podía ir a la casa de mi abuela en un Margarita o en un Libertad o en varios y acá para Las Quintas me podía venir en el Cañadas-Quintas, en el Margarita, en el Campiña, entonces lo que hacen es concentrar todo en el centro y hasta cierto punto te digo la misma ruta y ya de aquí quiebran y no hay circuitos externos que si vas de aquí a acá te lleven rápido.

E.- Que te conecten de una periferia de la ciudad a otra.

1.- Exacto, te voy a citar un ejemplo, si tú vas del STASE a la UAS a C.U. caminando en bici o en carro es una línea de un kilómetro, pero hay gente que aparte que gasta en dos camiones hace una hora porque va hasta el centro y luego va hasta CU, entonces está mal diseñado, el transporte público y los camiones, están mal diseñadas la rutas en Culiacán. Y es lo mismo, te estoy poniendo un ejemplo en la UAS, pero para la U. de O. es el mismo cuento, por ejemplo, si tú vas de la colonia Libertad a la U. de O. pues hay una vía, hay un puente donde son 6, 7 kilómetros en línea recta pero no tienes que ir hasta el centro y luego son dos horas en la ruta de camión cuando es nomás diez minutos, es llegar a soriana te subes y ya estás en la U. de O. en tres semáforos.

E.- ¿Hace cuánto que tú tienes carro, que te mueves en carro en la ciudad?

1.- Hace 15 años.

E.- ¿Y desde entonces ya no usas el transporte público? ¿la razón por la cual dejaste de usarlo fue porque te compraste el carro?

1.- Pues me lo compro mi mama no me lo compre yo, yo no trabajaba.

E.- Muchas gracias Rodrigo.

1.- Si un estudiante dijera voy a agarrar bici y es seguro, principalmente porque es seguro pues así ese mismo ejemplo de la UAS y de volada llegas a donde sea, de hecho, de aquí a la UAS es bien rápido, el problema es que, de aquí a la UAS te tienes que ir de aquí al cine y del cine ya te vas en camión.

E.- Bueno, pero de aquí te puedes ir en un Lomita-Cañadas.

1.- Pero de aquí tienes que agarrar un camión para allá.

E.- Si, si es verdad, lo que pasa es que no todo el mundo puede usar la bici, si hubiera incluso, carriles exclusivos no todo el mundo puede usar la bici como medio de transporte, pero hay ciertos sectores que, por ejemplo, te quedan muy cerca como tú dices, de aquí de la Campiña a CU y hay muchos estudiantes que van de aquí a CU.

1.- Que compren moto, una motoneta, la verdad si fuera una ciudad de otro nivel. Yo viví en Alemania un año y la neta ahí desde el día que llegué me dijeron "aquí está tu bici, es tu pedo, tú vas y vienes a la hora que quieras". Te hacen responsable de qué hora te levantas y desayunas, te vas en la bici a la escuela y aquí es totalmente diferente, ya desde temprano ya estas planeando cómo te vas a ir en carro y es otro nivel de estrés.

E.- ¿Consideras estresante andar en carro?

1.- Pues la verdad si, la neta sí. Por ejemplo, un sábado en la noche, pues los plebes andan en chinga, pero ya uno que es más tranquilo, si es estresante el malecón, ahí todo estaría bien lo del transporte y si estás en ese tema hay un caso de Curitiba, no sé si lo has estudiado, ese está perro, cerraron toda la zona céntrica y zona peatonal y limitaron uso exclusivo de transporte público pero ahí hay una planeación diferente de las rutas de camiones cómo funcionan y aquí no es así.

E.- ¿Cómo conociste tú el caso de Curitiba?

1.- Estaba haciendo la maestría y hay una materia que se llama desarrollo sustentable.

E.- ¿En qué hiciste la maestría?

1.- En mercadotecnia, y tenía como opción desarrollo sustentable o emprendimiento no sé qué y agarre desarrollo sustentable, como soy ingeniero industrial me decidí por mercadotecnia, ahí vimos ese caso entre muchos otros.

E.- Y supongo que el que hayas vivido en Alemania y que hayas vivido esa experiencia de moverte en la ciudad de otra manera con el transporte público con la bici ¿te abrió muchísimo el panorama de lo que puede ser Culiacán?

1.- En el caso de Alemania no hay mucho camión urbano, hay muy poquitos - ¿era un pueblo? - no, ciudad, si acaso algo más comparable sería Berlín que tiene como tres millones de habitantes y tiene muy pocas rutas de camión, tiene que te gusta, unas 12 rutas, pero lo que si tiene mucho son trenes, metros, todo ese rollo, pero ahí es mucho menos la gente que usa bici. La ciudad donde yo vivía era una ciudad más chica, tiene como 800 000 habitantes más o menos y ahí había dos rutas de camión y nunca las agarré, nunca las usé porque de la casa a la escuela eran más o menos 8 km, y en bicicleta haces 11 minutos más o menos, qué es lo que yo hacía a la escuela.

E.- ¿Había vías exclusivas?

1.- Pues no, pero como hay muchísimo más porcentaje de gente que anda en bici, las calles están muy solas, puedes andar en la calle.

E.- Es una cuestión de cultura entonces.

1.- Sí, si hay ciertos caminos exclusivos para bicis, pero en los parques, o sea en la calle no, pero, por ejemplo, si esto fuera Alemania, la isla fuera un parquesote y habría caminos exclusivos para bicicletas y si tú vivieras en otro lado, entonces vinieras en bici, cruzamos y llegabas a tu casa. Y por detrás de las casas, fíjate que como están planeadas está la calle, están casas de los dos lados y en la otra cuadra entre las dos casas de las dos calles y las dos cuadras hay un camino peatonal entre los patios.

E.- ¿Así como tipo la primavera ya ves que hay un caminito por detrás de las casas?

1.- No sé, no conozco, pero tú puedes salir por tu patio en la bici y es un camino de terracería. Si es así totalmente todo cultura y ahí ciudad chica no hay metro, como en Berlín, pero todo el mundo se mueve en bici.

E.- ¿Qué ciudad era?

1.- Stendal. La neta si aquí en Culiacán hacen lo de cerrar el centro la gente va a renegar, pero a mediano plazo se van a dar cuenta que es otra psicología.

E.- Es otra visión de ciudad.

1.- Aquí les cierras una calle y la gente "no, que el comercio que todo va a quebrar" y no es cierto como el paseo del Ángel cuando cierran a los carros, es otra vida.

E.- Si, de hecho, cuando se amplió la banqueta de la Rosales fue un broncón, porque se quitó el estacionamiento en vía pública y todos los comerciantes decían que se les iba a caer el negocio, además el que compraba fuera en carro, la persona que va caminando, no te compran desde el carro y si tú les generas condiciones para caminar.

1.- Hay otra cuestión que yo veía mucho en Alemania es que las doñitas ya de 70 años en bicicleta, con salud, que envidia me daban. Aquí ya las doñitas apenas caminan y allá andan en bici como si nada, desde chiquitos te subes a la bici a los 3, 4 años y ya te vas soltando a la escuela en bici, que obviamente aquí se complicaría por el tema de seguridad mandar un niño en bici a la escuela.

E.- Pero es otra cosa, ¿no? No es tanto que no se pueda, si no es un tema de seguridad también.

1.- Por ejemplo, digamos, tomamos el ejemplo aquí en la campiña, aquí está el kínder donde va mi hija y acá está una primaria y la una secundaria, la Federal 4, entonces si esto fuera otro país tú mandabas a tu hijo en bici. Pero aquí no, aquí es llevarlo en carro en carro, ya está uno programado en carro y así funciono, no sabemos de otro método.

E.- Entonces, ¿tú lo ves como una cuestión cultural?

1.- Sí, ya estamos programados en el carro para todo. Es más, cuando ya uno de los hijos de la familia va a cumplir 17, 18 ya estás pensando: ¡ay! ya le tengo que comprar el carro al niño, mi hija tiene seis la mayor y yo ya estoy pensando de aquí a diez años ya le tengo que comprar el carro, ya estoy programado yo y al morro una moto. Pues nada más.

E.- Muchas gracias, Rodrigo.

Entrevista múltiple

Código de entrevista: E-Zd-III

Nombre ficticio: Violeta y Margarita

Sexo y edad: Mujer, 36 años - Mujer, 36 años.

Violeta y Margarita, E-Zd-III

E.- Bueno, lo primero es, les voy a preguntar acerca de su, que padre que pueda hacerles la entrevista a las dos, me imagino que las dos tienen necesidades distintas, ¿no?, dentro de la ciudad, de acuerdo a como trabajan, a sus horarios y todo ese tipo de cosas. Entonces, si quieren, cuando les vaya haciendo las preguntas, pues si quieren contestar las dos, la que se sienta más libre de opinar, si contestan las dos no hay problema, para mi mejor. ¿Sí? Entonces les voy a preguntar primeramente su nombre y su edad.

1.- Yo soy (nombre completo), tengo 36 años de edad.

2.- Y yo soy (nombre completo), tengo también 36 años de edad.

E.- ¿Y ustedes con cuantas personas habitan en su casa?

1.- Somos dos.

E.- ¿Son ustedes nada más? Ok, ¿y hace cuantos años llegaron a zona dorada?

1.- Ahorita meses, pero teníamos ya vista la zona para comprar hace 3 años, 4, ya van a ser, casi. Que teníamos ya visto cual, para seguir viviendo ahí.

E.- ¿Y hace cuánto llegaron a habitarla?

2.- De diciembre para acá.

E.- Ok, perfecto. ¿ustedes a qué se dedican?

1.- En mi caso, a la construcción. Supervisión de vivienda en serie, ahorita en supervisión de vivienda, en general.

2.- Y yo a diseño, representación en 3D, en un despacho de arquitectura.

E.- ¿Y alternativamente también el negocio?

2.- ¿Cómo?

E.- El negocio este.

2.- No, no, aquí es de mi hermana.

E.- Ah es de su hermana, ok. Pensé que ella era su hermana.

2.- No.

E.- Ya cuando escuché los apellidos, dije ah bueno, no. Y ustedes me dicen que son arquitectas, ¿verdad?, las dos. Perfecto. ¿Qué fue lo que detonó la llegada para ustedes a zona dorada? ¿Antes donde vivían?

1.- En terranova.

E.- ¿Las dos?

2.- Sí.

E.- ¿Y qué fue lo que hizo que se movieran a vivir a zona dorada?

1.- Pues en principio, adquirir una vivienda propia.

E.- ¿Estaban rentando en terranova?

1.- Sí, algo así. Y la otras pues porque yo estaba trabajando ahí. Yo manejo el proyecto, también haciendo la vivienda, más por eso.

2.- A mí el sector y la vivienda en sí. Lo que es el, pensando en el diseño, en la vivienda

E.- ¿Y ustedes en que coto viven?

1.- Coto 2, creo que es, coto 3. De Bix, enfrente de Bix a la vuelta.

E.- ¿Enfrente de Bix?, por detrás.

1.- Donde está lo nuevo.

E.- Ah, ya, la parte más nueva.

1.- Donde renovaron, a la izquierda.

E.- De la plaza a la izquierda.

1.- Sí.

E.- Así en cuanto termina la plaza, donde está el Bix, hacia la izquierda. Ah, sí es la parte más nueva.

1.- De hecho.

E.- Ok, tú dices Violeta, que tú conoces, tu trabajas en supervisión ahí, es en zona dorada donde trabajas.

1.- Estuve trabajando ahí, hace 3 o 4 años.

E.- ¿Y qué fue lo que te llevo a elegir el lugar de residencial? Dices que, bueno, conocer el proyecto supongo que incluye bastante, ¿no? Conocer el hecho de como se está haciendo la vivienda, y todo ese tipo de cosas. Pero ¿hubo al más que te llevara a elegir zona dorada?

1.- A mí el riesgo, con respecto a los ríos, aquí en Culiacán. Porque los niveles de, pues del río, vaya la redundancia, nos afectan mucho con las lluvias. Ahí en zona dorada es una zona alta, yo creo que, si se llegase a inundar Culiacán, sería una de las zonas menos afectadas en ese sentido. Y pues el crecimiento, cerca de ahí de la escuela. Teníamos ese momento un sobrino estudiando en C.U, también, también fue uno de los factores que influyo.

E.- ¿Qué estaba cerca?

1.- Y la otra es que mis padres viven en STASE, que está relativamente cerca de ahí. 10, 15 minutos a más tardar en auto, estas ahí. En el centro estas igual, 5 o 10 minutos y estás en el centro. Al aeropuerto vas, 25 o 20 minutos y estás. ¿Por qué? Porque agarras una vía rápida y estás ahí. Esta muy fácil las vías para salir de ahí, en auto. En autobús, o en camión, pues ahí si son bastante diferentes.

E.- Claro, ¿y hubo? Cuando ustedes se movieron a zona dorada, ¿seguías trabajando ahí?

1.- No, ya no.

E.- Ah ok, lo pregunto por la proximidad del trabajo. Si en algún momento influyo la proximidad.

1.- No. Porque, pues la profesión es, te mueves a donde estas, pues. Una obra en un momento dado esta en un lugar, luego está en otro.

E.- No lo sabes.

1.- Si, no hay influencia con respecto a eso.

E.- Y en algún momento, influyo, si no es la cercanía al trabajo, ¿consideraron ustedes que estuviera cercano a lugares o sitios de interés al que ustedes frecuentaran?

1.- Pues en mi caso, con mis papás. Es lo más próximo.

2.- No, en el mío no. Pero, ahorita, por ejemplo, me veo beneficiada porque me queda muy cerca de mi trabajo, entonces. Me cambie de lugar, la oficina cambio de lugar y me quede pues relativamente cerca, ahí en las quintas-

E.- ¿En las quintas? Entonces sí, como dice Violeta, una vía rápida y luego están ahí en el trabajo. ¿Qué les agrada de ahí de Zona Dorada?

1.- Pues a mí el proyecto, el proyecto urbano. En el caso de, sigo con las vías rápidas. Nosotros vivimos a menos de una cuadra del boulevard principal de zona dorada, entonces, de hecho, casi todas las calles están conectadas con ese boulevard. No andas atravesando tu colonia o tu espacio de dónde vives para salir de ahí. Es rápido a tu boulevard y sales en tu vía rápida. Como en caso de otros tipos, u otros fraccionadores.

2.- pues a mí, es muy tranquilo, la zona. A pesar de que nosotras ya cuando nos cambiamos, ya había prácticamente la manzana de enfrente ya estaba completamente habitada y, aun así, es muy tranquilo. Se vive muy a gusto.

E.- ¿Y eso lo notaron antes de irse a vivir a zona dorada? Esa tranquilidad.

2.- Pues no, bueno en mi caso no. En mi caso no, a mí por ejemplo lo que me atrajo en sí, fue el proyecto. El tipo de vivienda que era, de acuerdo a las necesidades que teníamos nosotras, pero ya al llegar aquí ya es, ya vez otras cosas pues, y ahorita para mí es un lugar muy tranquilo. Se vive muy a gusto.

E.- ¿Y qué les desagrada?

1.- Los vecinos, uno que otro vecino. Al modo el vecino incomodo, de su música alta, que no respeta, pues la tranquilidad del otro vecino. Pues así, de otra cosa, no. Ahorita la construcción, porque está construyendo justo detrás de nosotros y es tierra y tierra. Porque andan haciendo limpieza en los terrenos. El ruido, que no es tanto tampoco, no se escucha tanto. De los moldes, porque están construyendo con moldes, pero no, así que me desagrade, no.

2.- No, nada. Hasta el momento nada, hasta el momento está todo bien. Probablemente ya que abran bien todo el proyecto, porque la calle por la que vivimos conecta con la colonia que está enseguida. Probablemente más adelante sea lo molesto, el tráfico, el vehicular. Creo que eso pudiera molestar hasta después, en cierto momento, pero ahorita no, nada.

E.- ¿Y considerarían la posibilidad de moverse de nuevo de residencia?

1.- Yo no.

E.- Ahí estás a gusto.

1.- Pues sí.

2.- Yo tampoco. Aquí dentro de la ciudad no, ya si se tiene que mover a algún otro lugar, otra ciudad, pues sí, ahí sí. Pero no, yo creo que no.

E.- ¿Les gusta la zona y todo?

2.- Si, y sobre todo porque como conocemos y sabemos que a futuro van a ampliar el boulevard de acceso y todo eso, todavía va a ser mucho más fácil salir. Porque ese es uno de los problemas que se podrían presentar que en las mañanas por ejemplo cuando salimos al trabajo es mucho el tráfico vehicular. Entonces te detienes un poquito para salir a la vía de acceso rápido, que en este caso es el malecón. Pero, pero pues no.

E.- Eso les iba a preguntar, ¿qué tanto a ustedes les afecta? Porque yo he escuchado ese comentario constante, es el comentario constante es que las horas pico, y bueno cada quien maneja su hora pico de acuerdo a como sale, ¿no?

2.- Claro, claro.

E.- Pero todo mundo dice, es que hay ciertas horas en las que no se puede entrar y no se puede salir de aquí. Es muy lento.

2.- Es que, si se puede, lo que pasa es que la gente aquí es muy desesperada para manejar o al modo. Como buen mexicano siempre salimos así justos, a tiempo, o para llegar tarde y quieren ir rápido. Entonces pues ahorita como está la vialidad esa, pues no se puede. Está avanzando uno, pero va avanzando lento. Y aparte que no falta quien se meta o cosas así, pues. Pero fluye, porque me ha toca en otras, por ejemplo, cuando estábamos acá en terranova era igual, era una, también para salir había un pedazo, un sector y era más tardado incluso el salir de allá. Y entonces, para mi si es un problema, porque si es cierto, a las horas pico si nos afecta, pues. O a veces te estresa, pues apenas vas saliendo de la casa y te estresas, pero yo creo que más adelante y con los proyectos que están a futuro ahí en ese sector, pues no creo que vaya a haber problema, pues.

E.- ¿Y cuáles son las horas en las que ustedes salen hacía el trabajo?

1.- 7:30 más tardar, si acaso nos tardamos 7:33 ya es tardarnos un poquito más.

E.- ¿Les agarra el tráfico?

2.- Así es.

1.- Y tardamos que de 5 a 10 minutos el salir de zona dorada al malecón. Nada más, en la noche pues si llega uno de 7:30 a 9, pero no hay fila, nada más la fila normal, con el tránsito. Es orden, lo que falta en la movilidad, falta mucha cultura con el que va manejando, con el chofer, con el automovilista. No estamos ordenados aquí, no respetamos al que va adelante, no guardamos nuestra instancia. Y la otra es que, por ejemplo, en el caso ya, hablando urbano, no están pintadas las líneas de los carriles. No están señalamientos, eso a que la gente es muy desordenada. Ahí se hace un buen caos, pero si cada quien hiciéramos nuestra parte, pues no habría ningún problema.

E.- ¿Y las dos salen al mismo tiempo?

1.- Si ahorita sí.

E.- ¿Ustedes van en carro? Me dicen, ¿Cuántos vehículos tienen en su casa?

2.- Uno.

1.- Uno nada más.

E.- Entonces se organizan de tal manera que las dos

1.- Salir al mismo tiempo.

E.- ¿Y vuelve las dos al mismo tiempo también?

1.- Si, ahorita sí.

E.- Por ejemplo, en un día normal de ustedes, ¿Cuáles serían sus desplazamientos diarios dentro de la ciudad? Desde que salen de zona dorada.

1.- Pues, salimos de zona dorada, dejo a Margarita ahí en las quintas, bajo a la Isla a las quintas y ya me voy a valle alto, que es ahorita en donde estoy trabajando.

E.- ¿Y eso sería desde las 7:30?

1.- Desde las 7:30, pero yo en Valle Alto estoy llegando a las 8, o un poquito antes, si salí a las 7:30, si salgo a las 7:33 ya llegué 8:05, 8:03 allá. Y pues todo el malecón, las quintas y todo el malecón. Al medio día es igual, regreso a las quintas y a la comida. Pero ahí si son 20 minutos, no me tardo.

E.- ¿Es más fluido entonces a medio día?

1.- Sí.

E.- ¿A qué hora es?

1.- Dos de la tarde, más o menos. Entre 1:30 o 2.

E.- ¿Y vuelven al trabajo por la tarde?

1.- A las 4 de la tarde.

E.- ¿Las dos a la misma hora?

1.- Sí, ahorita igual coincidimos y también son 5 o 10 minutos a las 15 y también es más rápido en la tarde a acá, 5, no cinco no, 10, 15 minutos. 20 o 25 minutos más tardar estoy en Valle Alto, también.

E.- ¿Y de vuelta a casa?

1.- En la noche, en la noche si hay un poco más de tránsito, como 6:30, me vengo yo más o menos. A Valle Alto y tardo 20 o 25 minutos a las quintas, y ya de las Quintas para acá serían 10 minutos.

E.- ¿Y tiene alguna actividad extra fuera de su trabajo, que las hagan moverse dentro de su ciudad?

1.- Ahorita no.

E.- ¿No?

1.- La vagancia nomas, venir aquí a veces. Con algunos amigos o con mis papás.

E.- ¿Pero no es diario?

2.- No.

E.- ¿Con que tanta frecuencia es semanalmente?

1.- Tres veces.

E.- ¿A la semana?

1.- Si, si nos movemos más o menos como 3 veces.

E.- ¿Y dentro de sus vueltas diarias ustedes encuentran algún inconveniente? Algo que las haga a ustedes retrasarse o que digan a mira, si pudiera cambiaria esto, que me hiciera a mi llegar más rápido o más comodidad hacia mis vueltas. Me comentaron lo de la salida, que al ser de dos carriles.

1.- Yo que puedo decir, en el malecón, yo vengo de valle alto, ahorita ya con el paso deprimido, le habían llamado ahí, el que está en el country, en JAPAC, ahí pues ya te pasas de largo. Pero llegas a Cinépolis y al congreso, del congreso es fila constante de ahí a aquí, a este.

E.- ¿Al puente?

1.- Bueno, eso era antes de que hicieran la modificación de Obregón.

E.- Si, de los sentidos.

1.- Aja, de los pares viales que hicieron con la Serdán. Antes hasta aquí era la fila de doble constante y con una velocidad pues, este, despacio por decir. Ahorita esa fila se extendió hasta el semáforo de Ley tres Ríos. Eso sí ha subida, ahorita tardo un poquito más en medio día.

E.- ¿Y eso fue, es una cuestión de ahora de cuando abrieron el par vial o cuando estaban en construcción ya lo notabas?

1.- No, cuanto estaban en construcción, no era tanto, porque cuando estaban en construcción, ahí donde está Difocur, ahí había una vuelta en U que subías a la Obregón y bajabas del otro lado, entonces mucha gente ahí, esa vuelta en U la estuvo aprovechando bastante. Y aparte que abrieron de Serdán también al malecón. Ahí no se hacía tanto esperar. Ahorita ya no está esa vuelta en U y entonces si la fila es hasta Ley Tres Ríos. Porque la otra era cuando estaban en construcción hubo un tiempo en que estuvo abierto también la subida por aquí, por la Zaragoza. Por Zaragoza cruzabas la

Obregón y ya salías para allá. Entonces también, ese puente hacía el otro lado del Malecón o hacía tierra blanca, ese era pues muy transitado, muy usado.

E.- Desahogaba un poco lo que era el tránsito del Malecón.

1.- Sí, claro, del Malecón. Te digo que de aquí en adelante no ya no había, te ibas más rápido. Pero no, ahora no. Ese cruce hace falta. Desde que está Obregón, pero en el otro sentido, o de malecón a malecón, ya no está pues. Porque el único que queda ahorita es acá en Fórum, aquí debajo de donde esta JAPAC y la escuela Álvaro Obregón, y ahí subes y cruzas al otro Malecón y a Fórum, pero no.

E.- O sea, no es suficiente.

1.- Ahí siempre uno se tiene que detener para esperar que pasen los carros ahí.

E.- Ustedes ahorita mencionaban la vagancia, ¿no? ¿Cuáles vendrían siendo? ¿Ustedes frecuentan bares, restaurantes, a donde van de paseo, cuáles son los lugares que más frecuentan?

2.- El cine.

E.- ¿A qué cine van?

1.- Cinépolis.

E.- ¿No usan el de la Isla, que tienen cerca?

2.- No nos gusta. A mí no me gusta, no se explicar porque, pero no me gusta. Nos gusta el Cinépolis, a parte que están más ricas las palomitas, para mí, no. Se nos hace mejor, siempre vamos ahí.

E.- ¿Siempre, siempre? Alguna vez no han aprovechado la cercanía con el cine, de decir a pues hoy no tengo ganas de ir tan lejos o…

2.- No, nunca es problema para nosotros el movernos.

1.- Hemos llegado ahí ya hay no mejor no vamos al cine, no hemos entrado ahí. Hemos entrado alguna vez con algunos amigos o con mi familia, pero no es de que nosotros vayamos a ir ahí, no. Vamos hasta el Cinépolis.

E.- Es una cuestión de gustos

1.- Sí. De hecho, sí.

2.- Sí.

E.- Y además del cine, que más, ¿el cine con que tanta frecuencia lo visitan?

1.- casi una vez por semana.

2.- O por quincena, más o menos

E.- ¿Y a qué hora es?

2.- Es que como que nos agarran

1.- Pues ya ahorita en la noche, ya desocupándonos del trabajo.

E.- ¿En fin de semana o entre semana?

2.- Entre semana.

1.- Normalmente entre semana. Porque está más tranquilo también para ir al cine.

2.- Igual los fines de semana, yo en particular aprovecho para estar en casa, atender, limpiar, hacer lo que se ocupa ahí en casa y pues, los fines de semana en ocasiones con la familia, visitar a la familia.

E.- ¿Y ustedes visitan restaurantes?

2.- Sí.

E.- ¿Con que frecuencia?

2.- Ese si es más seguido.

1.- Dos, tres a la semana.

2.- Sí.

1.- Al medio día o en la noche,

E.- ¿Para comer a medio día también?

1.- Sí, a veces.

2.- A veces, no siempre

1.- Más también pensando en lo de la movilidad. Siempre que comemos en medio día tratamos que, cerca ahí de Las Quintas, del trabajo. Y si, ya tenemos identificados ahí los lugares que nos gustan para comer.

E.- Eso es a mediodía, y cuando es por la noche, ¿Qué zonas frecuentan?

1.- Pues ahí sí que donde sea.

2.- En la noche, pues es que, pues todo.

1.- Si, para donde apunte.

E.- Todo Culiacán.

2.- Por ejemplo, a la hora de la comida nos gusta el sector ahí en las quintas, lo que es el Ají, por ejemplo, nos gusta comer ahí. En Panamá que está ahí cerca. Aquí en Tres Ríos nos gusta venir al Chilis. Pues es que sí, nos movemos a varios.

1.- Y en la noche pues dependiendo. Tenemos, por ejemplo, algunos amigos que viven cerca acá del mercado de abasto y casi siempre pues nos juntamos aquí en el centro o más para las quintas. Eso también depende mucho a veces de a dónde nos movemos. Pues cuando vamos nosotros nada más, pues a donde sea. Aquí con mi hermana últimamente, porque está aquí, ya va a tener un año, nos venimos acá, este, pues igual ahí al Cinépolis, la plaza que está ahí más adelante, a un lado de.

2.- Enfrente de Álamos.

1.- Ahí en esa plaza, acá un lado de la central de camiones. Es a donde nos guste, pues.

E.- Sí, a donde se les antoje.

1.- Igual las plazas que están acá.

2.- Nos gusta mucho la cocina, nos gusta ir a conocer los lugares y la comida que venden.

1.- Y acá en paseo negro, aquí yendo para el City Club, ahí hay unas plazas hay varios lugares que vamos.

E.- Si, esa zona de Tres Ríos tiene bastantes lugares. Y, por ejemplo, en la noche. ¿Sobre qué horas frecuentan estos lugares?

2.- Como a las 8, más o menos.

1.- 8 a 10.

E.- ¿Y también es entre semana o ahí si varían entre fin de semana?

1.- La mayoría entre semana.

2.- O los fines de semana, jueves, viernes, ya más pegado al fin de semana.

E.- Y los sábados y domingos, me decías que aprovechaban para estar en casa.

2.- Yo. Yo no trabajo los sábados, yo trabajo nada más de lunes a viernes y el sábado lo aprovecho para estar en casa y hacerme cargo de las cosas que se ocupan hacer, de lavar, limpiar la casa.

E.- ¿Y los sábados tiene algún paseo especial? Digo, los sábados y domingos, algún paseo especial, una visita o que hagan con frecuenta, así.

2.- No.

1.- No, si hay algún evento familiar pues se mueve, normal es descansar. Yo que trabajo mediodía, descansar en la tarde y ya en la noche para donde nos movemos o incluso no nos movemos, el domingo igual.

E.- Y cuando están de paseo en la noche, ¿encuentran algún inconveniente en la ciudad, en cuanto a la movilidad?

1.- Los retenes. Pues, no.

E.- Ese aspecto, en cuanto a la seguridad, ¿Cómo la perciben?

1.- Pues nosotros hemos vagueado desde temprano hasta muy tarde, que te diré, 2 o 3 de la mañana, afortunadamente nunca nos ha ocurrido nada, si es más peligro estar moviéndose en la ciudad porque ya la gente, dos o tres tragos arriba con alcohol, menos todavía se respetan las señales de tránsito, los semáforos, no se respetan, pues. Y si tiene uno que venir, si viene manejando, doblemente atento nada más para que no vaya a pasar algo. Pero no, inseguridad, pues si la piensas con los retes, porque a veces, uno no confía tampoco en la gente que nos cuida pues, pero hasta eso, nunca nos ha pasado nada, ni ver tampoco nada feo.

E.- ¿Y Zona Dorada como la perciben en cuanto a seguridad?

2.- Pues, ahí con nosotros es seguido. Pero sí, es que no sé si sea realmente ahí en zona dorada, zona dorada, pero si de repente se escuchan ráfagas. No sé si sea ahí en el sector o en una colonia que no sea ahí en Los Ángeles, o los departamentos, los edificios de departamentos que están, ¿también es zona dorada?, ¿verdad?

1.- Si es Zona Dorada.

2.- Más arriba, o algún pueblo o poblado que este ahí cerca, pero…

E.- ¿Pero se escuchan?

2.- si nos ha pasado escuchar.

E.- ¿Y en cuanto a robos, asaltos?

1.- Si se escuchan robos, si se han escuchado ahí cerca. A nosotros, normal, no nos ha tocado tampoco. Pero ahí Zona, en, por ejemplo, Los Ángeles, ahí se sabe que hay mucha gente ratera. Pero ahí donde estamos nosotros ahorita, no.

E.- Y en cuanto a las compras para abastecerse, ¿Dónde las realizan más frecuentemente?

1.- Ahí en la Isla.

2.- En la Isla, en Wal-Mart en la Isla.

E.- ¿Y con qué frecuencia las hacen?

2.- Cada quince días

1.- Si en la pasada, pues es que paso por ahí.

E.- ¿Y van en carro?

1.- Si

2.- Y pues el otro es Sam's, la de Humaya. Esos son los que, por lo general, pues vamos.

1.- Que frecuentamos.

E.- ¿Cuándo ustedes tienen algún problema con el auto, como se organizan para llegar a sus lugares de trabajo?

1.- Pues hemos salido ya en camión.

2.- En camión.

1.- Pues alguna ocasión ya salimos así.

E.- ¿Y a qué horas tienen que salir?

1.- Hay como, yo casi tendría que salir como unos 40 o 50 minutos. Como unos 20 acá al centro, y del centro a Valle Alto otros 20 o 25.

E.- Y el transporte público, ¿solo lo han utilizado cuando se les descompone el automóvil? Por ejemplo.

2.- Sí.

E.- ¿Y cuál es la percepción que ustedes tienen del transporte público de Culiacán? ¿Qué les parece?

1.- Pues está deteriorado, deteriorado, porque a mí me toco cuando estaba en la escuela que eran camiones nuevos, pero ahorita siguen siendo los mismos camiones. Hay uno que otro que sí, es en rutas que los manteniendo, como que si les dan más mantenimiento que otras. Pero así en general en la ciudad, yo creo que si están medio faltas de mantenimiento.

2.- Si, yo creo que depende mucho de la ruta, porque a mí, por ejemplo, que me tocaba moverme antes más en campiña, por ejemplo, tiene buena ruta y los camiones por lo general están en buen estado. Si de repente en tiempo de calor empiezas a notar más que no les funciona el aire acondicionado, de repente que uno que otro chofer no maneja pues adecuadamente, pero en general depende el mucho de la ruta. Y pues ahí la ruta que nos toca ahorita ahí de la casa, casi no la conocemos. Entonces no, no sé, pues.

E.- ¿Ustedes consideran que, si tuvieran que usar el transporte público, las llevaría a ustedes, las rutas como están armadas, la aprovecharían tal cual, de decir, yo me subo en este camión y me deja donde necesito estar? O han encontrado alguna vez alguna complicación cuando han utilizado el transporte público, de decir, es que camino mucho para agarrarlo, para llegar a mi destino. A lo mejor, pasan con poca frecuenta, no es fijo el horario en el que pasa. No sé, algo que ustedes consideren que les dificultaría el moverse dentro de la ciudad si tuvieran que usarlo con más frecuencia.

2.- Para mí no, para mi si esta accesible, porque está a una cuadra la parada del autobús de ahí de casa. Tengo, serían dos autobuses los que me llevarían a mi trabajo, si caminaría, que serán unos 200 metros, más o menos.

E.- Sí que en realidad no es tanto.

2.- No es mucho, pues porque incluso ahorita, por ejemplo, todavía me quedo por malecón y del malecón camino. No es problema para mí, no es tanto lo que tengo que caminar tampoco, pues. Para mi si esta accesible.

1.- Sin embargo, en el trayecto que es corto, que recorre ella. Son dos camiones los que tiene que utilizar, dos rutas. Yo creo que la gente que se mueve en tramos más largo, a fuerza tendríamos que utilizar dos rutas de camiones de transportes. Hay contadas las rutas que son largas, en el caso de cuanto estábamos en terranova, esta pues Bachigualato, que es desde allá desde el aeropuerto hasta acá hasta C.U, para los estudiantes y muchos trabajadores a Gobierno, al palacio de Gobierno. Hay otra, creo que tierra blanca lomita, que antes venía igual, que antes venía por la Obregón ahora no sé cómo se mueve. Creo que todos esos movimientos no sé cómo quedo hasta acá hasta la central. Entonces eran de las rutas que más largas y en cuanto a tiempo, casi no varía el tiempo. Aunque tu tomes dos autobuses el tiempo casi siempre era el mismo. Si, aunque la ruta fuera larga pues, y tomara yo dos camiones de C.U al aeropuerto, casi el mismo tiempo que irme en uno solo, que era el Bachigualato. Y te digo de los dos camiones, porque en el caso que recibo a mi gente, mis trabajadores en la obra. "Hay que llegue tarde, porque el camión", "hay es que se me paso en el que me vengo" o "no estaba a tiempo en el que me vengo y son dos los que tengo que agarrar y me vengo a las 5 o 6 de la mañana para llegar a tiempo acá".

E.- Lo notas ahí en eso. Antes de salir de casa ustedes planean su ruta de sus viajes, sus actividades cotidianas, ¿planean sus viajes, sus rutas?

1.- Pues, más que planeada, ya está bien medida. Uno como conductor si planeas antes de irte de un lugar a otro. O sea, voy para tal lugar, me voy por aquí y por acá.

E.- ¿Y con base a que lo haces?

1.- Lo más rápido posible.

E.- Lo más rápido, posible.

1.- Así es, los menos autos en la calle, menos semáforos, lo más rápido.

E.- ¿Y en algún momento influye el trayecto que sea más corto? Me refiero al gasto de gasolina.

1.- Sí, pues sí. Pero. Bueno sí.

E.- Por ejemplo, si sabes que llegas más rápido.

1.- así es, si es que por ejemplo para ir de mi casa con mis papás, puedo tomar dos rutas, una más corta que la otra, que es por acá por C.U., todo Universitarios, hasta el STASE. Y la otra es de allá de salir del malecón nuevo, rápidamente acá llego a Fórum y me cruzo al STASE. Obviamente que está más larga acá por Fórum, pero llego más rápido.

E.- ¿Y la escoges con más frecuencia?

1.- Sí, casi siempre.

E.- Bueno, entonces, el medio de transporte que ustedes más utilizan así básicamente para sus actividades cotidianas es el automóvil, ¿verdad? Y, ¿Qué es lo que las lleva a elegir el automóvil para ustedes? Decir para mí el automóvil me funciona por esto.

1.- Tiempo.

2.- Y trabajo, en el caso tuyo pues. En el mío no, porque yo soy como la raitera, si ella se acomoda la ruta me deja por ahí en el malecón, ya camino yo. Y de regreso igual, como que pasa, y me recoge y ya, no es de que se tenga que desviar para pasar por mí, pues. Pero en el caso tuyo, también es el trabajo que como es residente, a veces se tiene que estar moviendo en el trabajo.

E.- Es una cuestión de comodidad, entonces también. ¿Si tuvieras que hacerlo en autobús, en camión, pues ahí sí, ya me imagino que tus tiempos varían bastante? A lo mejor ni podrías volver a comer.

1.- No, no, no. Ni lo pensaría porque nomas de venir de aquí a centro 25 minutos, 20 minutos en camión. Entonces voy a llegar y sentarte en algún lugar, pedir una comida que te tarden en servir y comer rápidamente y regresarte, pues no, ni siquiera disfrutas la comida.

E.- ¿Y hace cuanto ustedes utilizan el automóvil como medio de transporte?

1.- Pues yo desde la escuela, desde la universidad.

2.- Desde la universidad, aja. Pues no sé, desde que serán, 10, 12 años, como unos 10, 12 años más o menos. Pero yo soy raitera, no manejo.

E.- Ok, y tú dices yo soy raitera, ¿siempre has sido copiloto? ¿Y cuál es tu percepción de la ciudad desde copiloto? ¿Cómo percibes tú? No es lo mismo ir manejando que ir de copiloto.

2.- Que no hay educación vial. No hay, ni de los peatones, ni el que lleva el vehículo, ni el que va en bicicleta, y mucho menos los que van en motocicleta, que son. Es que no hay educación vial y tampoco hay, por ejemplo, algún programa por parte de las autoridades, en este caso, de ayuntamiento que eduque a la gente. Como es su momento lo fue el cinturón, que fue bueno, porque es bien conocido cuando salimos fuera de la ciudad, en este caso, por ejemplo, a Mazatlán, la gente que tú sabes que es de, tu rápido tu cinturón.

1.- Es costumbre pues.

2.- Si ya se hizo una costumbre, un hábito. Pero así en general, creo que no hay educación, no, no.

E.- ¿Tú crees que ese tipo de campañas funcionan para generar una educación vial?

2.- Yo creo que si funcionaria, porque a la gente tienes que estarles, les tienes que estar diciendo. Como en su momento, por ejemplo, también fue los semáforos peatonales, o sea costo y todavía había gente, ahorita la verdad no sé cómo está la situación, porque hace bastante que no ando o que no tengo que ir al centro y moverme de aquí al centro. Pero si como que le costó a la gente acostumbrarse, pero, ya después, yo lo notaba, porque, ya te esperabas y ok y tanto el del vehículo como el peatonal, te esperabas y te pasabas. Y se te acababas y te detenías y esperabas. Entonces, yo digo que si funcionaria, pero no hay campañas, pues, para que la gente se eduque en ese sentido.

1.- O ha habido algunas, por ejemplo, había una de conductor amigo, que cedieras el paso y ese tipo de cosas, ya no se ha visto. O había unas personas con pancartas de conductor amigo, se amable, y ya, fue un tiempo nada más y poco. Ya no se ve ahorita, se te olvida de que tienes que ser amigo de otro conductor o con la gente que va, o que anda en la calle.

E.- ¿Tú no conduces Margarita?

2.- No, no me gusta.

1.- Y si sabe.

2.- No me gusta porque se me hace muy estresante a mí, la verdad. Para mí es demasiado estresante, entonces no.

E.- Y si tienes, por ejemplo, si no está Violeta.

2.- En camión. Para mí no hay problema moverme en camión.

E.- ¿Prefieres subirte al camión que conducir?

2.- Sí, sí, yo sí.

E.- ¿Y lo encuentras cómodo?

2.- Sí, pues no, es nada más de que ajustes tus tiempos, pues. En auto si puedes salir un poquito más tarde, a lo mejor te puedes levantar un poquito más tarde, a lo mejor te tienes que levantar un poquito más temprano y tienes que pensar el tiempo, nada más, pues. Pero incluso es menos estresante también hasta para el que maneje. Por ejemplo, usar un transporte público porque no tienes que esperar, no tienes que. Tú sabes que te subes en un autobús y ese autobús tiene que llegar a cierto tiempo al centro. Entonces tú ya sabes que desde ahí si agarras otro, eso tú ya sabes que pasa a tales horas y de ahí tiene que llegar a cierto tiempo. Entonces tu mides los tiempos nada más, y la verdad es que aquí casi no se utiliza, a lo mejor el servicio público que no lo utilizan porque tienen el medio para poderse mover, pero estaría estupendo como en otras ciudades que la mayoría se mueve por transporte público y es a la mejor, no sería tan económico cuando las familias son muy grandes, porque ese es otro, ese es otro inconveniente o es otra razón por la que se utiliza mucho el automóvil aquí. Porque si es costoso, en mi caso, por ejemplo, son dos camiones para ir en la mañana para irme al trabajo, no alcanzaría a regresar a mi casa, porque sí sería nada más, llegaría, comería, me tendría que regresar. Pero serían 4 camiones diarios, por ejemplo, y si acaso para moverme de mi trabajo a comer a algún lugar, un camión más de ida y otro de regreso. Cerca de mi zona, pues hay un sector donde yo me puedo ir a comer y me voy caminando, cuando no hace mucho calor, pero cuando hace mucho calor ahí si me tengo que mover. Serían 6 y la verdad es que para los sueldos que se manejan también aquí, entonces no es tan factible el estarse moviendo tanto en autobús.

E.- Más si tienes que hacer ese traslado, en un trayecto tan corto que tienes que utilizar dos automóviles distintos.

2.- sí, aja.

E.- ¿Y tú como conductora sientes en algún momento el estrés del automóvil, de la conducción?

1.- Cuando sucede algo en el malecón y no me dejan pasar, sí. Casi siempre, porque es lo que más transito. Porque ya si es un auto choco a otro y se tienen que esperar a que venga el seguro, no se pueden mover, es un solo carril el que se está moviendo. Y te digo malecón, porque llegamos de ahí del puente negro hasta te digo al zoológico, siguen siendo dos carriles para moverte en el malecón, o te mueves al otro malecón o te sales por otra ruta. Pero si algo sucede en ese trayecto, ya te tardas. Te tardas. Y pues la otra es, pues la gente que no sabe manejar, que yo digo maneja porque el carro va para adelante, nada más. Si de verdad.

E.- Porque le da, y algunos ni la reversa saben usar.

1.- No, ni estacionarse, ni mucho menos.

2.- Pero yo digo que es en parte, por eso mismo que decía ahorita, porque no existe una educación. Tú no sabes, sabes que existen ciertas reglas, pero no las cumples porque no pasa nada. Si tu no las cumples, no pasa nada, porque no hay quien te diga "hey no lo estás haciendo bien" o "hey paso esto, hey paso lo otro". Lo hacen en algunas ocasiones, pero no es algo que sea recurrente y que haga a la gente decir "ah no, tengo que manejar bien porque si no manejo bien, pasa algo".

1.- Tu generas.

2.- Me van a amonestar, me va a pasar algo pues o tendré que pagar o cosas, así pues, de multas, me van a multar. Y pues en general, tanto al peatón, en general, todo el que se mueve, de la forma que se mueva. Por eso para mí, es muy cómo, es muy cómodo para mí el camión.

E.- Bueno ahorita usas más el automóvil, ¿no?

2.- Si porque ya estamos por la ruta, pues, como queda de pasada como quien dice, yo llego temprano a mi trabajo, pero mejor así no me tengo que ir mucho más temprano y ya no gasto en camión, nada más usar el carro, pues.

E.- Si hubiera opciones cómodas y seguras para moverse en automóvil, digo, para desplazarse en transporte público en la ciudad, o rutas más integradas, ¿tu considerarías usarlo más frecuentemente?

1.- Probablemente, y, sobre todo, dependiendo de pues economía. Yo, por ejemplo, prefiero traer el carro como decía Margarita porque si me voy en camión, son dos camiones a mediodía, 4 para ir a comer y dos en la noche. Entonces son, no sé cuánto cobre el camión ahorita, pero sería 2, 4, 8. Bueno 8 por 8 camiones al día, serían, como 70 pesos. Entonces mejor los echo de gasolina y me

muevo en mi carro. Si hubiera otro transporte, probablemente si lo consideraría, sobre todo en tiempo y coso.

E.- Lo que ustedes consideran que debería de mejorar en ese aspecto sería el costo del transporte, para que ustedes lo pudieran usar también más frecuentemente.

2.- Sí, claro…

E.- ¿Y qué opinan del uso de bicicleta dentro de la ciudad?

1.- Muy peligroso.

2.- Estaría bien si hubiera, por donde transitaran, pero realmente no hay.

E.- Sí hubiera carriles exclusivos para el uso de la bicicleta, ¿ustedes considerarían usarlo más frecuentemente? ¿Para qué considerarían usarlo?

2.- Incluso hasta para irme a trabajar, a mí me queda bien cerca mi trabajo, o incluso en una moto pues, pero como soy muy miedosa no lo hago. Pero, pero yo creo que sí, si lo usaríamos. Incluso los fines de semana, para salir al parque o algún lado, se puede utilizar.

E.- Cuando ustedes se fueron a vivir a zona dorada, ¿cambio la manera en que ustedes se mueven dentro de la ciudad? En cuanto a las zonas que frecuentaban, a los horarios en los que se movían hacia esas zonas.

1.- No.

2.- Pues, no. Sí cambio. Si cambio porque, por ejemplo, yo antes tenía que usar el transporte público, ahorita ya no lo uso. Porque antes era por la misma ruta que nos trazábamos por el trabajo de ella, que era la que se movía en el carro. Bueno te dejo aquí y ya de aquí me muevo en camión. Si cambio, si cambio, en eso nada más, yo creo. En la hora de comida, también. De que, por ejemplo, casi siempre comemos juntas, entonces yo me tenía que mover de mi trabajo a plaza fiesta a un lugar que fuera más o menos que nos quedara céntrico a las dos y comer ahí, entonces si cambio.

E.- Y en cuanto a las zonas que ustedes frecuentas para restaurantes, para divertirse, este tipo de cosas, ¿cambio?

2.- No.

1.- No. Porque ha de cuenta que nos fuimos al otro lado de la ciudad, y lo que nos movíamos de este a oeste, ahorita nos movemos de oeste a este.

E.- Entonces antes de moverse para zona dorada, frecuentaban las mismas zonas.

1.- Las mismas.

2.- Lo que pasa, es lo que le digo, Culiacán tampoco es demasiado grande para que te obligue a cambiar las actividades, ese tipo de actividades, pues de que diga, bueno como ya me cambie a este sector, en este sector me quedan más cerca estos lugares y a estos lugares voy a ir. Yo creo que no pues.

1.- Yo creo que no tenemos como un sector que diga aquí este es mi barrio y aquí frecuento, pues no. Nos movemos para todos lados.

E.- ¿Y en cuanto a los tiempos de desplazamiento, les cambio el irse a vivir a zona dorar? Tiempo de desplazamiento desde el trabajo, a que es lo que ustedes hacen, es la actividad diaria que ustedes tienen obligatoria el ir al trabajo, ¿cambiaron los tiempos de desplazamiento?

2.- A mí sí.

E.- ¿Para bien o para mal?

2.- Para bien. Para mí para bien, porque me queda muy cerca pues, me queda muy cerca mi trabajo.

1.- No yo no, casi no.

E.- Es lo mismo. Antes de irte a vivir a zona dorada, ¿ya estabas trabajando en aquel sector de valle alto?

1.- Sí, pero como dice Margarita, me adaptaba para darle raite a algún lugar que fuera más rápido y yo consumo el mismo tiempo que hacía antes, por la lejanía ahorita en este caso, pues.

E.- Y en cuanto al tema de gasto en transporte, ¿cuánto es lo que ustedes gastan mensualmente para transportarse dentro de la ciudad? El gasto en gasolina, en este caso sería.

1.- Pues minino 4000.

E.- ¿Y qué tanto representa de su ingreso?

1.- Pues el 30%, en mi caso. Yo mantengo el carro, pues. Viéndolo ahorita.

2.- Es mucho también, el moverse en carro también.

E.- ¿Consideras que ese porcentaje es alto para ti? ¿O no lo habías notado, no lo habías sentido como una carga?

1.- Si lo siento, porque de lo que percibo yo, siempre yo, acomodo primero lo que son de la gasolina, porque, porque es lo que nos va a llevar a seguir generando ingresos. Entonces en lugar de pensar, a lo mejor en ah, mi 30% lo uso para esparcimiento o invertirlo en alguna actividad extra como decía ahorita, no es para la gasolina, porque hay que moverse para ir a trabajar.

E.- La casa en la que viven, ¿actualmente la están pagando?, ¿verdad?

1.- Sí.

E.- Algún otro comentario que ustedes tengan acerca de la movilidad en Culiacán, algún inconveniente, algún, como se dice, de acuerdo a las necesidades que ustedes tienen de moverse dentro de la ciudad, los obstáculos que se les presenten, o cosas que ustedes percibirían y que se pudieran cambiar, ya hemos hablado mucho de eso, pero a lo mejor este, algo que quieran comenta, no sé.

1.- Pues, se ha hablado mucho de los periféricos que se van a hacer en Culiacán, pienso yo que serían muy buena opción para mejorar la movilidad de Culiacán. Ahorita, los Tres Ríos, en automóvil y en cualquier transporte, porque sabemos que la ciudad se rige obviamente por los tres ríos, y el cruzar esos tres ríos son la limitante que tenemos. Tenemos ahorita el malecón viejo, que es el que la mayoría de los que nos movemos en la ciudad. Al menos una vez al día cruzamos el malecón viejo. Ya sé de tres ríos, el malecón nuevo, ya ahí es otro.

2.- Pero aun así también te manda.

1.- Por eso le digo, pues. Al menos una vez al día el que se mueve en Culiacán tiene que atravesar el malecón, a fuerzas. O pasar por el centro, o pasar por el centro, porque como le digo, yo, mis trabajadores van y todos al centro porque de ahí para todos lados te puedes mover.

E.- Esta muy centralizada todavía la movilidad.

1.- Si, así es. Todo va, todo converge en el centro, todo lo cambian al centro. Antes había una ruta muy buena, casi no era usada, los circuitos, circuito norte y circuito sur.

E.- El sur todavía está.

1.- ¿El sur todavía está? No sabía. Esos camiones eran, el norte obviamente para la sección norte de Culiacán y el sur que sigue funcionando, pero bueno. Por ejemplo, el norte tu ibas y venías en una sola ruta y eran distintos lugares, era de aquí del centro a C.U, de C.U a la parte norte, lo que es humaya, sector humaya, bajabas otra vez acá a palacio de gobierno incluso y otra vez al centro. Toda esa vuelta que haces en un solo camión, ahorita no lo puedes hacer en uno solo. Tienes que hacer dos, y tienes que pasar al centro casi siempre. Entonces ahí es obviamente tiempo y costo, que se está invirtiendo, pues. Y pues, lo que te comentaba de los rumores de los periféricos, hay en otras ciudades que, si funcionan perfectamente, ya ahí sería como que descargarle más el tránsito al centro, al malecón, a todo eso. Digo que a pesar de que se tienen que cruzar los ríos, eso es ya en instancias más largas, pero sí, yo creo, si hace falta algo de eso. Y en cuanto a que, pues yo creo de todos los sectores, hay carros o hay topes para salir en las horas pico, en la mañana para salir a trabajar y el regreso. Como lo vivíamos en terranova, ahorita lo vivimos allá, lo vivo en Valle alto cuando llego, porque veo la fila de carros que está queriendo salir a trabajar. Antes trabajaba para acá para el sur, para cumbres del sur, para los huizaches, para allá igual, todo lo que es la avenida Clouthier llena de autos, queriendo salir de ahí. Y pues hasta ahorita no ha habido esa continuidad de vialidades para hacer un anillo vial o algún periférico, o algo así. Digo eso sería muy bueno.

2.- Pues yo digo que mejorar el transporte público, para que la gente tanto en economía como en el servicio, para atrevernos a utilizarlo más. Porque eso también ayudaría mucho en lo que es, un desfogue. También ayudaría mucho pues, si es el problema, como nunca ha.

1.- Lo comparas con un gasto, en mi caso, pues, a lo mejor si saco cuentas el gasto que saco ahorita en gasolina, gasto a lo mejor más en transporte público.

E.- Y si, por ejemplo, en orden de prioridad, para ustedes, el mejoramiento de las vialidades, en Culiacán, llámese, las vialidades que existen o la que son de nuevas prioridades para conectar los sectores, el mejoramiento de las condiciones del transporte público, incluyendo el costo, todo ese tipo de análisis, y la cultura vial por otro lado. Programas de cultura vial que incluyan, por ejemplo, cuestiones como respetar el ciclista, como mejorar las condiciones para que puedan transportarse en bicicleta y todo eso, ¿Qué consideran para ustedes que debería ser primero?

2.- La educación.

1.- Pues la educación.

2.- La educación vial, yo creo que la educación vial.

E.- Y de ahí partir para lo demás.

2.- Sí, pudiera ser, no nada más la educación vial, si no, como te diré. Todos somos ciudadanos, todos nos movemos en la ciudad, pues. O vas caminando, o vas en carro, o vas en bicicleta, o vas en moto, o vas en auto, o vas en camión, o vas en lo que sea.

E.- Eres usuaria de la ciudad.

2.- Tienes que saber exactamente cómo usar tu banqueta, como usar tus carriles de tránsito, como subirte al transporte público. Todo eso no lo enseñan en la escuela. Si a un niño le dices, hey tienes que llegar a la parada del camión, esperar tu ruta, que, si sea la correcto, así te puedes subir y llegas a tu destino, te bajas, tomas tu banqueta y llegas a tu casa, entonces. No los enseña nadie, si te lo enseñan tus padres a lo mejor, pero no.

E.- No hay como parte.

1.- O ponle que, si te lo digan, yo lo he visto en los kínderes. En los kínder hay las banderillas y dicen la velocidad y todo eso, pero sí de ahí del kínder, para la primaria, para la secundaria, para la universidad y para estar en la ciudad, no te siguen diciendo "hey, tienes que caminar por la banqueta", "hey tienes que ir por tu carril derecho y no tiene que ir por el izquierdo porque son dos carriles, el otro es para rebasar", tu camión lo tienes que agarrar en tu parada de camión, no a media cuadra después de la parada, esperarte a que se pare el autobús para poderte subir. Igual que se para el autobús para poderte bajar, todo esto. Todo eso es educación y pues ahora que si de todo, no nada más vial. Vial a lo mejor refiero yo al tránsito de autos.

E.- No, pero si es todo, desde como tú eres usuaria, si yo soy usuaria caminando de la ciudad, como tengo que usarla, si yo hago uso del transporte, como tengo que usar el transporte. Igual también los conductores de transporte.

1.- Si, si para todos

2.- Va para todos. Si yo digo que es bien importante

E.- Bueno, pues eso es por mi parte todo. Les agradezco muchísimo que me hayan dado la oportunidad de conocer como ustedes usan la ciudad, y pues que me hubieran platicado de cómo, un poquito o mucho, de cómo viven su día a día desde zona dorada. Para mí es bien importante, con nuestro grupo de investigación contar con estas entrevistas, porque nosotros es aquí, donde nosotros nos damos cuenta de cuáles son las intenciones también de la gente de usar la ciudad. Una cosa es como la usas, pero otra cosa es como te gustaría usarla. Y eso lo determinan no las condiciones que existen, lo que nosotros podemos hacer también por la ciudad no. Y como la ciudad también nos va determinando una manera de usarla. Dependiendo a como está construida, pero que tal si cambiamos esta cosita o esta cosita y esta cosita, ¿Qué generaría en nosotros? El hecho de que ustedes me hayan dado esa entrevista, a nosotros nos empieza a dar esos matices, esas de cómo podemos hacer a lo mejor, generar esos cambios en la ciudad, en la movilidad de la ciudad. Entonces les agradezco

muchísimo que me hayan brindado la oportunidad de conocer eso y cualquier cosa, les voy a dejar mis datos de contactos, para cualquier duda que tengan.

Código de entrevista: E-Zd-IV

Nombre ficticio: Omar

Sexo y edad: Hombre, 32 años

Omar, E-Zd-IV

E.- Voy a empezar haciéndote preguntas sobre con quién vives, para conocer tu entorno inmediato. ¿En tu casa cuántas personas habitan?

1.- Dos, tres personas, mi esposa, mi hija y yo.

E.- ¿Tu hija cuántos años tiene?

1.- Un año y medio.

E.- ¿Desde hace cuánto vives aquí en Zona Dorada?

1.- Desde el 2011, son cinco años.

E.- ¿Sabes en qué año se hizo la colonia?

1.- Ese año, somos de las primeras personas que llegaron aquí.

E.- ¿Cuál fue el motivo que hizo que ustedes se vinieran a vivir aquí a Zona Dorada? ¿Hubo algún detonante?, por ejemplo, se casaron, el nacimiento de su bebé.

1.- No, nos casamos pero antes de casarnos estábamos buscando casa, pero nosotros queríamos comprar un lugar que pudiéramos pagar rápido, porque nuestra idea siempre ha sido construir nuestra casa, comprar un terreno y construir nosotros, entonces queríamos comprar algo que pudiéramos pagar, para no estar con ese pendiente y tener la oportunidad de ahorrar, para nuestra construcción, entonces por la cercanía de Zona Dorada por ejemplo a CU, a todos esos lugares, nosotros sabemos que estos departamentos en su tiempo podemos rentarlo cuando lo dejemos, podemos rentarlo a estudiantes por ejemplo, entonces dijimos, "ahí está bien, no están tan caros", y por eso decidimos vivir aquí.

E.- Dices que tienes la idea de moverte de aquí, ¿hacia dónde te gustaría vivir, sobre qué sector, zona o fraccionamiento de la ciudad?

1.- No hemos hablado sobre una zona exacta, pero estamos buscando más bien donde haya terrenos grandes, lo que nosotros quisiéramos tener un lugar más amplio, no el típico terreno de 6x16m, sino un lugar donde podamos construir la casa que esté a gusto. Hemos visto regularmente en colonias populares, pero ahorita están bien los terrenos, pero el ambiente no tan bien. Vimos un terreno en la 10 de abril, por ejemplo, para el lado de Santa Fe, ahí hay terrenos, esa zona nos parece, como tiene más accesos, como ahora que abrieron el boulevard que sale a la salida norte tiene todavía más acceso, esa zona nos agrada.

E.- ¿Qué buscarías en un lugar? ¿qué hace que esa zona te agrade por ejemplo?

1.- La accesibilidad, y que los lugares a donde nos movemos están cerca, o no cerca, pero rápido.

E.- ¿Entonces para ustedes es importante que los lugares a los que te mueves te queden cerca?

1.- Que me queden cerca y que use solamente una ruta, en el caso de aquí en Zona Dorada nada más hay un acceso para la colonia y eso ocasiona caos en las horas pico.

E.- ¿Y cuáles son las horas pico?

1.- A las ocho de la mañana, las dos de la tarde y a las seis de la tarde. Si tu vienes, sales de aquí de zona dorada a las ocho de la mañana y tu trabajo es de horario de ocho, a las siete y media tienes que esperarte todavía quince minutos haciendo cola para salir de la carretera a Imala. Entonces eso sí que de verdad está muy mal, pudiendo haber otro acceso por acá por el acceso de Villa Universidad, si al gobierno le interesara de verdad, desde cuándo, bueno a nosotros nos vendieron aquí prometiendo eso, que el boulevard principal de Zona Dorada iba a salir a Villa Universidad y es hora de que no, ya van cinco años, pero ese acceso estaría genial, porque puedes escoger irte por acá por Imala o irte por Villa Universidad.

E.- ¿Cuándo ustedes escogieron aquí Zona Dorada, dices que lo escogieron en base a un lugar donde ustedes pudieran pagar pronto, pero me imagino que había otros fraccionamientos que también podían pagar pronto o tuvieron de donde elegir?

1.- Sí.

E.- ¿Cuáles eran las otras opciones?

1.- Pues así que estuvieran como departamentos.

E.- ¿Buscaban departamentos?

1.- No en sí departamentos, pero por ejemplo, no sabíamos si agarrábamos una casa por ejemplo en Valle Alto, que no estaban tan caras u otros fraccionamientos para allá para Santa Fe o para el lado de La Conquista, para allá hay otros fraccionamientos y las casas no son tan caras, pero sabíamos que si agarrábamos una casa, casa eso te iba a detener en que "¡ay ya tienes tu casa!", como lo hace la gente común "aquí le voy a hacer dos pisos, aquí le voy a hacer la cochera y aquí le voy a hacer la recámara enfrente", y ya es una casa amplia, pero con un espacio limitado a lo que te construyó la constructora.

E.- ¿Entonces para ustedes al escoger casa o moverse a otro lugar es primordial que sea un terreno?

1.- Sí, esa es la idea.

E.- Dentro de esas posibilidades ustedes escogen Zona Dorada porque es un departamento y porque no los iba a limitar, porque los iba a sacar.

1.- Sí, pero aquí nos vamos a quedar todavía, pero no quiero tener a mi vecino de aquí arriba o al de al lado. Que no tengo ningún problema la verdad, los vecinos aquí son muy buenos, y pues aquí haz de cuenta que no hay ninguno y el de arriba es un señor nada más, no hace ni ruido ni nada, y acá enseguida está solo, y la señora de arriba pues es muy buena onda con nosotros, la verdad estamos muy bien aquí con nuestros vecinos, pero pueden llegar vecinos de repente con los que tengas problemas y eso fue algo por lo que dije : "Yo no voy a estar toda la vida dependiendo de que me vayan a llegar malos vecinos, eso es algo por lo que me voy a mover de aquí", por eso fue la idea.

E.- Dicen que se casaron y que eso fue lo que los movió para acá, porque antes ustedes vivían con sus papás.

1.- Ajá. Bien a gusto.

E.- ¿En qué zona?

1.- Yo vivía en la colonia Mazatlán, por la calzada, para la salida sur, y Axel vivía en Barrancos.

E.- ¿Qué te agrada de la colonia dónde vives?

1.- Fíjate que yo cuando recién compramos dije: "es nueva la colonia", y me gustó que tuviera pavimento hidráulico, eso lo vi como un pro, de que sabía que el pavimento aquí es nuevo y me va a durar muchos años. Yo la pensaba porque a lo mejor los departamentos como son nuevos no sé qué clase de gente vaya a llegar, no sé si de repente se llena de cholos o buchones acá. Estábamos sobre esas variantes, pero gracias a dios está muy tranquilo, no hemos sabido que anden robando en las casas y eso. Nosotros vivimos muy a gusto aquí la verdad, está muy muy tranquilo aquí la verdad.

E.- ¿Qué te desagrada?

1.- Me desagrada que muchas veces son muy sucios los vecinos, me saca de onda que las calles que no las barran, que no limpien. Obviamente no digo que la gente sea muy cochina, pero, por ejemplo, yo que estoy trabajando y que no tengo todo el día aquí me preocupo porque mi calle esté limpia, y

hay días en que los demás departamentos y edificios están llenos de basura, y digo "No se les ocurrió a las señoras de que ve feo, se ve mal su casa, que llegan sus visitas y dicen en que puerquero viven" y eso si me desespera muchas veces, que les faltará cultura o no sé. Yo si trato, muchas veces no por ser machista ni nada, pero yo siendo hombre yo barro y salgo con una bolsa negra me pongo a limpiar el parque, me pongo acá afuera recogiendo papeles, porque no me gusta que se vea así.

E.- ¿Tú eres arquitecto?

1.- Sí.

E.- ¿Y cómo trabajas regularmente?

1.- Regularmente, tengo de un año para acá que trabajo por mi cuenta, trabajo por proyectos.

E.- Entonces, ¿trabajas prácticamente aquí en tu casa?

1.- Ahorita si, aquí en mi casa.

E.- ¿Y cuando tienes obra?

1.- Voy a la obra.

E.- Cuando tienes que visitar obra, tu planeas tus viajes de tal manera que, ¿Cómo planeas tus viajes? ¿cómo sales de tu casa? ¿piensas antes de salir de tu casa una ruta o es que se te ocurre ahí al momento?

1.- Sí, o me voy muy temprano, o me voy después de las horas pico, porque no me gusta esperar a las ocho de la mañana porque hay un trafical, y trato de que nada más sea una vuelta, regularmente no voy tan temprano porque voy por ejemplo, a las diez de la mañana y yo sé que allá en la obra me va a tocar el medio día, y dejo a la gente encarrilada, y ya me regreso a la casa, así no tengo que hacer dos vueltas, que es el beneficio de no trabajar para una oficina de que te tengas que ir en la mañana, venir a comer y regresar en la tarde y por eso trato de hacer una vuelta en el día.

E.- ¿Tú has trabajado en oficina también?, ¿verdad?

1.- Sí.

E.- ¿Cuándo has trabajado en oficina como organizas tus viajes?

1.- Cuando trabajo en una oficina no regreso a la casa. Por lo mismo, me da más flojera tener que estar aguantando el tráfico, de llegar acá a la casa, y tráfico para venir, para irme y para regresarme otra vez a las seis con tráfico, mejor me quedo a comer por donde ando, la verdad. Porque es estresante, cuando iba a la oficina era estresante tener que salir y encontrarme con el tráfico y venir a comer con tráfico, irte con tráfico y regresar a la casa con tráfico de nuevo.

E.- Entonces, ¿se puede decir que tú organizas tus traslados o tus vueltas diarias para hacer los menos traslados posibles?

1.- Sí, optimizar obviamente tiempo y gasolina.

E.- Por los dos, por el tiempo y por el gasto.

1.- Y por economizar, ajá.

E.- En un día normal, ¿cuántas vueltas haces? ¿Cuántas veces sales de tu casa?

1.- ¿En un día normal?

E.- ¿Cuántas veces vas y vienes a tu casa?

1.- Como dos, ahorita como dos.

E.- ¿Hacia dónde te mueves?

1.- Ahorita, hacia el lado de Bachigualato, Barrancos, y el centro, y las coloradas también, para el lado del Mercado de Abastos, para el lado de la 21 de Marzo. Barrancos, porque es donde últimamente he tenido obra, pues.

E.- O sea, ¿qué te mueves para allá por motivos de trabajo?

1.- Sí, por motivos de trabajo.

E.- ¿En qué te desplazas?

1.- En carro. Cuando Axel, Los lunes y martes que Axel trae la camioneta, como nada más tenemos un carro me ha tocado lunes y martes irme en camión que tengo que ir a la obra, me ha tocado irme en camión aquí en el Nuevo Culiacán, y transbordo en el centro y ya agarro para Barrancos o si voy para Las Coloradas, si voy para Bachigualato, ya depende de a dónde voy.

E.- ¿Tomas dos camiones?

1.- Sí, a donde vaya tengo que tomar dos camiones, porque aquí nada más pasa el Nuevo Culiacán.

E.- Cuánto tardas, por ejemplo, si vas en carro ¿Cuánto tardas en llegar? ¿Cuál se podría decir que es la zona que más visitas?

1.- Que más visitamos, yo creo que para el lado de Barrancos o Bachigualato.

E.- ¿Cuánto tardas en llegar?

1.- Para allá como cuarenta y cinco o cincuenta minutos.

E.- ¿En carro?

1.- En carro.

E.- Y ¿en camión?

1.- En camión hago como hora y media, fácil.

E.- Cuando tú te trasladas en carro, ¿cuáles son los inconvenientes que encuentras?

1.- ¿El de salir de aquí o de la ciudad en general?

E.- Si, o sea, desde que sales hasta que llegas ¿qué problemas encuentras, que inconvenientes o cosas que te gustarían que no existieran?, que no te encontraras en ese trayecto.

1.- Por ejemplo, para salir de aquí de Zona Dorada agarro cinco topes, nada más para salir a la carretera a Imala, o sea, ¿cuál es la necesidad de tener un tope tras otro en estas callecitas?, no le veo nada de sentido, aparte de que se friegan los carros, pierdes tiempo y es molesto que te ande botando la camioneta. Otra cosa, la carretera a Imala es un carril de ida y uno de venida, si hay, hay algún, cualquier accidente o cualquier cosita, ya valiste, pues, no hay por donde pasar. Entonces también estas dependiendo mucho de eso.

E.- Estás dependiendo de que hay una sola vía de acceso.

1.- Sí. Saliendo al Malecón nuevo ya te sientes libre, porque ya, ahí es más rápido, porque ahí no hay semáforos, llegas súper rápido a Tres Ríos.

E.- Y además hay más rutas, ¿no?

1.- Y aparte hay más rutas. De aquí de la casa a, por ejemplo, a Fórum, yo hago diez o doce minutos, desde aquí de la casa. Para mí se me hace bien, pero si arreglaran la carretera a Imala, si la hicieran doble carril, nombre, sería una chulada vivir aquí, el acceso sería mucho más rápido y mucho mejor.

Si me dijeran tienes una lámpara mágica y va a salir el genio mágico de Aladino, yo dijera: "Hazme la carretera doble sentido, con concreto hidráulico y con muchos foquitos por favor, porque está oscurísima en la noche."

E.- ¿En la noche te da temor?

1.- A mí no me da miedo porque soy bien valiente. No, no me da miedo la verdad, pero sí, porque es en lo oscuro, digo, ¿por qué no invierten meterle, si habemos mucha gente para acá, creo que vale la pena meterle el alumbrado que se necesita, pues.

E.- Cuando te vas en el camión, ¿Cuál es el mayor inconveniente o contratiempo?, ahorita dijiste que hacías dos transbordos, eso para ti ya es un inconveniente.

1.- Pues entiendo que no pueden venir tantas rutas para esta zona, porque no es de bastante gente, y la mayoría de la gente de aquí, la mayoría de la gente se mueve siempre, la vuelta de la gente es al centro, eso no es tanto inconveniente. No me pondría, sabes qué, quiero cinco rutas acá, pero lo de la mayoría de los camiones lo típico, nada más, que obviamente es incómodo viajar a veces cuando los camioneros anden bien rápido, cuando están súper llenos y siguen subiendo gente, o sea, vas parado y todavía mente diez gentes más, todo apretado. Pero pues es parte del mal servicio que hay aquí en los camiones, porque no hay control aquí sobre eso.

Y la verdad que yo voy muy a gusto en camión, porque no voy manejando yo, porque no ando estresado que no me vayan chocar o que voy a chocar, ni voy renegando con los demás conductores, porque eso también me molesta de aquí que no tenemos mucha cultura vehicular, que todo el mundo trabaja o maneja a la ofensiva, todo mundo queremos llegar primero o ganar y eso es estresante. Y cuando vas en camión pues te libras de eso, no eres tú el que te va llevar a los lugares, y el inconveniente es pues que te tardas más, pierdes más tiempo nada más. Otro beneficio del camión es que gastas menos, tú dices: "de aquí a Barrancos hago hora y media, pero, gasto dieciséis pesos, y de gasolina de aquí a Barrancos no me gasto dieciséis pesos, me gasto más del doble de eso, fácil.

E.- Y, por ejemplo, si tuvieras alternativas de transportes como un buen sistema de transporte público.

1.- Yo dejaría de usar más el carro, la verdad usaría más los camiones, porque si los camiones no fueran tan lentos o si tuvieran mejores rutas, sería una chulada andar en camión, pero nosotros por tiempo no usamos casi camión, pero por mi cuando tengo la mañana holgada y tengo que hacer una vuelta, yo prefiero irme en camión al centro que llevar la camioneta, porque tienes que buscar estacionamiento, gastas más en gasolina, gastas en estacionamiento, vas estresado porque no te vayan a chocar, no te vayan a golpear la camioneta, y cuando vas en camión, te bajas del camión y ya, haces tú vuelta, vuelves a agarrar tu camión y te regresas a la casa y gastaste dieciséis pesos. Pues, una chulada, pero por los tiempos.

E.- Has visto que en la ciudad han hecho carriles exclusivos de bicicletas, ¿cuál es el inconveniente?, aquí entiendo que aquí solo tienen la camioneta, ¿no tienen ni moto, ni bicicleta?

1.- Ayer estaba platicando con Axel que sería interesante tener un scooter.

E.- Un scooter, ¿para qué?

1.- Para andar en el scooter, en lugar de una moto, para hacer vueltas, si estaría padre porque es más rápido, y gasta menos gasolina, pero es bien peligroso andar aquí en Culiacán, para mí es bien peligroso, más porque yo no tengo experiencia en andar en motos, pero sería una chulada, andar más rápido, y gastar menos gasolina y es un móvil más. Cuando ella trae la camioneta yo puedo andar en el scooter, pero obviamente también la pienso. Imagínate, salir a la carretera esta, con un solo carril en scooter.

A mí, por ejemplo, me da cosa andar en bicicleta o que la gente ande en bicicleta en la carretera Imala porque está bien estrecha y a mí me da miedo golpear a un ciclista, me da miedo porque muchas veces la gente tampoco no sabe andar en bici y se va metiendo muy al centro, se van tambaleando y no hay espacio para ellos, la verdad no hay espacio. Entonces, ¿que si para mí es una opción la bicicleta?, para mí no, porque si salgo, siento que me van a atropellar.

E.- ¿Y si tuvieras carriles exclusivos?

1.- Sí, si tuviera carril exclusivo sí, porque yo sé que nadie se va a meter por ese carril más que puras bicis, yo sí, súper a gusto, porque no está tan lejos llegar al malecón en bicicleta, está rápido y de allá al centro de volada, y las banquetas del malecón están amplias como para andar en bici, pero el problema para mí es el tramo ese de la carretera a Imala. Como te digo, si el genio mágico de la lámpara lo hace de pavimento hidráulico de doble carril y con una ciclovía, pues obvio.

E.- Entonces, se podría decir que el medio el transporte que más utilizas es el carro. ¿Eliges esta opción por tiempo y comodidad?

1.- Sí. Otro inconveniente del camión es que cuando, por ejemplo, me ha tocado irme en el camión con Zoe.

E.- ¿Con tu hija?

1.- Si, y la verdad mis respetos para las madres solteras que todo el tiempo andan en camión, o que andan con sus hijos en el camión, yo me refiero a solteras porque el papá no va, pues. Van ellas solas regularmente, tú ves en los camiones y no ves a papás con niños, ves a mamás con niños, y yo, que siendo hombre soy a lo mejor más fuerte me ando cayendo con Zoé, pues la verdad que está muy difícil. Pero hay mamás que están chiquitas y que traen a su bebé, traen su bolsa, la pañalera, se suben al camión, la verdad es un malabar.

E.- ¿O cuando a Axel le toca ir? ¿Axel se va alguna vez?

1.- No, Axel no. La verdad que yo no dejo que Axel se vaya con Zoé en camión, a mí me da miedo, se me hace que se le va a caer al suelo. Es algo que pues, a lo mejor por el mal servicio que dan los camiones yo no dejo que mi esposa ande en camiones con Zoe. Yo sí, porque creo que yo soy más fuerte, que yo sí puedo, pero Axel no, no dejo que se lleve a Zoe en camión. Yo le digo "tú espérate a que llegue la camioneta, si no vete tú sola, así está bien, pero con niña en el camión, tú no.

E.- ¿Consideras que desde tu vivienda tienes fácil o complicado acceso al sistema de transporte público desde tu casa?

1.- Más fácil, camino una cuadra y ya agarro el Nuevo Culiacán.

E.- El único inconveniente es que no puedes llegar a todas las zonas, es una sola ruta.

1.- Si, nada más es una ruta.

E.- Ahora que estaba yendo Zoe a la guardería, ¿cuánto tiempo hacías?, ¿la llevabas en carro solamente?

1.- No, lunes y martes la llevé en camión, pero haz de cuenta que agarro de aquí el Nuevo Culiacán y me bajaba en el Botánico y en el Botánico agarraba un Margarita o un Libertad y me dejaba ahí en el Parque Constitución y caminaba dos cuadras al kínder con ella.

E.- ¿Cuánto tiempo hiciste de aquí al kínder?

1.- De aquí al kínder, como media hora.

E.- ¿El inconveniente es que tienes que hacer transbordo?

1.- Sí, que tengo que hacer transbordo, y está aquí súper cerquita, en la camioneta llego en diez minutos llego al kínder, pero en camión hago como en media hora.

E.- Cuando te fuiste en la camioneta, ¿cuánto tiempo hiciste?

1.- Como diez minutos. Porque como aparte entraba a las nueve, está tranquilo aquí a la salida, entonces a esa hora sales aquí de volada al malecón.

E.- ¿Cómo organizaban los traslados para llevar a Zoe a la escuela?, ¿se organizaban entre tú y Axel?

1.- Sí, por ejemplo, yo dejaba a Zoe en la escuela y me iba a hacer mis vueltas, así como Axel traía la camioneta los lunes y martes, pues ella a la hora que llegara ella pasaba por Zoe. Zoe salía a la una, pero en el kínder nos daban chance de pasar por ella hasta las dos y media. Ella pasaba por ella a las dos o dos y media, y yo hacía mis vueltas y ya nos veíamos aquí en la casa, y si yo traía la camioneta hacía mis vueltas y pasaba por Zoe, o sea, trataba de desocuparme a la una o una y media y ya pasaba por ella.

E.- Entonces, ¿tú salías de aquí a la hora que tenías que llevar a Zoe a la escuela?, esa era tu primera salida.

1.- Sí.

E.- ¿Durante la tarde tienes que sacar a Zoe al parque a pasear o algo?, ¿a dónde la llevas?

1.- Cuando queremos que camine así, por ejemplo, cuando hacía calor, la llevábamos a Fórum, porque ahí hay aire, para que ahí camine. La hemos estado llevando al parque y la semana pasada la llevamos a Toy Planet, o si no aquí mismo, acá abajo hay un parquecito, aquí en zona dorada.

E.- ¿Es más común que la lleves fuera de zona dorada?

1.- Sí, aquí casi no.

E.- ¿Por qué no?

1.- Porque no están muy completos los parques, no están muy divertidos.

E.- ¿No le ofrecen algo en lo que ella se pueda divertir?

1.- No, y menos ahorita que está chiquita.

E.- ¿Qué te hace escoger uno u otro parque, o uno u otro lugar fuera de aquí de Zona Dorada?, ¿qué te hace que vayas, por ejemplo, a Fórum? Bueno a Fórum el aire.

1.- Se podría decir que es más confortable andar en el aire que andar sudando en el calorón, pero, por ejemplo, ahora que son los meses que ya no hace tanto calor la hemos llevado a Las Riberas y eso, y

ahí sí está súper bien, porque ahí hay un montón de juegos y la niña se divierte, está más a gusto ahí pues. Pero queremos lugares que se vea que se la va a pasar bien ella, nada más

E.- Que se la pase bien y no te importa tanto que estén cerca o que estén lejos.

1.- No, pues no, es que cerca aquí si hay cosas más o menos bien, las riberas están, está el parque constitución, está el zoológico.

E.- Realmente volteas a ver primero tú zona, a ver que hay.

1.- Sí.

E.- Lo que te quede más cerca, o sea, ¿si hay una opción que te quede más cerca, que te convenza?

1.- Sí.

E.- Y si no, ¿no es un inconveniente para ti el que esté lejos?

1.- No, es que en realidad Culiacán a mí se me hace una ciudad chica, porque la gente dice: "¡ay, que está muy lejos!", pero en realidad aquí no hay cosas lejos, es una ciudad chica. Lo más lejos que puede haber aquí si lo ves en el mapa yo creo que es Barrancos. Lo que nos queda más lejos de aquí.

E.- Qué es dónde vive tu suegra.

1.- Sí, qué es donde me la llevo. Y son cuarenta minutos, pues no está tan lejos como en otras ciudades.

E.- Yo creo que tiene que ver con eso, porque si tú te estás desplazando constantemente a Barrancos y que es de las zonas que te quedan más lejos ya cualquier otra zona la ves como sumamente accesible. Cualquier cosa es mejor que ir a Barrancos.

1.- Sí, la verdad sí.

E.- ¿Con qué frecuencia llevas a Zoe a pasear?

1.- A Zoé la tenemos que sacar a pasear todos los días, porque si no, se volvería loca aquí en la casa. Ahora me agarra la mano y me dice: ven, ven, y ya es porque quiere salir, ya no puede estar aquí todos los días. Y regularmente como tenemos muchas vueltas donde podamos estar con ella, pues siempre anda con nosotros, pero, así como para que digamos este día vamos a parar el trabajo porque Zoé tiene que hacer algo que le guste, no nada más andar con nosotros, dos veces por semana tratamos de hacerlo, llevarla al cine, de ir al parque, al zoológico. De perdida dos veces por semana. Y llevarla con sus primitos, con sus abuelitas y así.

E.- Ustedes como pareja o como familia dicen: "nosotros paramos para llevar a Zoé dos veces a la semana", pero no solamente es Zoé, ustedes también se mueven hacia otros lugares, bien salen como pareja, como matrimonio. ¿hacia dónde van? ¿Qué lugares visitan?, ¿Van a cenar?

1.- Regularmente vamos a cenar a restaurantes que están cerca de aquí de Tres Ríos o Recursos, que también es tres ríos, al cine Cinépolis, hemos ido a Barrancos, a la plaza nueva que está ahí San Isidro, también.

E.- Lugares que te queden de camino.

1.- Sí.

E.- Qué no estén tan lejos de donde estás.

1.- Si, bueno, yo no soy tan chiqueón, regularmente si estoy aquí en la casa voy al cine y voy aquí en La Isla, no tengo que ir a Cinépolis, donde se vea la pantalla. Hay gente que dice, ay tengo que ir a Cinépolis, porque me cobran más.

E.- ¿Con qué frecuencia sales a restaurantes?, a cenar o a comer a restaurantes.

1.- Pues de perdida como cuatro veces a la semana.

E.- ¿Cuatro veces a la semana?, y bajo ese mismo criterio, ¿lo que se te acomode?

1.- Sí.

E.- Lugares en donde andes cerca, o que te queden de pasada.

1.- Cuando me agarra el hambre.

E.- Como anoche que estaba cerca de ahí y estaba de pasada. Hay que llegar. Entonces se puede decir que tú prefieres una zona u otra dependiendo a cómo se te acomoden tus vueltas, ¿o hay una en específico que te guste?

1.- No, la verdad no. Yo soy muy práctico creo, y a como el estilo de vida con el que vivimos ahorita no te puedes poner los moños y decir: "ay, quiero, tal lugar, a tal hora", porque como estamos moviéndonos rápido, andamos a prisa todo el día necesitas doblar un poquito la mano y a donde sea y como esté.

E.- ¿En qué horario por ejemplo tú sacas a Zoe a pasear?

1.- Ya en la tarde, como a las cuatro o cinco, ya que no hay tanto sol.

E.- Cuándo tú vas de paseo que incluyas a Zoe, o que vayas solamente con Axel a pasear o a pasar un rato con ella, ¿qué horarios prefieres?, ¿qué horarios se te facilitan a ti para un día de ocio?

1.- ¿Que a mí me gustaría más?, a mí me gusta que sea, por ejemplo, aprovechar el día, y si voy al parque estar desde temprano, a mí me gusta más así, porque regularmente no hay mucho tiempo temprano, porque casi siempre tenemos muchas vueltas que hacer.

E.- ¿Y temprano es?

1.- A las nueve de la mañana, o sea, para mí un día decir: Zoe nos vamos a hacer nada más que irnos a pasear, estar a las nueve en el parque Las Riberas, estar un rato allá, desayunar e ir a visitar a mi mamá, a sus mis primos, así. Tengo ganas de ir a las albercas, por ejemplo, le dije a Axel, ya está el clima como para ir a la Posta.

E.- Y un día normal entre semana que a ti se te ocurra ir al cine, ¿a qué horas van?

1.- Ahora que hemos estado incluyendo a Zoé tratamos de ir temprano, pero la semana pasada fuimos a ver la de Zootopia a las tres de la tarde, entonces dijimos: "ah, ya basta del trabajo vamos a ir al cine", andábamos por Barrancos, y fuimos allá a San Isidro, pero por ejemplo hoy vamos a ir al cine, pero a las nueve cincuenta, ya que nos desocupemos de todo y que haya menos calor, y a Zoé la vamos a dejar con mi mamá obviamente.

E.- Cuando tú visitas un lugar en horario nocturno, ¿qué inconveniente te encuentras?

1.- ¿En horario nocturno?

E.- ¿No hay ningún inconveniente para desplazarte allá?

1.- Para desplazarme no, porque hay menos tráfico, por ejemplo, ahora que si vamos al cine la función inicia a las nueve cincuenta y vamos a salir como a las doce. Ya está solón, para allá para Recursos y llegar para acá va a estar más rápido.

E.- ¿Vas a ir a Cinépolis?

1.- Sí.

E.- ¿Por qué vas a Cinépolis?

1.- Ahorita porque Omar fue el que me dijo de la función y todo ese rollo, y regularme cuanto vamos con ellos, como les queda más cerca ellos, más al medio de la casa de ellos y de la de nosotros, y nosotros vamos regularmente al Cinépolis ese. Omar podría ir al Cinépolis de San Isidro y yo podría ir aquí al de la Isla. Nos queda más cerca, es como el punto medio, de que no vayas tú tan lejos ni yo tan lejos.

E.- Ajá, ¿pero si van Axel y tú solos?

1.- Aquí a la Isla.

E.- ¿Si no, no hay por qué moverse?

1.- Ajá, no hay por qué moverse hasta allá

E.- Cuando van al súper, o para abastecerse, ¿a dónde van regularmente?

1.- Al Tres Ríos, a la Ley.

E.- ¿Y qué te hace escoger el tres ríos?

1.- Porque el súper está más grande, porque cierran más tarde y regularmente andamos tarde en la calle y cierra a las doce ese súper, y aunque no lo creas hay mucha gente comprando a esa hora. Si hay gente, y yo digo: "¿y esta gente?", doñas locas que andan escogiendo verdura a las once de la noche, y por eso porque está más grande el súper, podríamos llegar aquí al súper exprés y eso, pero la verdad está más chiquito y de repente está más sucio, que el de la Ley tres ríos. Yo digo que los supermercados como que se dividen también en niveles, la Ley tres ríos es un nivel diferente al de la Ley Rubí, no es la misma ley ni venden los mismos productos, venden mejores productos en la Ley tres Ríos

E.- ¿Y ustedes eso lo valoran?

1.- Si, la verdad sí. Y vamos ahí, hay cosas que encontramos en la Ley tres Ríos que no encontramos en cualquier otra parte.

E.- Sí, de hecho, se supone que la Ley tres ríos es la mejor.

1.- Ajá, sí, ¿verdad?, nosotros vamos ahí.

E.- Si, es la mejor, de hecho, es donde compra Juan Manuel Ley.

1.- ah, ¿sí?

E.- Si, en realidad es como dices, hay una diferenciación hasta en la misma cadena, o sea, el tipo de productos que metes. ¿Y con qué frecuencia vas al súper?

1.- Quisiera ir una vez por semana, pero en realidad voy como una vez al mes, lo que pasa es que comemos mucho en la calle, no soy mucho de súper.

E.- Una vez cada veinte días?

1.- Sí.

E.- ¿Cuánto haces de aquí al súper?

1.- Uy, por lo regularmente vamos de noche, serán unos diez minutos, quince minutos a más tardar.

E.- ¿Siempre en carro?

1.- Si ni modo de andar con las bolsas en el camión más incómodo, si con Zoé me ando cayendo, imagínate con las bolsas del mandado. Sí, también en esa onda yo también respeto a las mamás van al súper solas en camión y luego que llegan solas como con diez bolsas.

E.- ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad en general?, de todo el sistema de transporte.

1.- Del sistema de transporte, pues, por ejemplo, no creo que esté muy chafón, porque he estado en ciudades donde sí, los camiones se están deshaciendo, y que son camiones que ya no deberías de andar. Y aquí los camiones están bien, no están tan viejos, por lo menos sabes que si le van a jalar los frenos o que si va a arrancar, no vas a quedar tirado pues, como pasaba antes, o sea, yo recuerdo que estaba estudiando y de repente habían camiones que no sabías si ibas a llegar, no sabías si iba a frenar, o sea, porque estaban bien viejitos y ya han cambiado y los camiones si están más o menos si están bien, pero si siento que manejan muy mal, no sé si es por el sistema que manejan ellos de que tiene que llegar a cierto tiempo a tal lugar y si no les cobran multa, y pues esa onda te pone en riesgo a ti como usuario, porque la verdad se vienen matando y la gente en el camión, y todo, y bueno, a mucha gente le caen gordo los camioneros por eso, porque se te meten y todo el rollo.

A mí me caen gordos los taxistas, porque como traen tsuritos y carros chicos también se te meten y manejan muy recio y todo, y son muy irrespetuosos, en ese sentido. Ah, por ejemplo, también el taxi aquí, yo nunca agarro un taxi porque se me hace un robo, es carísimo un taxi aquí en Culiacán, es un abuso.

E.- Yo antes consideraba que el taxi era no barato, pero dentro de lo accesible, pero realmente la gente nos dice que ha usado taxi por algún motivo extraordinario, porque a mí el taxi no me gusta, prefiero mil veces usar lo que sea que usar el taxi, no sé quizás sea algo mío.

1.- Sí, o sea, hay ciudades donde la gente se mueve en taxi, donde su principal medio de transporte es el taxi en ciudades grandes, y pues el servicio está bien, está padre, pero la verdad aquí no, además, como te dije que no es una ciudad tan grande el taxista no cobra lo necesario, porque imagínate en

lugar de que te cobren cien pesos de aquí a Barrancos, yo pago nada más dieciséis, entonces mejor agarro el camión.

E.- Cuando tú, algo que se me paso preguntarte, cuando ustedes eligieron el lugar para vivir, ¿fue una decisión consensada entre los dos?, ¿tú te fijaste en algo específico aquí en tu colonia que dijeras: ah bueno, está bien, dices que lo del pavimento hidráulico que, si te gustó, no la infraestructura que había. ¿Pusiste especial atención al equipamiento, que había un parque?

1.- Sí, pero ya sabía yo, como había estado trabajando en este fraccionamiento y eso ya sabía que como estaba en construcción, y somos de las primeras casas que agarramos aquí, obviamente los parques estaban verdes, los juegos eran nuevos y todo el rollo, y yo ya sabía que, entregando, municipalizando la colonia todo iba a cambiar, un césped todo muerto, los columpios ya están todos oxidados, se están cayendo, se están deshaciendo. Yo sabía que obviamente ya no depende de la constructora, de la inmobiliaria y mucho menos el ayuntamiento va a cubrir esos gastos, el costo de equipamiento. O sea, si me gustó que estuviera eso, pero yo ya sabía que no iba a durar mucho.

E.- Como casa o como familia, ¿cuál es tu ingreso mensual?

1.- Yo, como treinta mil pesos mensuales.

E.- Y de tus ingresos, ¿qué porcentaje te gastas en transporte?, ¿qué tanto te gastas en gasolina por ejemplo?

1.- En gasolina gastamos como mil pesos a la semana.

E.- Mil pesos a la semana es bastante, ¿cuatro mil pesos al mes?

1.- Si, porque Axel, va a El Dorado, gastamos más que nada por eso, si no es por ella, cuando no va al Dorado gastamos seiscientos pesos o setecientos pesos, pero si gasta mucha gasolina ella en ir al trabajo.

E.- ¿Y en camiones?

1.- En camiones me gastaría unos doscientos pesos a la semana.

E.- O sea, que gastas ochocientos pesos al mes.

1.- Cinco mil pesos en transporte.

E.- Zoé tiene un año y medio, ¿no?

1.- Sí.

E.- Dentro de poco va a cumplir dos años y estaba yendo a la guardería, ¿no?, esa era la escuela a la que iba, pero en el momento en el que a Zoe la tengas que meter ya de nuevo a la guardería o que la tengas que meter al Kínder, ¿tienes pensado algún centro educativo en el cual la vayas a inscribir?

1.- Yo preferiría en el Ovidio.

E.- ¿Es escuela privada?

1.- Sí.

E.- ¿Y la razón por la cual la meterías al Ovidio es?

1.- Ahí trabaja mi tía y yo he visto cómo trabajan ahí desde que era chiquito, mi tía trabaja ahí y a veces iba para allá, y me gustaba mucho el sistema educativo, como tratan a los niños y como les enseñan, y siempre dije que cuando tuviera un hijo lo iba a meter aquí, al Ovidio. Pero más porque está mi tía ahí pues, podría haber estado en cualquier otra escuela, pero pues está ella ahí y la verdad que no tengo mucha confianza al kínder así público. Aquí hay uno cerca, pero no me atraería llevarla, siento que hay mucha inseguridad.

E.- ¿Es una cuestión de seguridad, también?

1.- Sí, diría yo.

E.- El Ovidio no te queda tan lejos, ¿no?

1.- No.

E.- O sea, en carro como dices es donde llegas en diez minutos y treinta minutos en camión, porque haces transbordo. Pero si estuviera más lejos, por ejemplo, si tú te cambias de casa, hacia donde están

pensando que pueden vivir para allá para la colonia Santa Fe, ¿Sería algún inconveniente que te quedara más lejos?

1.- No, por ahorita no, ahí llevarla no. A lo mejor ya que entre a la primaria si puedo agarrar otra primaria que me quede más cerca y que yo vea que está bien.

E.- En base en qué escogerías una primaria?, ¿Qué factores considerarías?

1.- Pues las instalaciones, para empezar las instalaciones, que fueran seguras, que yo sintiera que fueran seguras, que ahí no se va a meter nadie, que las niñas van a estar bien, y luego checar como dan las clases. Por ejemplo, yo creo que puede haber escuelas públicas bien, que puede haber escuelas públicas aquí en Culiacán donde si puedan aprender, que estén seguros y todo ese rollo y que no haya nada, que no le vaya a pasar nada a la niña, pero realmente uno se siente más seguro porque la verdad, están mejores las instalaciones de los colegios, de las escuelas privadas.

E.- La cercanía, ¿el lugar donde vives sería un factor para considerar?

1.- Sí, pero me iría más por el lugar, si me gustara la escuela, aunque estuviera lejos la llevaría a la escuela lejos, me importaría más la calidad de la escuela que la cercanía.

E.- Bueno, son todas las preguntas que tenía que hacer, son cuestiones más que nada de cómo te mueves, hacia dónde y por qué, cuáles son los motivos que escoges. ¿Hay algo que quieras agregar?

1.- Nada, nada más que quiero que arreglen la carretera a Imala.

E.- Bueno, muchas gracias.

Código de entrevista: E-Zd-V

Nombre ficticio: Hilda

Sexo y edad: Mujer, 40 años

Hilda, E-Zd-V

E.- Te voy a empezar pregunto acerca de tu nombre completo y tu edad. ¿Cuál es tu nombre completo?

1.- Es (nombre completo).

Entrevistador. - ¿Cuál es tu edad Hilda?

1.- 40 años.

E.- 40 años, ¿Cuál es tu grado de escolaridad?

1.- Soy profesionista, soy contadora.

E.- Actualmente vas a tener a tu bebe, ¿verdad?

1.- Si, en un mes.

E.- ¿En un mes?, ¿es tu primer bebe?

1.- Es mi primer bebe.

E.- Y aquí en tu casa, ¿con quién vives?

1.- Con mi esposo.

E.- Con tu esposo, ¿y cuántos años tiene tu esposo?

1.- Tiene 33.

E.- ¿Y cuánto tiempo tienes de habitar aquí en Zona Dorada?

1.- Tenemos 4 años y medio, lo que tenemos de casados.

E.- Cuatro años y medio, ok. Y antes, ¿Dónde vivías?

1.- Yo vivía a un lado en el Fraccionamiento Los Ángeles, al fondo, ahí vivía, cerquita de ahí. Y mi esposo vivía en una colonia que se llama Las Cucas, que está por la Obregón, hasta el fondo.

E.- ¿Lo que los llevo a vivir a Zona dorada, fue que ustedes se casarón?

1.- Sí.

E.- ¿Eso fue lo que detonó que vinieran?

1.- Si, y como yo vivía aquí cerca, pues ya me había acostumbra a la zona. Y mi esposo también trabajaba aquí en Homex. Los dos trabajábamos en Homex, en esa época. Y él trabajaba aquí en la obra, entonces eso, para el venir para acá, era un acceso diario, también pues le agrado. Cuando decidimos comprar, compramos aquí.

E.- ¿Y por eso fue que compraron?

1.- Sí, porque ya era como nuestro sector. Yo por vivir y el por trabajar.

E.- ¿Y cuánto tiempo tenías viviendo en esta colonia aquí cerca?

1.- Teníamos poco, yo creo que teníamos 2 años y medio.

E.- Dos años y medio, ok. ¿Y algún otro factor que hayas tomado en cuenta o hayan tomado en cuenta ustedes como pareja para escoger aquí Zona Dorada? Además de que ya conocían la zona, o me imagino que les agrado la vivienda, la organización.

1.- Sí, porque las casas de este tamaño en otros desarrollos son mucho más caras. Por ejemplo, allá en Valle Alto hay de este tamaño, pero son más caras. Y hay otros desarrollos más o menos así, pues de tres recamaras, eran más caras. Y aquí, digo, si buscamos como para hacer comparativas y pues ya. Aparte pues estábamos muy acostumbrados al sector, no encontramos más baratas. A nosotros nos hicieron el descuento porque trabajamos también en Homex. Pues fueron varios factores, el descuento que nos daban, que son casas que eran un poquito más económicas a las que habíamos visto y porque estábamos muy acostumbrados al sector ya.

E.- ¿Qué te agrada de aquí de Zona Dorada?

1.- Me gusta que es tranquilo, que es tranquilo. Por ejemplo, este sector en particular, lo que es Zona Dorada, no esta tan popular, no esta tan, por ejemplo, aquí es raro que veas algún comercio. O te voy a poner el ejemplo acá en Los Ángeles que pasas por el boulevard y que sushi, que tacos, que viejas, que todo el boulevard lleno de comida, lleno de todo. Y aquí como que cuidan eso, porque es un, no sé si sepas que es un semi privada le llaman aquí. Están manejadas como régimen en condominio, ¿es otro tema ese no?, es un pleito que traen con el ayuntamiento, porque hay gente que no está de acuerdo en que sea semi privado, porque te da derechos y obligaciones, de tener que pagar cuotas para que pasen por la basura, que para lo que es el mantenimiento de las áreas verdes. Hay que pagar algo para que todo este bonito, anejado como privada, pero no es privada, porque los accesos son libres.

E.- Y no hay régimen de condominio, ¿no?

1.- Es régimen de condominio.

E.- ¿Sí?

1.- Sí

E.- No sabía

1.- Es régimen de condominio, es algo que aún no se termina de alegar. Pero es régimen de condominio. Desde que nosotros tenemos, supimos que era un régimen de condominio, semi privado. Pero los vecinos siempre han estado en contra, pues, por ejemplo, ahorita la basura, desde que nos vinimos a vivir, los mismos de Homex, la constructora, querían organizarnos por comités, para después entregarnos y a partir de hoy ustedes se encargan de limpiar, de recoger la basura, las áreas verdes, los parques, bla, bla, bla. Pero la gente no estaba de acuerdo, decían "quiero que pase el ayuntamiento, quiero que el ayuntamiento se haga cargo", y así. Entonces es un estira y afloja, que mientras Homex está aquí, pues ellos han estado pagando, por ejemplo, la luz, la luz de las áreas de aquí la tenemos que pagar nosotros, y es hora que no la pagamos. Ya tenemos nosotros aquí 4 años y medio. No sé él desarrollo cuanto tenga, 6 años, yo creo, no sé.

E.- Me llama la atención ese tema.

1.- Sí, es régimen de condominio, toda Zona Dorada. Que tiene su lado bueno, pero la mayoría de la gente, es un nivel medio, o medio bajo, pues. No es así como la gente que vive en las privadas, que tienen ingresos altos. Aquí hay gente que apenitas paga su casa, y así como para cuota, que pase el ayuntamiento, que los parques los mantenga el ayuntamiento. Y hay gente que sí está de acuerdo. De hecho, aquí (no se entiende min. 05:47) hay una malla, así ciclónica. Que ellos lucharon por cerrar, que tampoco está bien, porque el parque nos pertenece a todos los usuarios. Entonces los de allá de esa área no pueden entrar porque no te pagan cuota. Bueno, traen cada, cada coto trae su rollo. Porque unos están de acuerdo, otros no. No sé a qué vayan a llegar al final de cuentas. Hay gente muy organizada que va al ayuntamiento y pues pelea porque Homex se responsabilice, que le ayuntamiento, que ayuden en cosas. Y así, por ejemplo, los changarritos esos, ponen así que un puesto de hot-dog, en la noche se ponen aquí, y pues hay gente que no está de acuerdo, pues. No al rato van a estar aquí, o sea, que ellos quieren cuidar como la plusvalía de su sector, pues. Y hay gente que dice, que se pongan, no es algo que, mucha gente dice, a mí no me platicaste que era un régimen de condominio, según el vendedor. Entonces, y otros dicen que sí.

E.- Pero cuando firmas, ahí debe de decir.

1.- Si lo dijo el vendedor, de todos modos, ya firmaste. Entonces muchos dicen que compraron engañados.

E.- Sí, porque el régimen de condominio, es muy complicado. A mí se me hace muy extraño.

1.- Sí, aquí en Culiacán, yo creo que somos el único. No sé si en el país haya otro.

E.- De estas magnitudes, no lo creo.

1.- Yo creo que no, yo me acuerdo que cuanto nos vendieron, dijeron. Por lo menos para Homex era el primer desarrollo, y le apostaron mucho, porque sentían que era un muy buen proyecto, para una casa no tan cara y que se pudiera manejar como régimen de condominio. O sea, no hacerla tan popular, pues. Por ejemplo, el régimen de condominio no te permite tener negocios, tener changarros, para esos pusieron sus locales. Las áreas verdes pues tenerlas bien, tener juegos. Por sectores para que se organicen los cotos y tengan limpio su área verde. Pero pues a la hora de la hora mucha gente no estuvo de acuerdo. Y si, (no se entiende min. 07:57) fue así un súper proyecto, pero si esta. Hay régimen de condominio porque, las calles, el ayuntamiento no te hubiera permitido hacer este tipo de calles, este tipo, como que el ayuntamiento te hubiera dado otras exigencias cuando se lo vas a entregar. Cuando dicen, no, es privado, pues las calles pueden ser más chiquitas, o sea ese tipo de cosas, pues. Entonces todo está más chico como para una privada, y así. Las medidas, todo lo que se hizo. El ayuntamiento lo acepto como régimen de condominio y así lo quiere entregar, pues. Y ahí están en ese estira y afloja.

E.- Entonces Homex todavía no sale de aquí.

1.- No, porque todavía está construyendo. Se detuvo, no sé si supiste que la constructora tuvo como un receso ahí. Y ahorita ya volvió, pero al final, hay todavía, desde los departamentos del final, todo eso es Zona Dorada 2 y entra en el régimen, y allá pues es un nivel social todavía más bajo que aquí. Todavía se va a complicar más. Pero ahí es algo que aún no está definido. Esa es la idea de la constructora, un régimen de condominio en una semiprivada.

E.- ¿Alguna vez consideraron ustedes el hecho ese de que fuera a lo mejor gente del mismo nivel socioeconómico o parecido a ustedes para venirse a vivir aquí?

1.- Sí, sí. Porque mucha gente piensa, oye allá hay una colonia popular, por decir, a lo mejor te encuentras una casa más barata con las mismas características. Pero aquí el hecho de ser todo nuevo, de ser gente, bueno nosotros tenemos la suerte de tener (no se entiende min. 09:45), gente que se acaban de casar. Otros que a lo mejor no tan, pero tienen niños chiquitos. Y van, pues van haciendo el desarrollo nuevo, pues. Y si como dices tú, un nivel, pues medio, a lo mejor medio bajo, pero más o menos como nosotros, como dices tú. Y si se nos hizo importante eso.

E.- ¿Y qué te desagrada de aquí de Zona Dorada?

1.- Yo creo que lo único, y que no es tan desagradable, el acceso en la mañana, se pone feo.

E.- ¿Desde la carretera Imala?

1.- Si, se pone feo. Porque es mucho tráfico, es mucho los que salimos temprano, a la hora de la escuela. Siempre tiene que haber tránsitos para poder controlar un poco el acceso de la gente que sale de los Ángeles. Nosotros, los que viene ya a las universidades, porque ya vez que hay escuelas acá, hay un colegio acá. Entonces si se pone feo el tráfico a las horas, en la mañana, más que nada, en las horas pico.

E.- ¿Consideraría la posibilidad de cambiar de lugar de residencia?

1.- Yo creo que no, nos gusta aquí.

E.- ¿Están a gusto?

1.- Sí, estamos a gusto. En el caso mío, algo persona. Una hermana mía también vive aquí cerquita en Los Ángeles y otra vive en Zona Dorada 2. Entonces, el estar cerca, pues también me gusta. Estamos con mi familia cerquitas.

E.- Sí, es algo importante, los lazos de ahí, las redes. Es verdad

1.- Y mi otra hermana esta por comprar, también quiere estar cerca de aquí

E.- ¿Quiere comprar cerca de aquí?

1.- Sí. Entonces no consideramos cambiarnos.

E.- ¿Cuántos vehículos tienen en tu casa?

1.- Uno nada más.

E.- Un carro particular, ¿verdad?

1.- Sí.

E.- ¿Y tiene alguna otra bicicleta o algo así?

1.- No, nada más el carro.

E.- ¿Y cómo organizan sus desplazamientos diarios? Por ejemplo, ahora tu estas en la incapacidad, pero normalmente como es un día de tu familia.

1.- Tenemos, si teníamos dos carros, pero por causa del bebe tuvimos que vender uno. Pero tenemos la suerte de que los horarios se acoplan. Yo entro a las 8 y el 8:30, entonces me deja y ya se va. Y en la tarde yo salgo a las 3 y el entra 3 y media. Entonces pasa por mí a las 3, el entra a las 3 y media, y ya me traigo el carro y en la noche voy por él. Sin querer se acomodó todo, y si, no nos perjudica.

E.- ¿Y hacia donde está tu trabajo?

1.- Mi trabajo si está lejos de aquí, está en valle alto. Si ubicas valle alto, ¿verdad? Está en la otra punta casi.

E.- ¿Y a que te dedicas? Ah, eres contadora, me dijiste.

1.- Llevo la nómina de obra de Fincamex, de la obra esa de Valle alto. Somos un despacho externo nosotros, y yo estoy en la obra, contrato al personal, tarjetas de nómina. Veo todo lo de, soy como su recurso humano.

E.- Y él, ¿en dónde está el trabajo?

1.- Esta enfrente de Cinépolis, en la Chevrolet. Entonces, por ahí paso ya de regreso y lo dejo.

E.- ¿Y por la tarde hacen alguna actividad extra?

1.- No, pues el sale hasta las 7. Y yo trato de ir por el pronto. Y no, no tenemos actividades extras.

E.- ¿Y cuánto tiempo tardas de aquí a tu trabajo?

1.- Supongo, media hora.

E.- ¿Y de aquí al trabajo de él?

1.- No, de aquí al trabajo de él son 15 minutos.

E.- 15 minutos.

1.- Si no hay tráfico en una hora, 10 minutos.

E.- ¿Tardas lo mismo en la mañana, al mediodía y en tarde?

1.- En la mañana, por las horas que son, no, en la mañana tardo más.

E.- ¿Qué tanto más? Dirías, que a lo mejor que medio día.

1.- 10 minutos.

E.- 10 minutos más, entonces ¿encuentras más desahogado el tráfico a esta hora?

1.- Sí. Si saliéramos a la una, a lo mejor fuera igual, pero como ya salgo a las 3, él llega a las 3 y media, a esa hora ya está más fluido.

E.- ¿Y por la tarde que vas por él? ¿Te toca la hora pico?

1.- Sí, pero no, en la noche aquí ya no hay tráfico.

E.- De salida no.

1.- Y el acceso, si hay tráfico, pero no que me atore como en las mañanas. En las mañanas, nos atora aquí, nos atora en varias partes. Y en la tarde no me atora, si está fluido.

E.- De lugares que ustedes frecuentan, paseo, de ocio, de recreación, restaurantes, a lo mejor el cine, ¿con que tanta frecuencia van?

1.- Pues vamos, ahorita le hemos bajado, con tanto gasto. Pero así promedio, por lo menos una vez a la semana, yo creo. Una vez a lo mejor a comer, a lo mejor la otra semana al cine.

E.- Le varían.

1.- Sí.

E.- ¿Y es entre semana, fin de semana?

1.- De preferencia el fin de semana.

E.- ¿Y sobre qué horas?

1.- Generalmente los sábados en la tarde.

E.- ¿Y hacía que zonas son las que más frecuentan ustedes?

1.- Pues este sector, por ejemplo, aquí La Isla (no se entiende min. 15:34) este sector, y la zona de fórum, hacemos nuestras compras, se podría decir, y todo el sector de tres ríos, así como para restaurante y eso, el sector de tres ríos.

E.- Tres ríos ¿por comodidad o?

1.- Por cercanía. Nosotros, es como nuestro sector. Todo lo que es la zona de tres ríos, sus restaurantes, su alrededor, Fórum, nuestras compras, es así como lo cerquita.

E.- ¿Nunca se mueven de ese sector?

1.- No, no, ni al otro cine que esta para acá. Antes íbamos al Cinépolis, pero no, ya nos hicimos a este sector.

E.- Ya están bien acostumbrados. Fíjate que pasa, yo también vivo, la casa de mis papás está aquí en universitarios, y también, para mí no hay otro cine que no sea el citi.

1.- Sí, es que es tu sector.

E.- Es mi sector, porque para que voy a Cinépolis si el Citi está cerca, a lo mucho últimamente el de Fórum.

1.- Ándale, porque andas ahí o porque aprovechas.

E.- Y ya que lo mejoraron, porque antes estaba, así como que medio feo.

1.- Si, también nosotros, si andamos a veces ahí en Fórum, de repente si hemos llegado.

E.- Sí, exactamente. ¿Y algún inconveniente que ustedes tengan en los desplazamientos diarios que hacía el trabajo, que, si van con tu mamá, con tu hermana, a la casa de tu familia? ¿Algún inconveniente que tú te encuentres?

1.- No.

E.- ¿Ninguno? ¿Y todo lo hacen en el automóvil?

1.- Sí.

E.- ¿Entonces ustedes acomodan sus vueltas de tal manera que los dos?

1.- Si, andamos juntos. Me espero, por ejemplo, si vamos a ir al súper, me espero a que el salga. O a vece sí, o bueno más ahora que, yo salgo temprano y me traigo el carro en la tarde. Si tengo vueltas yo mías, pues si las hago. Y si son cosas así de juntos, pues nos esperamos al fin de semana o después de que el salga, pero casi todo lo organizamos los dos juntos.

E.- Y bueno han sabido organizarse para todo.

1.- Se ha dado, si, se ha dado.

E.- Qué bueno. Y las compras para hacer el abastecimiento ¿Dónde las realizan?

1.- En Wilmar aquí en la Isla.

E.- ¿En la Isla?, ok, ¿y alguna razón en particular?

1.- De ese súper.

E.- Si, para escoger ese súper.

1.- Es más amplio, y más cómodo, más limpio, más cerca. Para empezar, es el más cercano y es como más cómodo. Porque, de repente vamos a la Ley por alguna necesidad y si, como que de repente esta más lleno. Por ejemplo, aquí hay una Ley Express cerquita, y nada más abren una caja y como que está más chiquito todo, más aplastado. Entonces, allá, como la amplitud, y más que ver. Me gusta más.

E.- Entonces, ¿ustedes valoran la cercanía del lugar al que van?

1.- La cercanía y lo agradable del lugar.

E.- Lo cómodo.

1.- Estacionamiento, todo.

E.- Dicen que Wal-Mart es un poco más caro

1.- Sí, no hay tantas ofertas. Por ejemplo, vas a la Ley y si te encuentras más ofertas. A lo mejor los precios normales son más iguales, pero de repente en la Ley si ponen muchas más ofertas. Pero pues ahí se compensa una cosa con la otra.

E.- Bueno, le da un valor agradable, ahí al asunto ese. Entonces, ¿van en el carro a hacer las compras de abastecimiento?

1.- Sí.

E.- ¿Con que frecuencia van?

1.- Cada quincena.

E.- Ok, ¿y algún día, prefieren entre semana, prefieren el fin de semana para hacer eso?

1.- Pues justo en la quincena, ya andamos como en la ruina, casi justo en la quincena o caiga lo que caiga vamos ese día o al siguiente.

E.- ¿Por la tarde?

1.- Sí, por la noche, ya que salga él.

E.- Ok, y antes de salir de tu casa Hilda, ¿ustedes planean la ruta que van a hacer, la ruta que van a seguir?

1.- Sí, sí, mi esposo que es más organizado, yo no tanto, pero él sí. Entonces casi siempre tenemos organizado que vamos a hacer hoy, sobre todo, ahora que tenemos un solo carro. Antes era más fácil agarrar camino cada quien por su lado, y pues ahora si tenemos que organizarnos a fuerza, desde la mañana o un día antes le digo tengo que hacer esto. Por ejemplo, hoy ya le dije lo que tenía que hacer, me tengo que llevar el carro, y tenía vueltas a fórum y me quede ya con el carro y ahorita voy por él. Sí, desde un día antes nos organizamos de que vamos a hacer el día siguiente.

E.- ¿Y en esta organización ustedes toman en cuenta la necesidad? Pero, ¿en algún momento ustedes consideran el precio de la gasolina?

1.- Sí, si se considera. Sobre todo, el que dice vamos a gastar mucha gasolina, mejor le hacemos así, así y así. Sí se considera.

E.- ¿Y si por ejemplo ustedes tienen que escoger entre una ruta que es más corta que gastas menos a una ruta que es más rápida? Una ruta que es más larga, pero a lo mejor es más rápida porque está más despegada, más libre, menos semáforos, lo que sea. ¿Sobre cuál se van generalmente? ¿Cuál escogerían?

1.- Pues ahí sí, casi no nos vamos tanto por rutas, si no por necesidad de decir el sábado nos organizamos y hacemos todas las vueltas. Casi siempre es así, o sea de si vamos a hacer eso, mejor lo hacemos todo este día, así no está yendo o viviendo. Porque si me quedo yo con el carro, yo doy mis vueltas y aparte tengo que ir por él, y se gasta más gasolina si yo ando con el carro. A veces dice mira mejor el sábado nos ponemos de acuerdo, hacemos todas las vueltas de tu mamá y ya ta ta ta, y nos organizamos así. Pero no en cuestión de rutas, porque a donde vamos a ir casi siempre es por donde mismo.

E.- ¿Entonces ya tienen como bien?

1.- Sí, pues las distancias siempre son las mismas, no hay mucho cambio de ruta.

E.- ¿Consideras que la manera en que te mueves por la ciudad ha cambiado desde que te viniste a vivir aquí a Zona Dorada?

1.- Ha cambiado ¿Cómo?

E.- ¿Si han cambiado tus rutas?, ¿han cambiado tus tiempos de desplazamiento? A lo mejor si te tienes que levantar más temprano o más tarde

1.- Ah, a donde vivía antes. Pues en mi caso no, porque vivía muy cerca.

E.- ¿Y en el caso de tu esposo?

1.- En el caso de mi esposo a lo mejor si cambio, pero esta variado su trabajo, pero se cambió a un trabajo más lejos, de su casa a un tiempo. Ahorita se acaba de cambiar a ese, pero hubo un tiempo en que se cambió a un trabajo que era más allá de Cañadas, entonces las distancias por ahí si afectaban mucho sus accesos y eso. Se movía mucho más.

E.- ¿Y eso paso ya estando aquí?

1.- Ya estando aquí.

E.- Y entonces, se podría decir que el medio de transporte que más usas pues es el automóvil. ¿Y cuál es la razón principal para que tu uses el automóvil?

1.- Pues la rapidez, la rapidez. Porque si ha pasado una vez que por algún motivo nos tenemos que mover en camión, y es muy lento. Sobre todo, yo que trabajo tan lejos, me tardo mucho, pues tengo que agarrar camión al centro, y tarda muchísimo el camión. Se mete a las colonias y así, y en el centro tengo que tomar otro, que viene para acá y también se mete por varias colonias y tarda muchísimo.

E.- ¿Y cuánto tardas de aquí a tu trabajo en camión?

1.- En camión yo creo que puedo tardar hasta más de una hora.

E.- Es que está lejos.

1.- Si, de aquí al centro, ponle que media hora o 20 minutos, pero de ahí si hago más te media hora hasta mi trabajo. Y en lo que esperas, y en lo que pasa el camión, y prácticamente son varias colonias, se tarda mucho.

E.- Y dices que por algún inconveniente que te has tenido que ir en camión, ¿cómo qué tipo de inconveniente?

1.- Por ejemplo, en ocasiones yo tuve que salir más temprano. Y yo tenía que esperar hasta las 3 a que salga mi esposo, para que vaya por mí. Entonces si me venía más temprano en camión.

E.- Y, por ejemplo, si se les llega a descomponer el carro ¿Cómo le hacen?

1.- Casi siempre nos prestan alguno en la familia de él. Ya sea su hermano o su papá nos presta el de él.

E.- Lo remplazan.

1.- Sí. Siempre nos prestan uno en lo que se arregla el otro. Si nos ha pasado.

E.- ¿Y alguna vez han tenido algún inconveniente que les impida llenar a tiempo o llegar al trabajo?

1.- No, ninguno. Nunca se ha ofrecido de que nos tengamos que ir en camión, siempre nos han prestado carro. Pero no, hasta ahorita no se ha ofrecido.

E.- ¿Qué opinas del transporte público de Culiacán?

1.- Pues se me hace, medio. No es así tan bueno, no es tan bueno. Todavía pues hay camiones que la música demasiado fuerte, que no hay como respeto para el pasajero. Ahora que llevan la música a todo volumen me molesta demasiado, pues la gente que culpa tiene que al hombre le guste la banda o el rock, o lo que sea a todo volumen, y se me hace que a veces traen todo oscuro, y sus lucecitas en la noche. No sé, se me hace que deberían de ser más cuidadosos en ese aspecto.

E.- Y en cuanto a las rutas, ¿cómo se te hacen? Para ti las rutas, ¿te dan el servicio que necesitas?

1.- Se me hacen, pues se me hace que hago mucho tiempo. Porque se tienen que meter a varias colonias para tener que llegar al centro. Se me hacen lentos.

E.- Y si hubiera opciones cómodas y seguras de desplazamiento en transporte público en la ciudad ¿tu considerarías usarlo más frecuentemente?

1.- Sí, si lo hiciera.

E.- ¿Qué mejorías tendrían que hacerle para que tú lo usaras más, para hacer tus vueltas diarias?

1.- Más que nada la rapidez, más que la comodidad de la música y eso, yo creo que eso ya pasaría a un segundo término. Si sintiera que llegara más rápido. En mi caso mi trabajo está demasiado lejos. A lo mejor hay gente que nada más va al centro y se le hace bien, pero en mi caso que tengo que tomar dos camiones, si se me hace más complicado moverme, la pienso dos veces.

E.- ¿Y tú tienes fácil acceso al transporte público desde aquí de tu vivienda?

1.- Sí, aquí en la esquina pasa y aquí me deja.

E.- De haber carriles exclusivos para la bicicleta en Culiacán, ¿tú considerarías usarla más?

1.- No, soy muy miedosa.

E.- ¿Qué te da miedo de la bici?

1.- No sé, nunca he estado acostumbrada, si se andar en bicicleta. Nunca he estado acostumbrada, ni se me antoja tanto.

E.- ¿Y tú la vez como una opción, no para ti quizás, para alguien más, como una opción de transporte diario?

1.- Aquí en Culiacán se me hace difícil, lo veo más de deporte y de pasatiempo gente. Se me hace difícil por el clima aquí, llegas empapado si andas en bicicleta. Ósea, para alguien que diga voy a ir a trabajar y me voy en bicicleta, se me hace. Apenas en las ciudades donde el clima es diferente, pudiera ser.

E.- De acuerdo con las necesidades de que tú tienes de moverte diariamente entre la ciudad, ¿cuál consideras que sean los principales obstáculos que se te presentan?

1.- ¿Para qué?

E.- Para moverte diariamente. Lo que tú necesitas moverte diariamente en la ciudad, ¿Qué es lo que, a ti, los obstáculos que se te presentan?, me comentabas en la entrada de Zona Dorada, que se llena, ¿no? ¿Algún otro obstáculo que tu tengas en la movilidad diaria?

1.- No nada más eso, pues es algo que, a lo mejor yo no tengo otros horarios que a lo mejor en la noche, que a lo mejor batalla la gente que viene a las 6, no sé, a las 7 yo creo es otra vez tráfico pesado, y a mediodía a la una. Pero a esa hora yo no vengo, vengo hasta las 3. Pero si es eso, es la única, la salida. De ahí en fuera está muy, los accesos de nosotros, el malecón está muy rápido, la Obregón, que es otro acceso de nosotros para la casa de mi suegra, son accesos muy rápidos. Mis papás viven en Navolato, tampoco tenemos un acceso que sea complicado, nada más la salida.

Acá hay un proyecto que van a hacer doble carril, pero no sé cuándo. Estamos esperanzados a que algún día se haga.

E.- Si, lo sé, todo el mundo comenta eso.

1.- Sí, porque desde que, eso es una de las cosas que prometieron cuando vendieron. Que ya estaba ese proyecto, y aparte los gobiernos de repente lo mencionan. Pero no, no se ha hecho nada eso.

E.- ¿Cuál es la sensación que tienes al viajar en transporte público?

1.- Si se me hace un poco incómodo. Por el tema ese que se me hace que si hay mucha falta de respeto con el pasajero. En cuestión de no sé, siento que, si le faltan mucho el respeto a la gente los choferes, en cuestión de que no te dejan sentarte, o si van niños, ese tipo de cosas, deberían de tener un poquito más de respeto. La música no tan fuerte, no andar jugando carreras, ese tipo de cosas se me hacen, no sé, incomodo.

E.- Y al viajar en auto, ¿cómo te siente?

1.- Cómoda

E.- Cómoda, ¿en algún momento te estresas por el tráfico?

1.- No, yo no me estreso. Mi esposo se estresa. Porque no, yo nunca ando acelerada, hay gente que se atraviesa, doy el pase. Trato de ser consciente y no andar nunca desesperada. Es gente, no me desespera pues, a diferencia hay personas desesperadas que le grita a la gente y se enoja. Pero no, yo trato de ser paciente, si alguien se quiere cruzar pues le doy el pase. A lo mejor algún día a mí también, alguien me va a dar el pase a mí. Entonces yo no me estreso por manejar.

E.- ¿Y cuál es el gasto que ustedes tienen mensualmente en transporte?

1.- De gasolina, no he sacado cuentas. Como ya no la gasto yo, como ya no pago gasolina. Pero yo creo que son a la quincena cerca de mil pesos.

E.- ¿Unos dos mil al mes?

1.- Sí, unos dos mil al mes.

E.- ¿Y en cuanto a la seguridad en Culiacán, como percibes el ambiente en Culiacán? La seguridad

1.- Pues será que nosotros nos movemos en un sector muy chico, no lo siento malo.

E.- ¿Y en algún momento influye el ambiente que tu percibes, a lo mejor no en este sector, en otros sectores, para la elección del modo de transporte que usas o la ruta que tú vas a elegir, o las zonas que vas a frecuentar?

1.- Pues influye.

E.- Por ejemplo, hay zonas aquí en Culiacán que se consideran más conflictivas que otras, ¿no? En algún momento eso te influye a ti para decir, en camión yo ya no me muevo. Para allá.

1.- Si, trato de cuidar mi sector, mis rutas. Si lo considero y si tomo en cuenta si son colonias peligrosas, no meterme por ahí. Si tratar de que mis rutas sean zonas más seguras, si lo busco.

E.- De tus gastos en transporte, ¿qué tanto porcentaje representa de tus ingresos familiares? ¿Qué tanto del ingreso están gastando en transporte?

1.- Pues tenemos un ingreso entre los dos como 20 mil pesos, se gasta un 10%.

E.- ¿Y consideras que es alto?

1.- No, creo que es normal.

E.- Si tienes algún otro comentario, alguna otra cuestión que tú quieras comentar, platicar, no se preguntar acerca de la movilidad en Culiacán. Por ejemplo, hoy me estaba comentando una chica de no, que la Obregón, o como percibes simplemente, como está el ambiente de movilidad en la ciudad, el tráfico, los accesos, las rutas, los caminos que hay.

1.- Pues si lo siento bueno, siento que eso de la Obregón va a ser cuestión de acostumbrarnos, porque siempre que hay un cambio como que nos saca de nuestra movilidad, pero yo creo que va a ser cuestión de acostumbrarnos, ahora a ese cambio que hubo. Y si siento, por ejemplo, hemos visto todos los puentes que han hecho, los subterráneos, son cosas que antes si nos frenaban mucho y siento que ahora es más rápido. Por ejemplo, a nosotros nos sirve mucho el de la U. de O. porque de repente por ahí pasamos. ¿Cuál es el otro? Pues así los que han hecho, así el de la Canasta, es el que va Sams, si ese también, de repente se ponía muy feo y como que ese puente ha favorecido. Y si

siento, para mí, no sé si soy demasiado positiva o no tengo mucha, a lo mejor la gente que va al centro y eso batalla un poquito más.

E.- ¿No vas mucho al centro?

1.- Casi no, a lo mejor la gente que va al centro batalla un poquito más.

E.- Y, por ejemplo, caminar por las banquetas de aquí de Zona Dorada, o las banquetas del lugar donde sales a pasear ¿tienes algún inconveniente cuando caminas?

1.- No, aquí esta colonia es muy tranquila.

E.- ¿Las banquetas están en buen estado?

1.- Si, como todavía no sale la constructora, porque sigue construyendo, siempre están arreglando, están pintando, como que no hemos salido de ese beneficio de como ellos todavía venta, cada rato arreglan el boulevard y si hay baches lo arreglan ellos, pintan todas las orillitas y eso para que se vea bonito siempre el acceso. Entonces como que todavía estamos en ese beneficio de Homex, de que siempre tiene bien cuidado todo porque ellos siguen en venta. Entonces aquí en la colonia no tenemos ese problema

E.- ¿Y cuándo caminas te sientes segura?

1.- Sí, me siento segura.

E.- Ok, bueno por mi parte es todo. Te agradezco muchísimo el tiempo que me regalaste y si tienes alguna duda o algún comentario extra.

Código de entrevista: E-Zd-VI

Nombre ficticio: David

Sexo y edad: Hombre, 38 años

David, E-Zd-VI

E.- Entonces le decía que estamos aplicando esta encuesta porque nos interesa saber cómo se mueve la gente de nuestra ciudad, como utilizamos la ciudad, qué tipo de transporte usamos, cuáles son las necesidades que tenemos para usarla.

Entonces yo vi que la otra vez usted llegó en bicicleta, entonces nos interesa saber mucho sobre la gente que también usa la bicicleta, porque realmente es la menos, la que menos se mueven así. Es de los medios de transporte que menos se utilizan, y por eso es que me interesó mucho poderle hacer la entrevista además de la encuesta que van las muchachas a su casa a hacerle unas preguntas ya más concretas, pero aquí con estas nos interesa mucho cuál es su opinión o como se desenvuelve en la ciudad y ese tipo de cosas, entonces lo primero que le voy a preguntar es su nombre completo y su edad.

1.- Mi nombre es (nombre completo), 38 años.

E.- ¿Usted con quien vive en su casa? ¿Cuántas personas viven?

1.- Son tres, cuatro.

E.- ¿Cuatro con usted?

1.- Cinco.

E.- ¿Cinco con usted y cuál es la edad de esas personas? ¿Y el parentesco que tienen con usted?

1.- De edad creo que 31, 32, 13, tres y uno y medio.

E.- ¿Son sus hijas?

1.- Sí.

E.- ¿32 años tiene su esposa?

1.- Mi esposa.

E.- Sus hijas tienen 13 me dijo.

1.- Es hijo el primero, hijo e hija.

E.- ¿Cinco y uno y medio? ¿Usted es señor David el máximo grado de estudio que tiene?

1.- Licenciatura.

E.- ¿Licenciatura en qué, perdón?

1.- Lic. en derecho.

E.- ¿Y hace cuánto tiempo llegó a vivir en Zona Dorada?

1.- ¿Hace qué? cuatro años.

E.- Cuatro años, ¿y la casa en la que vive la rentan? ¿Es de ustedes?

1.- Es mía.

E.- Ah ok, ¿cuándo llegaron a vivir a zona dorada? ¿Donde vivían antes?

1.- Vivíamos para allá una casa donde rentábamos para allá para el lado de Angostura, porque yo estaba trabajando para Angostura.

E.- ¿Estaban en Angostura?

1.- Si, allá rentábamos, pero nos cambiamos otra vez para acá y ya tuvimos para la casa.

E.- ¿Entonces los que les hizo cambiarse para acá es el cambio de trabajo?

1.- El cambio de trabajo.

E.- Cuando escogieron zona dorada ¿qué fue lo que los llevó a este lugar para vivir?

1.- Pues está por decir fuera de lo que es la ciudad, se miraba más tranquilo no había tanto ruido, no había tanto movimiento.

E.- ¿Buscaban algo que estuviera alejado?

1.- Alejado pues de la ciudad menos ruido, pero ya con lo que pasó el tiempo tú vas ahorita y ves todo tranquilo, pero lo que es zona burócrata, ya de siete a ocho, es un carrerío que sale de tres a cuatro, dos y media a cuatro otra vez muchos carros, que ya sale la bola de carro de sus casas de todos los burócratas del trabajo a realizarse por allá. Igual en la noche que ya sale la demás gente y como de 8 a 9 o 10 más tardar muchos carros, ya después de ahí muy tranquilos.

E.- ¿Y ustedes consideraron en algún momento la proximidad al trabajo para elegir zona dorada o no influyó?

1.- No pues estábamos un tiempo futuro para los niños de que se vinieran a vivir para acá y como hay, iban a, en el proyecto están de un lado para aquellos rumbos escuelas, iban a hacer universidades nuevas, dije yo: pues ya les quedaría más cerca ahí a la gente a los niños moverse sin la necesidad de llegar acá al centro o de eso o batallar un poco más.

E.- ¿Entonces pensaba en un futuro para sus niños?

1.- En un futuro.

E.- Y le decía que el principal motivo que uno elige el lugar de residencia que uno elige es que estaba un poquito más alejado de la ciudad.

1.- Alejado de la ciudad, estaba más tranquilo.

E.- ¿El precio de la vivienda influyó para poder elegir zona dorada? ¿En qué medida? porque es algo que nosotros elegimos que nosotros valoramos si podemos o no podemos pagar.

1.- Si aproximado, si me salía al alcance de lo que yo pudiera pagarlo.

E.- ¿Ustedes conocían a gente que vivía en Zona Dorada?

1.- De hecho, no, de hecho, cuando me cambié dije me voy a ir a vivir a de gente conocida no hay nadie, está bien. Pero ya con el transcurso del tiempo que va uno por el boulevard caminando o en

la bicicleta paseándose van saliendo conocidos y hay hola y uno sacándoles la vuelta para no verlos y se vinieron para donde mismo.

E.- ¿Actualmente qué le agrada de ahí de Zona Dorada?

1.- Pues de ahí que está muy tranquilo y los parques donde puedo llevar los niños que son los más chiquitos que se engentan por ir a los parques, las escuelas que son las cerca es lo que más veo yo que...

E.- Y qué le desagrada?

1.- Pues cuando hacen los ruidos que se junta la gente a tomar y eso, que pasan los carros muy recios, por el pendiente de los niños que salen a jugar al parque o que están ahí en la calle.

E.- ¿Cuándo hacen lo qué perdón?

1.- Cuando se junta la gente a tomar y que empiezan a pasar los carros muy recio. De hecho, ya pasó un accidente, ya hace un año y medio, había una fiesta o algo así y empiezan a pasar los carros muy recio y atropellaron a una señora y su niña y fallecieron.

E.- ¿En serio?

1.- Y a los siguientes dos meses, los otros mismos carros que pasaban recio, estaban unos niños jugando ahí y salió una niña corriendo e igual la machucó un carro, pero no pasó a mayores nomás el puro accidente que tuvo la niña y el susto porque me imagino que llegaron sus papás, de hecho, no sé si ya se dio cuenta que pusieron los vecinos pusieron bordos, topes pues, porque pasaban como si fuera carretera normal, muy recio pues los carros.

E.- Si, luego se convierte como en pista de...

1.- Como pista de carreras.

E.- De carreras exactamente. ¿Usted es de aquí señor David?

1.- Sí.

E.- ¿Usted consideraría la posibilidad de cambiar de residencia?

1.- Sí.

E.- ¿Por qué?

1.- Igual, pero lo mismo cómo te diré por el exceso de carros que ha habido por allá y los accidentes que pueden más adelante pasar. Pensando yo en mis hijos de que se lleguen a salir a la calle que los llegue a machucar un carro, no sé es el pendiente que me llevo.

E.- Por seguridad.

1.- Por seguridad, de hecho, hace poco se empezaron a agarrar también a balazos para acá para la entrada de Los Ángeles y hubo muchas balaceras como uno o dos meses y la gente pues preocupada, ya no salía ni a cenar uno, como hay muchas taquerías y que venden hot dog y ya no.

E.- ¿Y hacia dónde le gustaría moverse, lo ha pensado?

1.- No, no lo he pensado, pero por otro lado me iría par atrás para donde estábamos, para el lado de angostura estaba tranquilón.

E.- ¿Le huiría a la ciudad entonces?

1.- Si, le huiría a la ciudad, de hecho, por eso agarramos la zona para afuera, donde yo mirara que hubiera menos carros y eso.

E.- Dice que le huía a la ciudad, ¿cuánto tiempo vivió en Angostura?

1.- En angostura viví aproximadamente ocho años.

E.- ¿Y antes de Angostura vivía en Culiacán?

1.- Aquí en Culiacán.

E.- ¿Y no le gusta el ambiente de la ciudad?

1.- Si, pero te acostumbras después con el paso del tiempo estábamos en otra ciudad más tranquila y aquí vienes al centro y tienes que andar a la carrera y hay mucho ruido.

E.- ¿Entonces valora esa tranquilidad? ¿De vivir en otra ciudad más chiquita?

1.- Sí.

E.- Entonces lo que veo aquí es que usted valora mucho la tranquilidad y un tipo de vida más relajada.

1.- Más tranquila no tanto a la carrera.

E.- Usted señor David ¿a qué se dedica?

1.- Yo soy empleado del servicio postal mexicano.

E.- Empleado del servicio postal y ¿su horario de trabajo cuál es?

1.- Pues varía, empieza desde las mañanas como ahorita que teníamos juntas o si el encargado de oficina a veces nos manda a hablar otra vez, o que no va el de la noche como ahorita estoy cubriendo en la noche no ha habido quien cubra el horario de la noche. Según eran 15 día y ya tengo como cuatro meses, más o menos 4 meses y si se complica porque tienes tu horario, tu ritmo de vida y que te lo volteen de una se descompensa el cuerpo, no te acostumbra o estás queriéndote acostumbrar cuando ya te vuelven a cambiar.

E.- ¿Y es muy variable ese cambio de horario?

1.- Pues de hecho aquí en el trabajo en el área que estamos nosotros, sí. Porque es donde llegan los camiones y todo eso y cuando hay se trabaja desde que amanece hasta que, noche y día 24 hora y de lunes a domingo. No hay descanso.

E.- No hay descanso, y no descansa ni un día.

1.- Descanso los domingos, pero si allí yo el domingo y no fue el muchacho como ahorita el muchacho está de vacaciones el jefe está buscando que vaya otro, pero si no va otro el segundo tercero es el encargado me deja mi cubriendo, lo que es el área recibir la correspondencia con los muchachos que tengo míos, pero si a veces no van los dos o tres que me ayudan que vamos dos nomas y ya se me complica mover 14, 12 toneladas, 6, de hecho ahora esperamos unas 18 toneladas para el fin de semana, por eso de los días de semana santa que no se trabajaron, se acumuló igual antier ayer igual, de hecho ayer fueron 14, antier 8 y ahora no sabemos.

E.- Están esperando a ver qué pasa.

1.- Y otros dijeron ¿no les llegó a ustedes? No, no llegó la ruta, pero ya había hablado yo y no les va a llegar nadie tampoco, va a llegar hasta la noche otra vez con nosotros, y ya llegó otro compañero –pues yo no voy a venir en la mañana porque va a llegar la correspondencia mejor me vengo en la noche con ustedes- como quieran dije

E.- Como te queda mejor.

1.- Pero no le comenté que, si iba a llegar la ruta, el piensa que no va a llegar, que les va llegar a los plebes, al otro horario por eso piensa ir, pero que sepa que nos va a llegar a nosotros entonces no va. Como por decir si anoche cambio uno su turno de entrada porque tenía cosas que hacer ahora y me dijo, le dije –eh no te vas a ir a tu casa-, no me dijo porque voy a descansar a ver qué hora llega la ruta como anoche yo pensaba que no iba a llegar dice y ya ves nos llegó a nosotros dice y pues si están muchachos le sacan a lo que es el trabajo.

E.- Cada quien buscando descansar un poco.

1.- Buscando descansar un poco más.

E.- ¿Su esposa a que se dedica señor David?

1.- Ama de casa.

E.- ¿En su casa cuántos vehículos tienen?

1.- Teníamos dos, pero se me desparpajó uno, se desvíelo y el otro ahí está con mi mamá porque actualmente lo está ocupando mi mamá.

E.- ¿Entonces actualmente no tiene ningún vehículo, pero tiene bicicleta verdad?

1.- Tengo la bicicleta.

E.- Y, ¿algún otro vehículo? Moto.

1.- No.

E.- ¿Solamente la bicicleta?

1.- Si, la bicicleta y otro carro que está con mi mamá. Como mi mamá lo está moviendo ella es la que lo está.

E.- ¿Su mamá no vive con ustedes?

1.- No, tiene casa propia.

E.- ¿Y al trabajo señor David en que se desplaza?

1.- En camión y en bicicleta.

E.- ¿Cuánto tiempo hace más o menos en cada uno de ellos?

1.- Pues lo que es en camión del centro para acá es como unos 20, de la casa aquí cuando vengo en camión de 25 a media hora, ahorita son como 40 minutos yo creo los que se hacen por los arreglos que se están haciendo por la Obregón se hace más y si es en bicicleta unos 15 minutos 20 minutos de donde estoy yo.

E.- ¿Es más fácil en bicicleta?

1.- Sí.

E.- ¿Y cuándo tiene horario nocturno como le hace?

1.- Pues a la bicicleta.

E.- En la bicicleta solamente.

1.- Si, porque no hay camiones.

E.- Y el horario nocturno ¿a qué horas entra?

1.- A las 11 de la noche.

E.- ¿Y a esa hora se viene en la bici?

1.- No, me vengo como una hora antes hora y media, por los accidentes que puedan ocurrir o lo carros que vengan mal y ya más noche ya está más peligroso, ya no se sabe cómo vengan si vienen mal o vienen bien.

E.- Entonces toma sus precauciones cuando se va en bicicleta. Y, ¿cuáles son los inconvenientes o contratiempos que encuentra usted cuando viaja en el transporte público?

1.- El inconveniente más, es que se tarda un poco más a veces o el exceso de gente que trae el camión que viene más, no trae lo que es la gente normal, el señor el chofer le llena como si fueran sardinas, si caben, si caben, hasta que queda uno prensado. A veces van muchachos de la escuela colgados a la puerta, de hecho, no lo debe de hacer el señor, pero por agarrar un peso más, x o y desconozco, pero si se llena hasta la puerta cuando hay estudiantes en la mañana, que me toca ver que voy en la bicicleta o que agarro yo camión me toca verlos que los muchachos todos se quieren ir se quieren ir y ahí viene el camión y a cómo pueden se empujan para dentro y algunos se quedan la orilla de la puerta no se alcanzan a subir.

E.- ¿Y tiene algún contratiempo usted cuando viaja en transporte público? ¿O siempre está tomando el camión a la misma hora?

1.- No pues, se complica a la casa en camión porque pasa y ya no de las siete en adelante ya se complica agarrar camión porque no quiere levantar a la gente.

E.- ¿De su casa al centro?

1.- De mi casa hacia el centro, igual del trabajo ya no van para allá rumbo del trabajo porque ya es casi en su hora de salida, tiene que venirse una hora antes, si, más o menos una hora antes, para llegar al tiempo al trabajo.

E.- ¿Su trabajo está aquí en el centro verdad?

1.- De hecho, estoy yo fuera, para allá para el congreso está ahora el correo, lo cambiaron, estaba para acá, pero con lo de las remodelaciones y con lo que el carro batalla para entrar lo movieron para las orillas a una bodega.

E.- ¿Y los tiempos de traslados son más o menos esos que me dijo, su casa al trabajo?

1.- Pues si cuando bajo en camión es como una hora, una hora veinte, porque agarro dos camiones, pero cuando voy en la bicicleta son 40 minutos porque voy derecho y hay menos, yo voy derecho, derecho y hago menos paradas que el camión.

E.- ¿Y por donde se va en la bici?

1.- Lo que es el, agarro el malecón, a veces subo a la UAS. Por decir los jueves viernes y sábados que hay muchos carros en el malecón agarro por el lado de C.U. y ya salirle acá arriba al Tai Pak, algo así para agarrar al lado del congreso que hay menos vehículos, ya en jueves, viernes, sábado y domingo pues hay muchos.

E.- ¿Según dice por el boulevard Universitarios?

1.- No por el boulevard este, por el malecón viejo. El malecón lo que es el nuevo hay muchos vehículos de que se van no sé a los puestos ahí los novios, se van y pasan muchos carros. Y lo que es viernes y sábado ya se llena un poco más. Igual el domingo que va la familia, pero jueves y viernes es por puros muchachos que andan en los carros y algunos que andan tomados y andan en exceso de velocidad por el malecón.

E.- ¿Cuantos viajes más o menos hace diarios usted de que vaya por su casa y vuelva?

1.- De hecho, que yo haga a la casa, dos, en veces hago uno que otro tres, pasó algo y me mandan a hablar y arranco otra vez para atrás.

E.- ¿Y esos dos viajes son siempre con destino al trabajo?

1.- Dos seguros si son con destino al trabajo y el otro que no es si tengo mandado mío o que vengo para con mi mamá, pero los dos seguros de tres a cuatro que a veces salgo de la casa, dos son al trabajo y pues si son seguros.

E.- ¿Y cuál considera que es el medio de transporte que más usa entre el transporte público y la bicicleta?

1.- ¿Qué más uso? Pues ahorita es la bici.

E.- De sus viajes diarios los combina entre la bici y el trabajo o actualmente los está llenando con la bicicleta.

1.- No con la bicicleta, pues varía a veces con la bici y el camión, cuando se batalla, por decir que se poncha la bicicleta o se desparpaja y ya agarro camión. Pero de hecho casi la mayoría trato de tener la bici bien porque no sé si vaya a haber camiones en la noche, porque a veces me toca caminar y son mínimo son cinco km de la casa aquí y de allá de la casa para el trabajo son 13 km si está lejos.

E.- Entonces cuando no sirve la bici y le toca que no tiene transporte público ¿se va caminando?

1.- En el camión, trato de agarrar el camión, pero si estoy cansado y me pasó se me olvidó levantarme o que no sonó la alarma, que se le acabó la pila al teléfono ya no suena la alarma y ahí le vengo a la carrera y a veces agarro camión y a veces no.

E.- ¿Y cuándo no agarra camión que hace?

1.- Pues a pie.

E.- ¿Y dice que cuánto tiempo tarda a pie?

1.- Como, pues en los cinco km son como una hora, son como dos horas en llegar al trabajo.

E.- Está largo el tramo y, ¿alguna vez agarra taxi?

1.- Como unas tres veces porque es raro cuando entran para ya porque no van, pues como que le por inseguridad los taxistas no entran, porque no hay servicio para allá o si se puede venir uno para acá dicen va para la orilla y ya uno va con miedo y el taxista me imagino o si ya uno trae miedo él, traigo miedo yo va a pensar que lo voy a asaltar igual uno viceversa, no se sabe en estos tiempos, pero sí.

E.- ¿Sus hijos van a la escuela verdad? ¿Y en qué se van a la escuela?

1.- Pues de hecho a pie porque están aquí cerca las escuelas, lo que es la primaria y la secundaria, de hecho, aquí.

E.- ¿Y en qué horario van ellos?

1.- Por la mañana.

E.- ¿Y quién los lleva?

1.- Los lleva la mujer o los llevo yo cuando si acaso salgo temprano, de hecho, la mayoría vamos los dos a llevarlo. Pero cuando se me hace tarde como ahorita ella los lleva y en la tarde ya vamos y los recogemos.

E.- ¿Siempre los acompañan?

1.- Sí.

E.- ¿Y a cuánto tiempo está la escuela de su casa caminando?

1.- Cinco, diez minutos cuando mucho.

E.- ¿Algún inconveniente o contratiempo que se encuentre en el camino a la escuela?

1.- Ya como al mediodía el exceso de carros que va mucho padre de familia a recoger a los niños en carro o que salen piden permiso, me imagino yo, me ha tocado ver con los niños de la secundaria un montón de carros, de que vienen a hacer fila y ya se van para atrás, pero de ahí para allá todo bien.

E.- Sus hijos me dice que van en la mañana, ¿pero tienen escuela completa de horario completo o es el horario normal?

1.- Horario normal.

E.- Y durante la tarde, ¿llevan a sus hijos a hacer alguna actividad extraescolar?

1.- No, de hecho, al parque a jugar a jugar a la pelota o a pasearse en la patineta o en la bicicleta.

E.- ¿Con qué tanta frecuencia a la semana?

1.- Pues sí, casi a diario.

E.- Los niños no perdonan.

1.- Ellos no saben de hecho si acaso una vez por semana, cuando llego del trabajo que estoy más cansado yo, ahí es donde ya no los acompaño y salen ellos y su mamá o salen al parque que está ahí enfrente de la casa.

E.- Entonces mayormente me dice van al parque que está enfrente de su casa, ¿o van algún otro lugar?

1.- Uno que está más para abajo pero no sé si entró por acá, está la zona del bix así para abajo está a unas tres cuadras, dice bix ICATSIN algo así y ahí van los niños, les gusta más ahí porque hay juguetes, resbaladillas.

E.- ¿Está más grande?

1.- Si está más grande ahí.

E.- ¿Y cómo llegan a estos lugares? ¿caminando?

1.- Caminando o los niños en bicicleta o en su patineta.

E.- ¿Los niños también tienen bicicleta?

1.- Sí.

E.- ¿Cuántas bicicletas en total entonces hay en su casa?

1.- Tres bicicletas y dos patinetas para los niños los más chiquitos pues son los que más usan la patineta.

E.- ¿Y alguna vez los niños se van en bici a la escuela?

1.- No.

E.- ¿La usan más de recreación?

1.- Sí, de recreación, de hecho, la mujer no los deja ir por los carros que le ha tocado ver que se complican para salir los carros y que no se llegue a fijar el niño y que se llegue a caer o que lo llegue a machucar un carro. Y mejor no, mejor yo voy te llevo y yo voy ahí te recojo y si no lleva a tu papá.

E.- ¿Y cuánto tiempo más o menos dura el llegar al parque ese que dice que está allá abajo?

1.- Como 13 minuto, de diez a trece minutos caminando.

E.- ¿Y cómo considera que esté en qué condiciones están estos parques?

1.- Pues regular si están bien, pero de hecho de un tiempo a acá, estuvieron quemando unos chavalos ahí en los juegos donde jugaban los niños igual las cadenas las trozaron, y ya las volvieron a arreglar, pero hubo juegos que los quemaron lo que es en su totalidad, le prendieron fuego, pero si están bien. Más cuando llueve es cuando se encharcan donde juegan los niños en lo patitos, los caballitos, que van y se suben, ahí se llena de charcos de agua.

E.- Juegan a los charcos de lodo como Peppa Pig, ¿Ustedes los fines de semana tienen alguna salida especial?

1.- Pues vamos lo que es a la iglesia y con mi mamá o salir aquí al centro a comer, es la salida, pero frecuentemente no.

E.- ¿No es todos los fines de semana?

1.- No cuando hay por decir así que me toca cubrir a los muchachos pues ya salgo tarde y llego y ya me duermo y esperan a que me levante yo en la tarde y es la salida ir a la misa y en veces de que me toca cubrir en la mañana y cubrir en la tarde pues vamos nomás con mi mamá y a misa, pero en veces ni a eso llego y me duermo.

E.- ¿Y su esposa no los lleva sola?

1.- Frecuentemente no.

E.- ¿Salen todos en familia?

1.- Es raro la ocasión cuando sale ella sola con los niños, una cada tres meses, dos meses.

E.- ¿Y cuándo van a estos lugares que dice los fines de semana hacia dónde, en qué perdón, en qué se mueven?

1.- En camión.

E.- ¿Y hacia qué zonas están?

1.- Pues si están para acá lo que es pal centro o para allá para lado de C.U. de la UAS.

E.- ¿A los restaurantes con qué frecuencia van?

1.- Cada mes.

E.- ¿Una vez al mes?

1.- Una vez al mes.

E.- ¿Y al cine que tanto van?

1.- Pues al cine ya tenemos como un año yo creo año y feriecita que no vamos.

E.- Entonces sus salidas para recreación, ¿cuáles son más frecuentes? El parque...

1.- Pues lo que es más frecuente es el parque y salir a comer y eso pues pocas, cada mes.

E.- ¿Y cuando dice que tiene salida los fines de semana hacia qué parte van?

1.- Lo que es en veces el zoológico o al parque que está cerca de con mi mamá, hay un parque también y ahí vamos y llevamos a los niños.

E.- Aprovechan la visita.

1.- Sí.

E.- ¿En qué horario más o menos se frecuenta que ustedes salen para ocio o recreación?

1.- Pues de preferencia casi son la mayoría en las tardes, porque están dormidos ellos en la mañana o estoy dormido yo, y ya llego y ya a medio día ya nos vamos y ya en la tarde vamos ahí con mi mamá y ya nos vamos al parque o nos vamos al parque y ya después vamos con mi mamá y de allá a la casa para que no nos deje el camión.

E.- ¿Y es los sábados o los domingos?

1.- Los domingos.

E.- ¿Algún impedimento que se encuentren en estos traslados que tienen para recreación?

1.- No pues lo que es el camión, que casi los domingos no anda lo que es continuamente, no anda toda la ruta, anda la mitad de lo que es la ruta no andan todos los camiones y en veces ni la mitad.

E.- Entonces se tardan más tiempo.

1.- Se tardan más tiempo y de hecho ya nos ha tocado con mi ama a la casa irnos a pie.

E.- ¿Y dónde vive su mamá?

1.- Allá en la C.U. cerca de la UAS.

E.- ¿Y cuánto tiempo hace?

1.- A pie 45, 50 minutos

E.- ¿Caminando todos?

1.- Caminando todos y el niño más chiquito, el del medio no quiere caminar. Camina si acaso unos 100 metros y ya se cansó.

E.- ¿El de cinco años?

1.- El de cinco años, y ya quiere que su mamá lo cargue y lo agarro yo y no quiere, -no, con mi mama- dice. Y ya me da el otro y ya en veces lo echamos a la carriola a la bebé cuando la llevamos y sabemos que no hay ruta. Como tenemos un conocido ahí cerca de con mi mamá hay no va a haber ruta ahora, dice, a tales horas son y ya nos manda por correo manda los horarios más o menos que va a mandar los camiones o a qué hora porque están unos en el taller y otros que se salieron de ruta porque no hay gente. Como ahorita en semana santa se complicó un poco más porque andaba como la tercera parte de los camiones, no andaba toda la ruta, ni la mitad de la ruta andaba y ya unos estaban en el taller y otros andaban, que ya se habían salido fuera de ruta y ya empezaban los muchachos a mandarnos mensajes u otro compañero de él sabe que hoy salen tantos camiones o te tienes que salir para acá para la orilla de los ángeles o esperar a tales horas que van a pasar por ahí y si, haz de cuenta que cayeron los indios.

E.- ¿Faltaba la bola esa?

1.- Faltaba la bola nomas.

E.- Dando vueltas. Y las comprar para abastecerse ¿quién la hace?

1.- Los dos.

E.- ¿Y cada cuanto las hacen?

1.- Cada semana, en veces si se ocupa entre semana pues ya va mi esposa o voy yo de hecho en la bicicleta me tocó el otro día ah no tengo verduras y ahí voy yo a traerte lo que es verdura en la entrada a Los Ángeles en bicicleta.

E.- ¿Y cuando hacen esta compra semanal donde la hacen?

1.- Pues de preferencia buscamos lo que es un poco más la economía que haya ofertas, pero si las sopas y todo eso en la Ley, en la Aurrera.

E.- ¿La Ley exprés?

1.- Ley exprés o la Bodega Aurrera, ya ahí MZ también para allá.

E.- Ah ¿entonces utilizan también los súper que están cerca de su zona?

1.- Cerca de la casa, sí.

E.- ¿Y alguna vez compran en otro súper que no sea de esos?

1.- Sí.

E.- ¿En dónde?

1.- Si lo que es para acá para soriana o aquí en el centro.

E.- ¿Y esos con qué frecuencia los visitan?

1.- Cada tres semanas cada mes, de que se da la ocasión pues o que cargo la camioneta yo la que trae mi mamá y, ay, voy ocupar la camioneta mamá y -ay, si agárrala. Y ya salimos por acá para las orillas

y llevamos a los niños al parque acá de los animales y llegamos de pasada en veces a otro súper ahí y a ver qué ofertas hay.

E.- ¿En qué van al súper entonces mayormente? Esta compra semanal.

1.- Mayormente pues vamos lo que es ahí la bodega Aurrera a pie, lo que es en la bicicleta, yo cuando vengo de paso y compro unas cosas en la ley exprés y ya me voy, o en veces.

E.- A pie o en la bici.

1.- A pie o en la bici, frecuentemente la mayoría de las veces.

E.- ¿Y no tienen algún inconveniente en el peso de las bolsas, que no puedan venir cargando o que tengan que ir varias veces para no llevarse todo el mandado?

1.- No pues de hecho cuando vamos ahí llevamos las carriolas de los niños y ahí le echamos el mandado.

E.- ¿Y los acompañan los niños?

1.- Los niños van con nosotros y en veces se enojan porque pues le echamos las cosas a la carriola y la más chiquita las está bajando y nosotros echándole por acá por el otro lado, porque está enojando porque están echándole las cosas a la carriola dice.

E.- Es de ella. Y cuando se enferman, ¿en qué van al doctor?

1.- Pues vamos en camión o si está la comadre desocupada le pedimos raite a lo que es un hermano, pero sí.

E.- ¿Y hacia donde visitan el doctor dónde está? ¿Utilizan el sistema público?

1.- Público, las farmacias y eso y cuando toca bien al ISSSTE, si se complica más la enfermedad y eso que no se quiere aliviar pues vamos al ISSSTE o al centro de servicios.

E.- Señor David, antes de salirse de su casa para sus actividades diarias ¿usted planea su ruta? Los viajes que va a hacer.

1.- De hecho, si, por donde me voy a ir y casi es la misma.

E.- ¿Y en base a qué lo hace?

1.- En que voy a llegar más como se dice, más rápido por esa vía al trabajo, la rapidez de llegar al destino más pronto y más seguro. De que hay varios recorridos, varios caminos pues, ah por aquí no porque ahora va a ver mucho tráfico y ya trato de, pero frecuentemente cuando recién inicié así andaba en la bici miraba pues el carrerío tenía que sacarle la vuelta por otro lado no vaya a ser que me machuquen, de hecho, una vez me machucaron una señora venía yo por la orilla de la banqueta y la señora rebasó por arriba de la banqueta cuidado dijeron y yo no miré yo venía volteando para un lado.

E.- ¿Usted venía por la banqueta?

1.- Por la banqueta y ya cuando menos pensé me gritaron a mi pues, pero yo volteé a ver así para un lado, y cuando, aquí voy viendo el carro enfrente y ya me jondeé para un lado, pero de todas formas me agarró la señora y me aventé patas para arriba como dijo el gallo y ahí voy.

E.- ¿Y eso hace mucho?

1.- Como el 2014, hace como unos dos años.

E.- ¿Y dónde fue ese accidente?

1.- Ahí te vas por ahí por el jardín botánico más o menos, se subió a la banqueta la señora, sabe venía chateando y yo brinqué para el otro lado de la banqueta y cuando llegó a la banqueta pues antes de llegar al semáforo la señora se lo brincó, cuidado señora y ya agarró pues para arriba y se metió para un lado, pero fue el susto como quien dice.

E.- ¿Y ha tenido otro accidente en la bicicleta?

1.- En la moto que andaba antes del trabajo, antes de que estuviera yo en la oficina andaba repartiendo correspondencia en motocicleta y ahí es donde pues se poncha la moto y por la carga que trae la moto, se hace feo la moto y se cayó y eso nomas. Y accidentes, pues en los carros que andaba antes

de mi papá choqué como dos carros, pero estaba más joven, veintitantos años estoy hablando de 15 años atrás.

E.- Ya hace algo. ¿Considera que desde su vivienda tiene fácil o complicado acceso al sistema de transporte?

1.- Pues se complica ya por el horario de que, en las noches, pero en la mañana a la tarde si está bien.

E.- ¿Y le queda cerca la parada de su casa?

1.- Pues a una cuadra y cuando ya pasa el camión por ahí tengo que caminar cinco cuadras para arriba por el boulevard California.

E.- ¿El de Los Ángeles?

1.- El de los Ángeles, que está más para arriba.

E.- ¿Y qué opina del transporte público de la ciudad? ¿cuál es su opinión?

1.- Mi opinión, pues que a veces está bien y a veces mal, andan, no sé si por sus tiempos se exceden, vienen recio, en veces vienen despacio de más.

E.- ¿No son constantes?

1.- No son constantes, viene usted apurado y el camionero ya no va recio, como que trae horario a si me dieron media hora o una hora y ya se viene despacio el camión. O se salió el camión y viene despacito y dice uno a pues voy a llegar a tiempo, salí antes y nada que resulta que el camionero viene a vuelta de rueda.

E.- ¿No tiene horarios constantes que usted pueda decir estuvo a las 9:30 y sé que voy a llegar a las 10?

1.- Sí, no. De hecho, por eso agarré más la bicicleta porque salía de la casa a las siete, llegaba aquí siete u ocho y no hay camión hasta la otra y en veces duraba hora y media esperando el camión, desde las 8 hasta las 9:30 casi diez de la noche que la ruta. ya es que ya el último recorrido que da en camión para allá dice ya no va a haber otro, o ya no voy dice el camionero porque voy a echar diésel. Y ya me dejaban unos parados y no nada más a mí a mucha gente o ya no voy para allá llego hasta tal rumbo cuando me tocaba salir en las tardes el rato que 7, 8 me venía para acá, a no voy a llegar hasta voy a llegar a tales partes a la entrada de los Ángeles y de ahí me voy a regresar para acá. Y mucha gente empezamos a reportar y ya hace el recorrido hasta allá. Ahora en veces ya entra hasta la diez de la noche, pero de aquí para allá, pero antes a las ocho ya el camionero llegaba hasta la pura entrada, pero ahora como se amplió de donde nosotros vivimos más para allá todavía pues está mejor pero como ya hay otro valle verde valle del agua más para adelante, más para adentro por la carretera, ya el camionero ya se me te por la carretera, sale de zona dorada y ya se mete por la carretera, pero de dos años para atrás más atrás no.

E.- Entonces la extensión.

1.- La extensión que ha hecho la ruta que entre todavía más tarde, pero más antes no, hasta aquí más adentro ya no entra. Y, de hecho, no van todos van como la mitad de la ruta de las ocho para adelante y así. Ah ya no voy, ah sí voy, y así.

E.- Si son inconstantes, ¿qué le gustaría que se mejorara en el sistema de transporte público, que es lo que usted diría es lo primero que se tiene que mejorar por una opción más cómoda?

1.- Pues los tiempos constantes de que anden en sus tiempos en sus horarios normales en camionero, de perdida que hasta las 9 corriera el camión no hasta las 7.

E.- Que extendieran los horarios.

1.- Los horarios que se extendieran, que si fuera seguro. Porque ya sales tú y pues ya sabes.

E.- Que tuviera usted la seguridad de que ya sale a esa hora va a pasar.

1.- A esa hora y a esa hora va a pasar el camión, y otros tiempos no. Porque estás ahí con el pendiente, o si va a pasar y resulta que ya no pasó. Tienes que venirte por la orilla de la carretera a la orilla de los Ángeles a agarrar el otro camión que entró por el otro lado, ese es el detalle.

E.- Y para que usted se sintiera, ¿cómo se siente desplazándose en la bici por Culiacán? ¿Cuál es su sensación cuando va en la bici?

1.- Pues me siento como se dice, en veces con temor cuando ya es tarde, que empiezo, me agarran los nervios cuando se empiezan a pasar muchos carros.

E.- ¿Se siente inseguro?

1.- Inseguro porque si ya me machucaron una vez, que me llegue a machucar otro y no me doy cuenta. Pero cuando está normal que no hay tantos carros, si se siente uno con seguridad de que va bien. Pero en veces si le agarra a uno el temor, el miedo de que algún imprudente, accidente imprudencial, pues que llegue a ocasionar. O que en veces rebasan por donde viene uno también, hay tiene que uno que orillarse para afuera.

E.- ¿Y qué haría que usted se sintiera más seguro, andando en la bici?

1.- Pues que hubiera un espacio por donde anduvieran los que andan en bicicleta.

E.- Una ciclo vía.

1.- Una ciclo vía, que es lo que falta para allá. Que, para acá, ya lo demás si se hace. De hecho, según están poniéndola desde hace un año. Pero no se ha visto que, no más se ha dicho pues, ah sí, ah sí. Y he hecho hay muchos ciclistas para allá, de que salen en las tardes la noche, mucha bicicleta. Lo que es en la, desde la mañana en veces a las cuatro, cinco de la mañana ya hay ciclistas yendo para aquel rumbo.

E.- ¿De trabajo?

1.- No que van de…

E.- ¿De deportivo?

1.- De deportivo, de los que van a lo que es Imala, algo así para el otro lado, ¿cómo se llama? Jotagua, algo así que le llaman. Que van los muchachos a pasearse o la ruta de la bicicleta como le llaman ellos y si hay uno que otro que viene a pie pues los desvía del trabajo, en lo que es la mañana hay más ciclistas de que van haciendo deporte. O igual en la tarde, ya de la tarde noche.

E.- ¿Alguna vez ha tenido algún impedimento en el transporte que le haya hecho que usted no llegue a su trabajo, que usted se quede sin llegar a su trabajo?

1.- Si una vez que no pasó el camión, bueno como unas cuatro veces, de que si había camión y según yo esperando camión y ya eran como las 10, 11 de la noche, por ahí y hasta que ya me dijo un señor no pues no hay ruta me dijo, y ya pues no me sentía yo con, con ánimos de caminar, una vez que me enfermé que tenía que andar en camión no podía andar en la bici ni caminar, fui a agarrar el camión pues de hecho cuando me machucaron batallaba un poco más para desplazarme porque no podía caminar muy bien y espera el camión y no pasaba y ya lo que hicieron me cambiaron a otro horario, ya de que para que llegara lo que es al tiempo en el camión y ya después otra vez al mismo horario a la mañana, después para la noche ahora.

E.- ¿Y en su familia al mes aproximadamente cuánto gastan en transporte? Entre si usan el carro, gasolina, transporte público.

1.- Como unos ochocientos, a mil pesos al mes.

E.- Y de su ingreso mensual cuánto representa esto, ¿qué porcentaje es?

1.- Pues 30%, Si porque son en veces son 4, dos y dos, dos de ida y dos de venia, pero en veces cuando salimos todos son qué tres, seis, como doce, como doce camiones. Que tres, seis, si son doce los sábados y domingos, son doce porque salimos todos en la familia, que agarran camión para acá y otra vez camión para allá y o que vamos para allá con mi mamá y nos bajamos y ya otro camión y si va una hermana con mi mamá ya nos da raite, pero si no está de humor no le da raite a nadie.

E.- A usted le gustaría

1.- Sacarme la lotería como quien dice. ¿A quién no?, ¿verdad?

E.- Tener un auto en su casa? ¿Considera la posibilidad de tener un auto en su casa?

1.- Pues sí, de hecho, sí.

E.- ¿Y esto por qué? ¿qué le hace tener?

1.- Pues para desplazarme con lo que es la familia, de que ya están creciendo y pues a veces batallamos con ellos que no quieren caminar que quieren que lo agarre su mamá, quieren que lo agarre yo.

E.- Y si usted tuviera el auto constantemente en su casa, los desplazamientos al trabajo, ¿Considera que los haría de la misma manera o utilizaría el auto?

1.- Pues por la economía yo creo, yo creo que todavía igual porque si se complica un poco lo que es en gasto.

E.- ¿En gasolina?

1.- En gasolina, para ahorrar lo que es la gasolina, porque pues hay para lo que es pañales y leche.

E.- Si, tener un niño de año y medio.

1.- Sí, y más en estas fechas que viene el calor, es cuando la piensa uno más, como que se deshidratan porque todo el tiempo andan a la carrera ellos y tienes que darles suero, de que les da la diarrea y ahí está cámbiele y cámbiele el pañal, y en veces no dura ni la semana los 20 pañales. A mediados de semana tiene que comprarle uno otra vez.

E.- Hay unos ecológicos que se lavan, es lo que están haciendo mis amigas con sus bebés.

1.- Sí, es lo que le digo yo a la mujer, hay ya no están los tiempos de antes, dice.

E.- ¿algún otro comentario señor David acerca de, algo que le gustaría expresar acerca del transporte público de los desplazamientos que tiene de las necesidades que ustedes tienen como familia al desplazarse?

1.- Pues del camión nomas que llegue, que tenga si horario más amplio y que sea diario que se respete su horario, y de ahí para allá no tengo que.

E.- Muchas gracias, señor David, le agradezco que haya tenido la disposición para responderme esta entrevista, nosotros estamos aplicando estas encuestas, estas entrevistas a gente de zona dorada. Si usted conoce a alguien que estuviera dispuesto a poderme a contestar, así como usted esta entrevista de 30 minutos a 40 minutos de su tiempo, le agradezco muchísimo si me puede poner en contacto con esa persona, no sé si tiene un vecino o alguna comadre algún amigo que esté por ahí si me da el teléfono y yo me pongo en contacto con ellos les explico de qué trata. Esto se trata este estudio de poder nosotros proponer, decir esto es lo que pasa la gente que vive en la ciudad y la gente que vive en estas zonas nos pueden decir que es lo que pasa con la ciudad y con el sistema de transporte, entonces estos es lo que pasa y esto o es lo que debe de pasar y para que pase esto necesitamos esto, esta es la idea con este estudio, no sé si usted tiene la idea de alguien que nos pueda apoyar en esto, no importa en que se mueva. No importa que es lo que utilice y hacía donde se mueva.

1.- Apenas la mujer que tiene más contactos, pero no está ahí ahorita está de vacaciones con su mama.

E.- Pues no se preocupe si sabe de alguien yo le mando por ahí mi contacto para que sepa mi teléfono y si sale alguien por ahí y le comenta le agradezco que le pueda dar mi número ¿usted va para su casa ahora?

1.- Sí.

E.- Yo voy si quiere para allá si quiere le puedo acercar.

Código de entrevista: E-Zd-VII

Nombre ficticio: Mirna

Sexo y edad: Mujer, 40 años

Mirna, E-Zd-VII

E.- Bueno, lo primero que le voy a preguntar es su nombre completo y su edad.

1.- (nombre completo), tengo 40 años.

E.- 40 años, ¿Cuál es su estado civil Mirna?

1.- Divorciada.

E.- ¿Y aquí en Zona Dorada con cuantas personas vive?

1.- Vivo sola.

E.- ¿Vive sola? ¿Y cuál es tu grado máximo de estudios?

1.- Profesional.

E.- ¿A qué te dedicas?

1.- Soy contadora.

E.- Contadora.

1.- Sí.

E.- ¿Cuánto tienes de vivir en Zona Dorada?

1.- Pues aquí, la casa me la entregaron en el 2010, pero yo tengo 3 años viviendo aquí.

E.- 3 años, ¿y qué fue lo que te llevó a moverte de lugar de residencia?

1.- El divorcio.

E.- ¿Y antes donde vivías?

1.- En Pradera Dorada.

E.- En Pradera Dorada.

1.- Con él, de soltera vivía en la Emiliano Zapata.

E.- Ah ok, cuando elegiste Zona Dorada para comprar tu casa, ¿cuáles fueron las razones por las que elegiste Zona Dorada?

1.- Me gustó, me gustó, bueno todavía no estaban hechas, pero vi las muestras y me gustó.

E.- ¿Te gusto la vivienda?

1.- Sí, y porque también me alcanzaban los puntos.

E.- ¿El sector lo tomaste en cuenta?

1.- Sí.

E.- ¿Te gustaba el sector?

1.- Sí, yo elegí en el plano, así de frente al boulevard y me gustó también porque estaba el parquecito.

E.- Y la zona, por ejemplo, está que se llama, que se conoce como Los Ángeles, ¿ya la conocías?

1.- Conocía los Ángeles, aquí todavía no estaba, no había cuando yo compré, nada más vi el plano. Pero si vi que eran diferentes las casas, pues.

E.- ¿A los Ángeles?

1.- Sí.

E.- ¿Y eso te gustó más?

1.- Sí.

E.- Ok, ¿Qué te gusta actualmente de Zona Dorada?

1.- Pues la tranquilidad.

E.- ¿Vives tranquila?

1.- Sí.

E.- Eso es lo que más te gusta, ¿algo más?

1.- Pues también me gusta que, si le dan mantenimiento al boulevard, que a veces si lo descuidan, pero si le dan mantenimiento.

E.- ¿Qué te desagrada de Zona Dorada?

1.- Me desagrada, bueno, si tengo carro, pero a veces ando en camión, y si quisiera que pasaran más seguido los camiones, porque a veces si se me pasa uno tarda mucho en pasar el otro.

E.- Ok, ¿Cuántas rutas?

1.- Es una nada más la que pasa por aquí.

E.- ¿Cuál es?

1.- La nuevo Culiacán derecho.

E.- Nuevo Culiacán derecho, ¿y cada cuanto más o menos pasa? ¿sabes?

1.- Según ellos dicen que cada 10 minutos, cuando le preguntan dicen que cada 10 minutos. Pero a veces tardan hasta media hora.

E.- ¿Te ha tocado esperar media hora por ello?

1.- Sí.

E.- Dices que a veces andas en carro, ¿regularmente en que te mueves?

1.- Ahorita en camión.

E.- ¿Ahorita en camión?

1.- Ahorita en camión, aja.

E.- ¿Tienes vehículo?

1.- Sí.

E.- ¿Y por qué eliges el camión?

1.- Por la gasolina.

E.- Por la gasolina, ¿es más barato?

1.- Pues sí, me sale más barato andar en camión.

E.- ¿Tu considerarías la posibilidad de cambiarte de lugar de residencia?

1.- Pues no, no me gustaría.

E.- ¿Por qué?

1.- Porque estoy a gusto.

E.- ¿Aquí?

1.- Me cambiaria en caso de si me caso otra vez.

E.- ¿Y te gustaría, has pensado en alguna zona en particular de la ciudad en la que te gustaría vivir?

1.- No.

E.- Ok. Un día normal en la vida de Mirna, ¿me podrías describir? Así desde que sales de tu casa, hasta que llegas a tu casa, así de que vas hacía el trabajo, hacía que horas sales y cuáles son las vueltas que haces.

1.- Pues voy al trabajo y si tengo algún curso o algo y gratis, lo aprovecho.

E.- ¿Y a qué horas sales al trabajo?

1.- Ahorita estoy saliendo a las dos.

E.- ¿A las dos sales del trabajo? ¿Y a qué hora te vas al trabajo?

1.- A las 9, entro a las 9.

E.- A las 9, ¿y a qué horas tienes que salir de tu casa para llegar al trabajo a las 9?

1.- A las 8:10.

E.- ¿Dónde está tu trabajo?

1.- En el centro.

E.- En el centro, o sea que haces más o menos 50 minutos en llegar.

1.- Pues unos 35 minutos hace el camión, pero si se me pasa, pues tengo que esperar el otro y por eso tengo que salir casi una hora antes, por si se me pasa.

E.- Por lo mismo que me decías, que a veces pasa, se tarda mucho en pasar. Dices que sales a las 2, a medio día, cuando sales a las 2 de tu trabajo, ¿a qué hora vienes llegando aquí a tu casa?

1.- Pues casi la hora.

E.- ¿Casi la hora?

1.- Luego que viene bien lleno el camión, tengo que caminar mucho hasta donde lo agarro para no venir parada. Me voy hasta el centro, para agarrarlo vacío.

E.- ¿Dónde lo agarras?

1.- Por la Escobedo.

E.- Por la Escobedo, y dices que caminas mucho, ¿tienes más o menos un estimado de cuantas cuadras caminas?

1.- Como 3 y 3 más o menos.

E.- Como 6. ¿Y en tiempo? ¿Cuánto tiempo caminas para agarrar el camión?

1.- Unos 10, 12 minutos.

E.- ¿Y cuáles son los inconvenientes que tú te encuentras cuando, los inconvenientes que te encuentras en el transporte público o cuando vas a caminar a agarrar el transporte público a esa hora? Cuando vas o vienes de tu trabajo.

1.- Pues, hay de todo tipo de gente y pues uno también tiene que ver, de no acercarse a otras, como indigentes o gente que no anda bien o anda drogada, tratar de pasarle lejos, pues.

E.- ¿Te ha tocado?

1.- Sí.

E.- Y acerca, bueno, ¿por las tardes tienes alguna otra actividad cuando vuelves del trabajo?

1.- Ahorita estoy yendo a cursos.

E.- ¿Eso es regular en tu caso?

1.- Ahorita estoy aprovechando que tengo las tardes libres, pero cuando salía a las 7 no podía hacer nada. Y también trabajaba los sábados, tampoco podía hacer nada porque en todas partes está cerrado para estudiar los sábados en las tardes y los domingos.

E.- Sí.

1.- Pero ahorita estoy aprovechando que si tengo las tardes libres.

E.- ¿Para ir a cursos?

1.- Sí.

E.- Y antes, me decías que salías a las 7, ¿venías y tenías horario para comer?

1.- Sí, de 2 a 4.

E.- ¿Y venías a comer a tu casa?

1.- No, allá me quedaba.

E.- ¿Allá te quedabas?

1.- Llevaba comida.

E.- ¿Por qué?

1.- Pues por lo mismo de los camiones, el tiempo que hago en el camión y para ahorrarme el camión, me llevaba la comida.

E.- ¿Te quedabas allá a comer?

1.- Aja.

E.- Ok, y ahora esos cursos, ¿en qué lugar son? ¿hacia qué zona de la ciudad?

1.- En el centro.

E.- ¿En el centro también?

1.- Y los sábados voy a otro que esta por Plan de Ayala y Revolución, en la colonia Emiliano Zapata.

E.- Ok. Y los que son entre semana, ¿a qué hora son de la tarde?

1.- De 3 a 7.

E.- ¿Y vienes para acá o?

1.- No, no vengo, cuando voy no, trato de llevar comida o como por allá.

E.- Y ya después te vienes a tu casa. Y cuando vienes a las 7 de la tarde, ¿qué inconvenientes te encuentras ya de vuelta de los cursos?

1.- ¿De los cursos?

E.- Ya de vuelta, o sea, ya de vuelta.

1.- Cuando salía.

E.- Sí.

1.- Pues lo camiones muy llenos a esa hora, y pues las calles, pues solo, nada más, no he tenido inconveniente.

E.- Para, ¿tienes algunas salidas de ocio, de recreación? Tú, o sea, de ir a comer, de ir al cine, de salir para divertirte.

1.- A veces.

E.- ¿Sí? ¿Con qué frecuencia más o menos?

1.- Pues no, no muy frecuente. A veces una vez a la semana o a veces dos o a veces ninguna.

E.- ¿Sí?

1.- Sí.

E.- ¿Y hacia qué lugares son estas salidas?

1.- Al cine, al parque, a comer, a cenar.

E.- ¿Y hacia qué zonas de la ciudad prefieres?

1.- A donde sea, a donde sea voy, a donde sea el punto voy.

E.- ¿No tienes alguna zona en especial que te guste?

1.- ¿Qué me guste? No.

E.- Ok, ¿y en que horario regularmente se realizan esas salidas?

1.- Pues a mediodía cuando es comida y cuando es cena en la noche. Pero parque, pues en el día, y cine normalmente en la noche.

E.- ¿En la noche? ¿De entre semana?

1.- Sí.

E.- En la noche para estas salidas, ¿en qué te desplazas?

1.- En carro.

E.- ¿En el carro? Ahí es cuando tomas el carro.

1.- En fines de semana también agarro carro porque voy por mi hermana.

E.- ¿Cuál es la razón por la cual escoges tú el carro para estas salidas?

1.- Para no batallar, por, pues aparte mi hermana no puede andar mucho en camión y pues más facilidad en el carro, pues.

E.- ¿Es más cómodo?

1.- Sí, más cómodo.

E.- Y en la noche, ¿influye en algo la seguridad para que tu escojas el carro?

1.- Sí, sí, así es.

E.- ¿Te sientes más segura?

1.- Más segura. Si y también de que no sé a qué horas vaya a salir y que, si no agarro camión, o así, que no pase y así no batallo.

E.- Ok, tus fines de semana, ¿regularmente tienes alguna salida de, algún tipo de salida?

1.- Ahorita no.

E.- ¿Y las compras para abastecer donde las realizas?

1.- Aquí en la Aurrera o en la Ley.

E.- ¿Las que están aquí cerca en la zona?

1.- Aja.

E.- ¿Y alguna razón por la cual prefieras estas tiendas?

1.- Pues estas porque me quedan cerca, pero si ando cerca he ido también a la Ley que está para la central vieja, ahí también, por las ofertas.

E.- Por las ofertas, ok. ¿Y en qué vas a hacer las compras?

1.- En carro.

E.- ¿En carro? ¿También a la Aurrera de aquí?

1.- Sí.

E.- ¿Y eso es por?

1.- Para no cargar.

E.- ¿Para no cargar? Ok, ¿y con qué frecuencia realizas las compras?

1.- Pues cada vez que me faltan varias cositas ya voy y compro.

E.- Sí, esperas que se te junten.

1.- Aja.

E.- ¿Regularmente es en fin de semana o entre semana o no importa?

1.- No importa.

E.- Antes de salir de tu casa, para hacer tus actividades cotidianas, ¿tú planeas tus viajes, tu ruta?

1.- Sí, en la semana, digo a donde voy a ir lunes, martes, miércoles, hasta el viernes y así.

E.- ¿Qué es lo que utilizas? ¿Qué es lo que tú tomas en cuenta para planear tu ruta?

1.- Pues sí, si voy a poder, el tiempo y programo una cosa para un día, una cosa para que no se me junten y que no pueda algún compromiso.

E.- Y cuando sales en el carro de tu casa, ¿tú planeas la ruta que vas a seguir para llegar a tu destino?

1.- Sí, en la mente.

E.- ¿Y qué es lo que utilizas para planear tú ruta? ¿En qué te basas?

1.- Pues que me quede más cerca.

E.- ¿La ruta más corta? ¿Alguna vez tomas en cuenta el gastar menos?

1.- Sí, siempre.

E.- ¿Siempre? ¿Y por eso escoges la ruta más corta?

1.- Sí.

E.- Ok, bueno entonces, el medio de transporte que, tú utilizas un medio de transporte mixto, te transportas tanto en transporte público como en carro. Me decías que el transporte público lo usas por economía, más por otra cosa y el carro por comodidad. ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Pues que debería de haber más camiones, porque la gente, aunque tenga carro anda en camión, por lo mismo, para economizar, y por eso la gente, aunque haya mucho carro, los camiones se llenan de todas maneras, porque la gente anda en camión, pues. Y que haya más camiones.

E.- ¿Crees que son insuficientes?

1.- Sí.

E.- ¿En que podría mejorar para ti el transporte público? Además de eso.

1.- Pues que sean más amables los choferes y que si se esperen, que se fijen bien si están bajando en la puerta de atrás, y en la puerta de enfrente a veces apenas vas bajando el segundo pie, cuando ya le dan, o sea, la educación de ellos de verdad que sí, hace falta.

E.- ¿Has tenido algún accidente o algún inconveniente en el transporte?

1.- Yo no, pero he visto.

E.- Has visto, ¿Qué tipo de accidentes has visto?

1.- Pues que se han caído o están a punto de caerse y le gritan bajan, que porque todavía no se termina de bajar y ya le está dando.

E.- Cuando tú andas en carro, tú clarita, ¿Cuáles son los obstáculos o inconvenientes que tú te encuentras en la ciudad?

1.- Pues a veces que hay mucho tráfico, y que, a veces hay unas calles amplias y de repente se reducen y ahí se hacen bola todos los carros.

E.- ¿Has tenido algún accidente en carro?

1.- Andando no, pero sí, una vez me quebraron el vidrio, pero yo no estaba en el carro. Estaba en un estacionamiento.

E.- ¿Tú consideras que desde tu vivienda tienes fácil o complicado acceso al trasporte público?

1.- ¿Cómo?

E.- ¿Cómo consideras que es tú acceso al transporte público desde tu casa?

1.- Sí, está bien, porque lo agarro aquí.

E.- Aquí, pero lo que me comentabas que nada más puedes agarrar una ruta.

1.- Una ruta.

E.- Que te gustaría que pasaran más, o que fueran más constantes, me decías. Bueno, ¿tú como percibes el ambiente en cuanto a seguridad en la ciudad?

1.- Pues no muy bueno.

E.- ¿Qué es lo que percibes?

1.- Inseguridad.

E.- Inseguridad, ¿y esa inseguridad influye de alguna manera en la elección del transporte que tú, en la elección del modo de transporte que tu utilizas?

1.- No, no tiene nada que ver.

E.- ¿No? Me decías que a veces utilizas, cuando agarras el carro es más que nada en la salida de la noche, y que te hacía sentir más segura, ¿en alguna parte es por la inseguridad que se vive?

1.- También y también porque no alcance camión, para no andar pidiendo raite a nadie, o sea favores, pues.

E.- ¿Y la inseguridad que tu percibes alguna vez te ha detenido de ir a algún lugar o de hacer alguna vuelta?

1.- No, de todas maneras, voy.

E.- Cuando tú te viniste a vivir aquí, ¿cambio tu movilidad? ¿cambio la manera en la que te desplazas, que te mueves?

1.- Pues no, porque también hay camión y también, por el carro. Si no hubiera camión cerca pues si hubiera cambiado.

E.- Allá donde vivías anteriormente también te desplazabas, ¿cuándo vivías allá también te desplazabas en transporte público?

1.- Casi no, era raro.

E.- ¿En qué te desplazabas?

1.- En carro.

E.- ¿Y tus tiempos de traslado? En cuanto a tus tiempos de traslado, ¿cambiaron?

1.- ¿Aquí?

E.- Sí.

1.- ¿Tiempos? Pues sí, hace más tiempo el camión de aquí al centro, pero si me iba en carro pues en 15 minutos estoy en el centro

E.- ¿Desde aquí?

1.- Sí.

E.- ¿Tú cuánto gastas en transportarte? Contando el camión y lo que gastas en gasolina al mes.

1.- Pues nunca he sacado bien la cuenta, pero nada más trato de no gastar. Y si le hecho gasolina al carro, pues trato de llenar el tanque y ni saco la cuenta, no sé ni cuanto me dura porque a veces lo agarro y a veces no, entonces no sé. No llevo bien la cuenta.

E.- ¿No tienes una idea de cuánto gastas?

1.- No, no exactamente, no sé.

E.- Pero ¿y cómo consideras que es tu gasto en transporte? ¿Alto, medio o bajo?

1.- Pues ahorita acaba de subir, ya es algo más. Pero de todas maneras si es más barato que traer carro.

E.- ¿Sigue siendo más barato? ¿Y el gasto en transporte afecta a tu economía?

1.- Pues no, porque si no, ¿en qué otra cosa nos vamos a mover? Apenas que no le suban.

E.- ¿Te es necesario moverte?

1.- Sí.

E.- Te es necesario moverte, ok. Bueno, al respecto de la entrevista por mi parte es todo, si tuvieras alguna sugerencia, bueno algún comentario, alguna vivencia, algo que sea de interés acerca de lo que te acabo de preguntar, de lo que, de cuanto tú estás transportándote en la ciudad de Culiacán. No sé, cualquier comentario que tu tengas al respecto, lo que te haya tocado pasar, vivir, sugerencias…

1.- No sé, si quiero saber de alguna ruta que me lleva a alguna parte pues ya le pregunto a un checador, busco a un checador. Pero hay veces que no hay y pues le pregunto a la gente.

E.- ¿Trasbordas? ¿Tomas a veces dos camiones?

1.- A veces, a veces sí que quiero ir a otra parte y si, ando preguntando que camión me lleva.

E.- ¿Y regularmente el que tomas aquí te lleva a tu trabajo?

1.- Sí.

E.- ¿Y te regresa a tu casa?

1.- Sí.

E.- ¿Qué opinas tú del uso de la bicicleta en la ciudad?

1.- Me parece bien y aparte porque se ahorra uno también lo del camión.

E.- ¿Es la bicicleta una opción para ti?

1.- Pues mejor una moto. Aunque lleva gasolina, pero es mucho, muy económico una moto.

E.- Si hubiera carriles exclusivos para el uso de la bicicleta aquí en Culiacán, ¿tu considerarías la posibilidad de utilizarla?

1.- A la mejor, yo no.

E.- ¿Tú no? ¿Por qué?

1.- Pues aparte no tengo practica en bicicleta, pero no, yo digo que no. Porque aparte sudaría, para llegar al trabajo llego sudada, por eso no.

E.- ¿Para ti no? ¿Pero piensas que puede ser una opción para otras personas?

1.- Sí, y ahorita hay una que otra, si hay personas que lo hacen. Se van al trabajo en bicicleta, y digo yo, que bien, así se ahorra el camión.

E.- Sí, es verdad.

1.- Pero es que se da más en los hombres.

E.- ¿Y a qué crees que se deba que se dé más en los hombres?

1.- Pues no sé, el otro día si vi a una muchacha que llevaba a su niña en el asiento a la escuela y en bicicleta. Y dije yo, mira está bien, o sea, yo lo apruebo, los que lo puedan hacer está muy bien.

E.- Al respecto aquí de tu casa, de tu fraccionamiento de la zona en la que vives, ¿utilizas el parque que está aquí enfrente alguna vez?

1.- Yo no, porque yo no estoy pagando el mantenimiento.

E.- ¿Y si no lo pagas no puedes utilizarlo?

1.- Aja.

E.- ¿Está restringido entonces el uso?

1.- Sí.

E.- Y vi que estaba cerrado, que está enrejado, ¿esto no venía así?

1.- No, pero pidieron permiso.

E.- Pidieron permiso.

1.- Les permitieron, por eso se hizo.

E.- ¿Cuándo tú llegaste ya estaba enrejado?

1.- No. Yo cooperé.

E.- ¿Para el enrejado?

1.- Cooperamos

E.- Para el enrejado, ¿Y por qué se enrejó?

1.- Para que no pasaran carros que no tenían nada que ver para acá, o sea nada más por pasar y para que los niños jugaran a gusto en el parque, porque si no iba a ver mucho atropello ahí con los carros ajenos. Además, que ni tenían nada que hacer aquí en este pedacito y que estén pasando por aquí, pues.

E.- Es sobre todo por un tema de seguridad.

1.- Sí, por los niños.

E.- ¿Y alguna vez consideraron el que no se les metiera alguna persona ajena, aunque fuera caminado?

1.- Si pasan, no, no hay problema por eso. O sea, no tiene seguro, ni la puerta individual, ni la otra, ni la para carros, no tiene, no tiene candado.

E.- No tiene candado.

1. No. Y por este lado está libre, no hay puerta.

E.- Entonces fue una razón más que nada los carros.

1.- Por los niños.

E.- Ah ok, bien. ¿Cuál consideras tú que es el perfil de las personas que viven aquí en Zona Dorada?

1.- Medio.

E.- Medio, ¿y tú tienes identificado si son profesionistas, trabajadores?

1.- Sí, trabajadores y maestros, y doctores.

E.- Al respecto de la convivencia vecinal, ¿Cómo es?

1.- Pues sana, pero, por ejemplo, a mí me tocan a los dos lados buenos vecinos, pero yo no tengo comunicación con los demás, nada más buenas tardes. No me pongo a platicar.

E.- Pero a los vecinos inmediatos, ¿si sabes quiénes son? ¿si los identificas?

1.- Y aparte nos hemos apoyado.

E.- Bueno, te decía acerca de los vecinos, ¿no? O sea, ustedes si conviven como vecinos, de alguna manera…

1.- No, no es tanto convivir, sino que nada más buenas tardes, porque como trabajamos pues, pero ellos si se reúnen ahí en el parque, yo no.

E.- Bueno, creo que. Ah bueno, cuándo tu escogiste Zona Dorada, ¿viste algo más además de la vivienda, la calidad de los espacios públicos, de los parques? ¿o la vivienda fue lo que más te llamo la atención? La calidad de la vivienda.

1.- Pues también los parques y la vivienda, y también la gente que cuando elegí, la persona aquí enseguida ahí estaba comprando al mismo tiempo, elegimos al mismo tiempo. Y me dijo, ah vamos a ser vecinos, y así.

E.- ¿Pero no la conocías de antes?

1.- No.

E.- Ahí la conociste y te agrado que estuvieran ahí a un lado.

1. Sí.

E.- Bueno, por mi parte es todo Clarita, si quieres añadir algo más. Pues te agradezco muchísimo tu tiempo.

ASENTAMIENTO, LIRIOS DEL RÍO

Código de entrevista: E-Lr-I

Nombre ficticio: Eva

Sexo y edad: Mujer, 36 años

Eva, E-Lr-I

E.- Si me puedes decir tu nombre completo y tu edad.

1.- Es (nombre completo), 36 años.

E.- En qué colonia vives?

1.- Fraccionamiento Los Lirios.

E.- Con quién vives en el fraccionamiento los lirios?

1.- Con mi familia, mi esposo e hijos.

E.- Cuántos hijos tienes?

1.- Dos.

E.- De qué edad son?

1.- Pues, 13 y 6 años.

E.- ¿Y tu esposo?

1.- 36 años.

E.- Los niños me supongo que son estudiantes y tu trabajas.

1.- Sí.

E.- Qué estudiaste?

1.- Estudie preparatoria.

E.- Cuánto tiempo tienes viviendo en lirios?

1.- Aproximadamente, unos 15 años.

E.- Ah que bueno, es un buen. ¿Y te gusta estar ahí o porque te mudaste, en donde vivías antes?

1.- Aquí colonia Rubén Jaramillo, pero ya al casarnos nos mudamos para allá.

E.- Te fuiste para allá en el momento ya en que te casaste? Ustedes para tener su casa.

1.- Sí.

E.- ¿Y porque te gusto Lirios? ¿te gusta la ubicación? ¿el precio?

1.- Pues realmente fue que ahí fue donde compramos al casarnos y la verdad la ubicación ya la acostumbré, voy y vengo a gusto. No tengo ningún problema en la ubicación, me parece bien.

E.- Aparte pues aquí la casa de tu mamá te queda cerca.

1.- Si, luego el centro está cerca, todo a lo que donde nos trasladamos pues está cerca de donde vivimos.

E.- La ubicación. ¿Qué te agrada de Lirios?

1.- La verdad es que es un fraccionamiento muy tranquilo. No, nunca hemos tenido problemas ahí, de ninguna índole, está muy tranquilo, muy pacifico todo y pues se vive bien.

E.- Tranquilo, sobre todo por los niños. ¿Y algo que te desagrade?

1.- Un poco ahorita, lo que es las calles. Están un poco muy delgadas a la lluvia y apenas va a subir, desde el año pasado así quedaron, y la verdad si están muy dañadas, lo que es la entrada al fraccionamiento.

E.- Y ¿si lo han reportado?

1.- Sí, creo que sí, varias vecinas he escuchado, igual y yo, pero no, no han ido a arreglarlas.

E.- Pero aparte de las calles, todo bien. ¿No tienes ahorita en mente de que "ah me voy a mover"? Ah sí está bien, tranquilo.

1.- No, no. Sí.

E.- En tus desplazamientos diarios sales de allá, te vas al trabajo, ¿cómo le haces?

1.- Nosotros, pues, nos movemos en carro. Así que, de la casa, a dejar a los niños en la escuela, y al trabajo.

E.- Ah, okey. ¿Trabajas aquí en el MZ? Me dijiste, ¿no?

1.- Sí, a un lado.

E.- Y cuando salen, que no es al trabajo o a la escuela, tus actividades de que ir al cine, ¿esto también es en carro?

1.- Sí, sí.

E.- Tu esposo los lleva y va por ustedes, ¿verdad?

1.- Sí, así es. Si hay ocasiones que nos movemos en camión. En algunas ocasiones que voy al centro o un mandado, si puedes tomar el camión. Está muy accesible.

E.- Pero no regularmente.

1.- Ah, pues no.

E.- Si se puede agarrar cerca de tu casa?

1.- A media cuadra.

E.- Ah perfecto ¿es el Lombardo?

1.- El Lombardo.

E.- ¿Y tienes algún inconveniente?, ya sea el tráfico, por las calles o algo así

1.- Es un poco tardado, nada más. Porque pasa por las colonias, no se viene exactamente por la Obregón. Si no, pasa por la colonia que está aquí a un lado y el movimiento es un poco tardado, pero nada más. No es de que, el tráfico pues no se siente, porque no se va por la Obregón. Se va por las colonias, entonces no es tráfico, es lo largo de la ruta.

E.- Y es un conveniente para ustedes si hace mucho tiempo el camión? Como me dices de lo largo de la ruta.

1.- Pues, si lleva prisa uno, a veces si es inconveniente. Pero si no, no hay ningún problema.

E.- Y para llevar a los niños a la escuela, y que te dejen a ti, ¿les toca más o menos entrar a la misma hora?

1.- Sí, sí.

E.- Entonces les quedo perfecto. ¿Tu esposo es el que los lleva a los dos y después se va él, supongo?

1.- Sí.

E.- Y salen, por ejemplo, algún día que descansen, de paseo ¿suelen hacerlo?

1.- Sí, vacaciones, sábados o domingos.

E.- A dónde van regularmente?

1.- Pues a los parques, a llevar a los niños, al cine. Es cuando sale uno más.

E.- Cuáles son sus zonas preferidas? Por ejemplo, que parque.

1.- Pues Fórum, puede ser. Que ahí les gusta la plaza a los niños por los juegos que hay y eso, y el parque pues las riberas.

E.- Y van muy seguido?

1.- No, no somos muy constante.

E.- Igual cuando van, me dice que van en carro.

1.- Sí.

Entrevistador. –Y para hacer las compras, las compras de abastecimiento en tu casa, ¿tienes algún súper cerca o tienes algún súper preferido que vayas?

1.- Pues estamos acostumbrados a ir al que está aquí, Soriana. Pero si tengo un súper cerca, que es una Ley Express, está aquí cerquita de la casa. Y tengo también una Ley, bien cerquita de la casa está un, es una Bodega Aurrera, pero es exprés, es chiquita, pero cualquier ocasión de que se te ofrezca algo, si tienes algo cerca. Pero ya preferible, si ya voy más al Soriana o acá.

E.- Para salir del apuro?

1.- Ándale, sí.

E.- ¿Vas en carro?

1.- Sí.

E.- ¿Y con qué frecuencia, más o menos haces esto?

1.- Cada semana.

E.- ¿Y por qué te gusta más aquel?

1.- ¿El de allá? Pues yo digo que se distraen más los niños, como ahí hay la nieve, que esto. Salimos, nos sirve de distracción también.

E.- Y en los desplazamientos diarios, ¿tus desplazamientos cuáles son?, sales de tu casa, al trabajo, luego para acá. Me los platicas por fa.

1.- Sí. Salgo de la casa, a dejar a los niños a la escuela, y luego pues regularmente llego aquí de pasada y ya al trabajo. Es un ratito nada más porque tengo los tiempos cortos, para los niños.

E.- Los niños entran a las 8?

1.- 7.

E.- Ah, a las 7 de la mañana. ¿Y tú entras?

1.- Yo entro hasta las 10.

E.- Ah okey.

1.- Por eso llego aquí.

E.- Cuánto tiempo haces de tu casa a la escuela de los niños?

1.- 15 minutos.

E.- ¿Y de tu casa para acá?

1.- ¿De mi casa para acá? Son, igual, quince minutos.

E.- Y de aquí al trabajo, me dices que te puedes ir incluso caminado.

1.- Yo me voy caminando.

E.- Sí, me salió eso de hecho, corporal algo así.

1.- Así es.

E.- Va derecho, me salía, ahorita estaba viendo en el mapa.

1.- Sí.

E.- ¿Y tu esposo?

1.- Mi esposo trabaja, el igual, deja a los niños y pues al trabajo. El si entra más temprano que yo y le queda cerca también.

E.- ¿A qué hora entra él?

1.- A las 8.

E.- A las 8 de la mañana. Casi igual que los niños. ¿Y es muy lejos donde trabaja él?

1.- No, aquí por Las Quintas.

E.- Digamos que en Lirios se les acomoda todo.

1.- Estamos muy bien adaptados.

E.- Y si no te trasladaras en carro?, me dices que pueden perfectamente, también tu esposo puede perfectamente llegar rápido, o fácil a su trabajo.

1.- Pues si batallaría un poquito más, porque tiene que agarrar el camión al centro, o sea el Lombardo al centro y de ahí otro camión a su trabajo. Pues nos complica, en carro si es muy accesible todo, ya trasladarnos en camión, si es mucho el tiempo. Incluso hasta para venir para acá, porque hay que ir hasta el centro para tomar otro camión, camiones para acá pues, la ruta aquí está cerca, porque en el carro atraviesas y ya, pero en camión, las rutas de camión no te dan la llegada a lugares a donde estamos acostumbrados todos los días.

E.- Y Eva, ¿no han pensado en usar bici, de casualidad?

1.- Pues la verdad no, no nos ha pasado por la mente.

E.- Pero, ah, porque digo, como todo les queda cerca. Es como que casi en línea recta, nada más que.

1.- Pero nunca nos ha pasado, a lo mejor. A mí me gusta, pero, por ejemplo, a mis hijos no tanto.

E.- ¿No les gusta andar en bici?

1.- No, no les gusta. No sé por qué.

E.- A parte del carro, que es el carro de tu esposo, ¿tienen otros vehículos en tu casa?

1.- No, nada más ese.

E.- ¿Y por qué crees que la gente de Culiacán no usa mucho la bici como medio de transporte? No tanto de recreación, si no para trasladarse al trabajo, a la escuela.

1.- La verdad no tengo idea, quizás sea por el tráfico a veces que no es muy, no estamos acostumbrados a darle el acceso a una persona que va en bicicleta. Entonces a lo mejor los detiene que les vaya a pasar un accidente, posiblemente puede ser eso.

E.- ¿Es más de educación?

1.- Sí, la verdad es que en Culiacán se atraviesa en los carros, es más complicada.

E.- ¿Y se atraviesan los carros en tu casa?

1.- Si.

E.- Pero tú, Eva, ¿Qué necesitarías o que te daría confianza para usar bici, para animarte?

1.- Yo creo que una, se puede decir que hubiera más, su lugar, a lo mejor en la calle como para que exactamente…

E.- ¿Cómo un carril?

1.- Sí, como para que fuera así de bicicletas exactamente, pues.

E.- Y respetado.

1.- Respetado, sobre todo

E.- ¿Te sientes segura al moverte, en estos traslados que me cuentas de tu casa al trabajo? ¿te sientes segura?

1.- Sí, sí. No tengo ningún inconveniente.

E.- ¿Cómo influye el medio de transporte en cómo te mueves? Por ejemplo, si me dices que tardas más en camión, si tomaras el transporte público, mueves tus horarios de salir más temprano de tu casa, de levantar más temprano a los niños. En todo caso, que te haya pasado en algún momento.

1.- Si, tiene uno que hacer cambios. Desde temprano para poder alcanzar a llegar a tiempo al destino que tengamos.

E.- ¿Qué tanto tiempo te mueve eso?

1.- Pues una media hora, cuarenta minutos de diferencia.

E.- Y usted, Eva, antes de salir de su casa en la mañana. Por ejemplo, tu esposo, que es el que hace las paraditas, ¿planean su viaje?, o cuando van a las riberas o algo así, ¿planean su viaje antes de salir de la casa? De pensar de que vamos a tomar esta ruta.

1.- Sí, regularmente si, por que es de ya en la casa tenemos el destino, ya llevamos el destino ya desde la casa, no en el camino.

E.- ¿Y cómo lo planean? Puede ser, tal vez si se basan en la distancia, en el tiempo, la ruta corta, la larga.

1.- Si, por ejemplo, si tenemos en el mismo día a la mejor dos opciones de ir, así lo hacemos, primero vamos al lugar más cerca, o al más lejos para venirnos saliendo a la casa.

E.- ¿Entonces principalmente se guiarían por la distancia?

1.- La distancia.

E.- El medio más utilizado, aquí tenemos que es el carro. Se le facilita tu esposo, pues darles raite, por así decirlo. Pero, por ejemplo, cuando usas transporte público, cuando andas en camión, que te ha tocado en algún momento, ¿te gusta el servicio o que piensas del transporte público?

1.- Pues no he tenido ningún problema, si me doy cuenta, por ejemplo, de que hay ocasiones en que choferes en sí, son un poco de groseros a veces con las personas, o no tienen la precaución a veces con las personas mayores, o personas que llevan niños. Por decir así, pero a mí, en lo personal, no me ha pasado nada. O sea, si estoy bien, pero si me ha tocado ver eso que te comento, esas circunstancias que a veces veo, en el caso de los choferes.

E.- Y en el caso de la unidad, en infraestructura, ¿Cómo lo ves?

1.- Pues ahorita en lo que es Lombardo, están bien cuidados lo que es los camiones. Si los tienen bien ahorita, porque son nuevos, yo digo, como es nueva ruta la acaban de poner por ahí. No teníamos, son, ponle que un año o dos cuando mucho, que el camión entro hasta los Lirios. Pero antes teníamos que ir toda la gente, que caminar desde los Lirios hasta la Obregón, para agarrar el camión, el Lomas de Rodriguera. Así que hace como dos años que tenemos el camión aquí.

E.- ¿Entonces la gente principalmente en Lirio se mueve en carro? Por ese inconveniente.

1.- La gente, la mayoría. Pero si veo mucha gente caminando, porque no está lejos. Ponle unas 7 cuadras, de la más lejos hasta acá. Pero si, la gente que vive hasta al fondo, tenía que caminar todo hasta llegar a la Obregón.

E.- Haciendo ejercicio.

1.- El ejercicio del día.

E.- El ejercicio del día, de ir al trabajo o a la escuela.

1.- Sí.

E.- ¿Y por qué entro la ruta?, ¿ustedes la pidieron? Efectuaron algún tipo de presión, o a ellos mismos se les dio.

1.- No fíjate, yo no supe, la verdad a lo mejor, como siempre nos hemos movido en carro, a lo mejor la gente que andaba en camión regularmente, pues fueron las que efectuaron algunas firmas. Ya vez que de repente las firmas, o algo de eso para poder, pues se puede decir que llegan a algún acuerdo con los de transporte. Porque la verdad no me entere, pero posiblemente si se pudo haber hecho.

E.- ¿Qué propondrías o qué te gustaría que mejoraran en el transporte público? Algo que tu dijeras, es que, si los camiones estuvieran así, yo si me subiría mucho a los camiones.

1.- Pues sí, un poquito de mantenimiento. Y por ejemplo en tiempo de calor, pues si es mucho el calor dentro de un autobús, o un camión, porque va muchísima gente. Entonces, vas muy incómodo, porque regularmente los camiones, casi ninguno trae aire, la verdad. Supuestamente lo traen, pero no trae el mantenimiento, tu traes todo y tú pagas como si pagaras el camión con aire, pero no lo trae, trae el puro vientecito, pero no hela. No están bien los camiones como para, es lo que le hace falta, más mantenimiento, del aire, sobre todo. Y pues la atención un poco de los choferes, tener un poquito más de educación, yo creo.

E.- Entonces, el último punto prácticamente de la ruta es Lirios.

1.- Lirios, ahí termina.

E.- Entonces quienes se suben en Lirios, ¿si tú te subes en Lirios haces toda la ruta hasta el centro?

1.- Toda hasta el centro, sí.

E.- Entonces alguna capacitación, también para los choferes.

1.- Sí, sí, a la mejor si les sirviera.

E.- Les serviría de mucho. La inversión que haces, digamos al mes o la quincena, en transporte público, ¿consideras que es mucha, regular, poca?

1.- No, es muy poca. Yo la verdad no me muevo mucho en transporte.

E.- ¿Cómo qué porcentaje?

1.- No sé, al mes, si acaso me subí en el camión unas tres o cuatro veces. Es muy poca, a veces una vez por semana, ponle que, porque fui a un mandado, porque mi esposo estaba en su hora de trabajo, como yo salgo más temprano. Entonces la hora esa, a veces hago algún movimiento que me puedo trasladar en el camión. Pero muy pocas veces, la verdad.

E.- ¿A qué hora sale tu esposo?

1.- Hasta las seis.

E.- ¿Y pasa por ti aquí con los niños?

1.- Sí, y ya nos vamos a la casa.

E.- Y más o menos que porcentaje representan estos camiones, si son cuatro camiones al mes, serán unos 36 pesos. Es muy poco, prácticamente nada. Lo que les das a los niños en el día.

1.- Sí, sí porque no se trasladan ellos en camión ni nada. Pero pues sí, más o menos, es muy poco la verdad lo que yo le invierto a lo que es el camión.

E.- ¿A ti si te gustaría? ¿Cuál es el ingreso aproximado en tu familia?

1.- Aproximadamente, unos, ¿que te diré?, 13 o 14 al mes.

E.- Y es en gasolina, principalmente. ¿En gasolina si inviertes mucho?

1.- Sí, por semana, ponle que sean, depende de las vueltas que hagamos, pero alrededor de 300 o 400 pesos por semana.

E.- Entonces ya sería como 1600 al mes.

1.- Ahí sí ya te pega.

E.- Ahí sí pega. Te gustaría Eva, que hubiera más personas utilizando el transporte público, por decirlo, bicicleta.

1.- Sí, yo digo que aparte nos, aparte de que sería a la mejor hasta más saludable para uno también, del ejercicio de lo que no hace uno, porque andas en vueltas, que, en el trabajo, ya andando en bicicleta, pues haces algo de ejercicio en el día. Y además que también menos contaminación, menos carro y todo eso.

E.- Eva, y algo que quieras agregar de tu colonia, que te gusta o te disgusta, algo más que hayas recordado, o de la movilidad de tu diario o de la movilidad en general en Culiacán.

1.- Pues no fíjate, que como te digo yo estoy a gusto, ya quince años viviendo ahí, estoy bien acostumbrada, y está muy tranquilo la verdad, y me gusto que hace poquito también pues abrieron el parquecito de ahí, hay muchos niños entrenando futbol seguido, pues es bonito verlos a los jóvenes que se integran ahí.

E.- Le toca ir.

1.- Si pues a veces si sale uno ahí, porque está muy chiquito el jardín, pero si fíjate está muy bien lo que han estado. Lo único, lo único es como te digo la calle. También batallamos un tiempo por lo que es el alumbrado, pero ya está bien ahorita. Entones ahora está tranquilo.

E.- Entonces yo digo que de vista sería todo por el momento. Muchas gracias Eva.

Código de entrevista: E-Lr-II

Nombre ficticio: Pedro

Sexo y edad: Hombre, 33 años

Pedro, E-Lr-II

1.- No será que pueda ir a donar la basura que tuviera desechos que no se fueran a romper las bolsas y eso.

E.- Mira, pues como te dije, te comenté la vez pasada. Estamos haciendo un estudio acerca de cómo nos movemos y nos transportamos por la ciudad. El hecho de que tu conduzcas una unidad de transporte público, pues, a mí me pareció particularmente interesante, conocer tu punto de vista, y luego además estabas comentando como se habían dado ahí los inicios del transporte y ese tipo de cosas, ¿No? Y pues si me gustaría conocer tu punto de vista y sobre algunas preguntas sobre yo tengo, pero lo que tú quieras comentarme al respecto, profundizar y todo estas en la libertad de hacerlo.

E.- Lo primero que necesitaría conocer es cuál es tu nombre completo, tu edad y

1.- Mi nombre es (nombre completo).

E.- ¿Cuál es tu edad Pedro?

1.- 33 años.

E.- ¿Y cuál es tu grado máximo de estudios?

1.- Terminé la preparatoria.

E.- Preparatoria, Ok. ¿Hace cuánto tiempo estás viviendo ahí en Lirios?

1.- Tengo de ahora 5 años, pero con la vivienda tenemos 13 años, nada más que no estábamos habitando ahí, estábamos viviendo en el sector de la 6 de Enero. Entonces en la parte donde estamos viviendo nosotros hay un, cruza un arroyo, no sé si lo has escuchado, lo llaman "el arroyo del piojo" y nosotros, de hecho, la casa es de nosotros todavía ahí está, pero la está habitando la mamá de mi esposa en la casa esa, como, haz de cuenta que cuando el arroyo viene con las lluvias, empieza a desembocar ahí, haz de cuenta, que el agua como es bastante brota por la parte de arriba, o sea, no se alcanza a abastecer el suministro por la parte de abajo y el agua brota por arriba, y todas las casas, por regular las primeras se inundad. La última, en estos días no, hace dos años, pues fue protección civil y todo y dio mantas y colchones a toda la gente porque ahí en la casa de nosotros se alcanzó a subir hasta un metro el agua de la parte del, es de dos pisos la casa, se alcanzó a meter casi un metro el agua, entonces imagínate, la casa tiene nivel en la parte de arriba, la cochera y todo, pero es tanta el agua la presión, que la poca o mucha que se va metiendo, se va acumulando y la casa está en la parte de abajo. O sea, tiene la parte de la cochera tiene la altura de la calle, ¿no? Pero ya lo demás la casa.

E.- Está más abajo.

1.- Tiene estética, que el escalón, ajá, exacto. Entonces y toda esa agua imagínate para sacarla en cubetas, con moto bomba para sacarla para afuera y por eso nos salimos de ahí y ya nos fuimos a habitar la casa aquella. Y la, la ironía de la vida, sabes. Si te diste cuenta nosotros vivimos, ¿será un kilómetro y medio o será mucho de la parte del río? Donde cayó el huracán, como un kilómetro y medio el agua llego hasta donde empieza el pavimento del fraccionamiento, hablando del río hacia arriba, ¿no?

E.- Sí.

1.- Este, hasta ahí llego y prácticamente no nos tocó a nosotros, y en otras zonas, el…

E.- Los devastó.

1.- Si exactamente, y a nosotros no, y haz de cuenta que para mí fue como una prueba de fuego del sector ese, en esa cuestión, pues, de que dijimos no pues, no estamos exentos de que no pueda pasar nada, más sin embargo nos sentimos a gusto y acá no, por eso nos cambiamos y porque ya nos habíamos desecho en dos ocasiones de muebles y todo eso, porque en dos ocasiones se metió el agua.

E.- Si, ya estaban gastando más.

1.- Exactamente. Por eso dijimos no, mejor nos fuimos para aquel lado.

E.- Y la casa en la que estás, en la de Lirios ¿Actualmente la estás pagando?

1.- Sí, la está pagando mi esposa, y la otra ya está libre de gravamen, la otra ya, y yo tengo… Esa de la 6 de Enero es de mi esposa, la de los Lirios también y yo tengo una casa que estoy pagando por medio de Infonavit, en el sector acá de la López Mateos, tenemos tres casas pues. Y en la López Mateos y aquella la estoy rentando, y allá la tiene prestada mi esposa, y acá la estamos habitando. La cosa es que hay que buscar manera de que haya entra de dinero por todos lados.

E.- ¿Y con quien vives ahí en Lirios?

1.- Mi esposa y mi hijo.

E.- ¿Y tu hijo cuántos años tiene?

1.- Tiene 15 años, está estudiando la secundaria en la escuela de los pingüinos que está en la 6 de enero, a un costado ahí del COBAES, ¿si la ubica la escuela? Ah, pues ahí está estudiando el. Ahorita ya está en tercero de secundaria, ya está a punto de terminar.

E.- ¿Entonces el motivo que te llevo a moverte a Lirios fue ese, el que estabas batallando con las inundaciones?

1.- Las inundaciones pues, más que nada. Porque donde vivimos ahorita en Lirios es calle cerrada y acá en la 6 de enero, también como te digo, también es calle cerrada, ahí donde estábamos viviendo. Lo que me gusta es que no hay mucho paso de carros, más que nada y por eso es de que me gusta esa parte, la privacidad, más que nada. Y aparte si entra un carro desconocido, de volada dices tú, este carro yo no lo había visto, quien llego o que pasa ¿no? Porque ha pasado el caso que, por ejemplo, ahorita mi casa está sola ¿No? El niño está en la escuela, mi esposa está trabajando y yo también, ahorita voy a entrar a trabajar más tarde ¿No? Se ha dado casos de que llegan de repente carros de mudanza y algo, y que abren la casa y que te tienen estudiado y todo y te dejan la casa limpia. Y muchas veces la gente te dice "Ah pues yo no te pregunte ni nada, creí que te ibas a mudar o algo", y así han pasado cosas.

E.- ¿Ahí en Lirios?

1.- No en Lirios no, en algunos fraccionamientos. Y por experiencia y todo, y por eso es que nosotros, nuestros vecinos, nos tenemos bien comunicados, esa cuestión, de que los números y todo. Una cosa rara y ya nos hablamos.

E.- ¿Y algo más que te agrade de ahí de Lirios?

1.- Algo más que me agrade, te voy a decir que es. ¿Sabes que me agrada de ahí? Es tranquilo, no, no falta, no puede tampoco ser peras en dulce y siempre ahí tiene que haber un vecino incomodo, siempre, ya sea uno que no le agrada a otra gente, u otra gente que te agrade a ti ¿no?, eso pasa. Porque pues muchas veces los puntos de vista que tienes no van de acuerdo con otra gente, ¿no? Bueno a lo que voy, me gusta, porque si te das cuenta, es para mí es el único fraccionamiento que esta privilegia, te voy a decir en qué manera, es el único que tiene una cancha de pasto sintético, es el único que tiene una cancha de multiusos, como la que estaba limpiando, y tiene otro parque recreativo para los niños. O sea, a mi es algo que le da un plus, que le da un plus al fraccionamiento, porque yo le digo a los vecinos, les digo que debemos de cuidar. Yo pues nunca he pretendido ser una parte de algún presidente de fraccionamiento, de colonia, no, porque no me dan los tiempos, no me dan los tiempos porque no me puedo comprometer a una cosa así, no puedo. Mas sin embargo si doy mi punto de vista cuando estamos los vecinos platicando y todo, si me gusta mucho tener dialogo con la gente, para mejoras no, porque como los cangrejos para atrás como que no, entonces es eso, es el fraccionamiento que tiene los 3. Lo único que no me gusta es que solamente tiene una entra y una salida. O sea.

E.- Esta muy pequeña.

1.- Si, exactamente, y tienes prácticamente puntos ciegos, porque llegas a lo que es el entronque de la calle, donde topa con la Obregón y llegas y obviamente tienes que llegar hasta la parte de enfrente, lo más que puedas para poder ver hacía los dos lados, y poder girar, entonces no te permite, te da más

facilidad a tener un choque a salir rápido a la Obregón o hacía el otro costado. La cosa es que, eso es lo que no me gusta a mi ahí, que está muy aglomerado. Esta muy, mucho tráfico, todo ese sector de ahí está muy, lo que paso con la Obregón en mi punto de vista, a mí me parece que estaba muy bien, a mí. Si digo que está muy bien porque tiene más fluidez y todo, claro como todo ¿no?, en las horas pico, este, tiene que haber tráfico que la gente, no sé, por costumbre o porque se les hace muy fácil, o porque por ahí tiene que transitar, satura los lugares. Pero lo que yo no estoy de acuerdo, de que yo pienso que todo esto de aquí del centro si puede funcionar de una mejor, pero lo único de lo que no estoy de acuerdo es de que los particulares, si nos diéramos cuenta y fuéramos aquí caminando, aquí por el sector del centro, nos diéramos cuenta de que, por ejemplo, las calles las hicieron muy pequeñas, no sé con qué finalidad. Las hicieron muy pequeñas, pero, es decir, haces las calles más chicas y llega el particular que llego a dejar a su esposa para el médico, o igual que la dejo para equis compra y algo, y esa persona no se movió, se quedó prácticamente ahí hasta que la mujer se desocupo. Entonces, de dos carriles, ese ya te estorbo, entonces el que viene atrás ya se tiene que virar para poder, entonces ya se va haciendo el tráfico, se va haciendo para atrás, atrás. No puede funcionar un sistema de esos aquí en la ciudad, entonces si aquí la situación fuera diferente, si yo como transportista estoy parado en mi lugar y estoy estorbando de esa forma, no digo que también lo pueda hacer ¿no?, es obvia razón, yo estoy consciente que tengo que moverme, mi trabajo así tiene que ser. A lo que voy, es que, si yo fuera el caso mío, de que yo lo estoy haciendo, y el transito llega y me molesta y me hace una infracción y todo. En cambio, a los particulares no, porque, porque muchas veces no sabes, tu sabes que estamos en un estado en donde por aquí la mafia es la que, y no sabes quién está arriba del vehículo, por eso es que muchas veces no se atreven a llegar y (toca el cristal) "muévase que está estorbando", no sabes con quien te vas a topar. Entonces muchas veces la autoridad se detiene por eso, ¿entonces que hacen?, se hacen oídos sordos, viene aquello y se hacen para un lado, abra quienes, si se atreven y hacen el movimiento, si quieres no. De esa manera, ya vez lo que paso hace poco, que mataron a dos tránsitos. Entonces eso es a lo que me refiero, y aquí en el sector del centro, si se mira movimiento en las calles y todo, pero no.

E.- Pues es un problema de cultura vial, no tanto de que no quepan los carros, porque los carros caben bien.

1.- Sí, sí, por ejemplo, ahí te va otro detalle no, ahorita que dijiste de cultura. Yo si me molesto y como te digo, cuando yo he tratado de hacer mi trabajo, el mío, el mío del transporte público lo mejor que se pueda. A que me refiero, mira, si tú te subes como usuario al camión conmigo, yo, tú te subes y me dices "bajan", señorita, aquí no la puedo bajar, ¿Por qué?, porque aquí no es paradero mío, si yo aquí la bajo, estoy aquí en doble fila, si la bajo puede pasar una moto y la puede atropellar. "A ti que no te importe, tu bájame, no pasa nada", señorita puede pasar un accidente, los accidentes ocurren en un segundo, ahorita mejor ahí la bajo adelante. Me regañas, me insultas y de todo. Yo como transportista, como trabajador, como nos podamos llamar, yo que tengo que hacer, me tengo que agachar la cabeza, no le puedo decir nada, porque si le falto al respeto, hay una instancia en donde vialidad de transportes me reportan y el que la pierde soy yo, en todo caso. Entonces, yo lo que sí puedo hacer es, le doy recomendación a la gente. Que, me da lugar a que yo también le falte al respeto, porque me lo está faltando a mí. La cuestión es de qué, es ese detalle, ese detalle de que la gente no tiene cultura. Igual en las calles, si te das cuenta la gente cruza por donde sea, exactamente. Entonces te voy a hacer un comentario que no sé si te disté, lo hice el otro día que estábamos allá en los Lirios, no. Tengo un amigo que vive en Guadalajara, entonces me pregunto, hablando por teléfono "¿Cómo estás? Y la fregada y esto y lo otro", le digo muy bien, aquí en Culiacán, aguantando el calor y todo eso, no, los comentarios típicos. Y me dice "oye, dice, me dijeron que están, las calles de Culiacán las están haciendo bonitas y todo esto y otro, y así no". Y le digo, si le digo, si le están haciendo unas mejoras. "Y no pues que bueno para que se mire bien bonito Culiacán, haber cuando voy y te visito para allá y todo eso". Y me dice, y fíjate el comentario que me hizo "Y la gente", me dijo, "¿se sigue cruzando por entremedio de las calles?, me dijo. Y la verdad si, le digo. "Entonces esta de la chingada, porque, aunque la ciudad se mire preciosa, mientras tenga esa cultura, pues vale madres", así me lo dijo. Y le di la razón, le di la razón, y es cierto, porque el comentario, mientras que la genta tiene la cultura así, no va tiene vista, pues. Viene gente de otras partes, por ejemplo, yo no conozco, no tengo la dicha de conocer como tú dices Barcelona, me imagino que la cultura es totalmente diferente allá, me imagino no.

E.- Bueno, sí, hay de todo. Pero si ha habido un trabajo en cultura vial, en cultura en todo no, en tratar de educar a la gente, en por donde va cada uno, etcétera, sobre todo se sabe convivir con los medios de transporte.

1.- Ah, ¿sí?

E.- Sí, o sea. Es una ciudad donde se convive bien, convive bien el transporte público con el transporte privado, con la bicicleta, con los peatones, entonces.

1.- Yo te voy a hacer una pregunta a ti. Haz de cuenta que yo te estoy entrevistando ¿no? ¿Tú que sientes que le hace falta aquí a la ciudad? O sea, me refiero ¿tú sientes que está mal trazada?, que la ciudad, el sector centro se comió, no pensaron que iba a crecer tanto, se comió y este, y ya no haya como desarrollarse. O sea, me refiero a la cuestión de la vialidad y todo eso. La gente aquí está pegando de gritos porque le cambiaron los paraderos, la gente no quiere caminar una calle, dos calles. Se entiende, obvias razones no, por ejemplo, si yo no tengo carro y voy al súper, voy a tienda Ley, voy a tienda Mz y tengo que caminar tres cuadras más de las que ya tenía contempladas, pues imagínate, pues si está cañón, yo estoy de acuerdo en eso. Pero mucha gente, de ese 100%, un 80 que no tiene ese problema, no quiere caminar. ¿Por qué?, porque escucho yo comentarios de que el camión para donde lo mandaron está muy oscuro, está muy solo, y que son víctimas de la violencia, que te pueden asaltar y todo eso. Estoy de acuerdo, en esa cuestión estoy de acuerdo. Pero si o no les compete a las autoridades que le pueden hacer ahí, entonces y otra gente que no quiere caminar, que problemas del calor, y que esto y esto otro, y bueno, infinidad de cosas. Y el otro día estaba escuchando comentarios yo en la televisión, de que decían que los camiones tardan mucho en pasar, eso es una vil mentira, el camión no tiene, la gente, por ejemplo, si tu llegaste a la esquina y el camión se acababa de ir y no te diste cuenta, a lo mejor tarda 4 o 5 minutos y para ti, no alcanzas a ver, y es que esta atorado allá, y no llega porque no, porque esta atorado contigo ahí. o sea, trae un horario, y tiene que cumplirlo lo mejor que pueda, porque nosotros estamos monitoreados por medio de un GPS, pues, y el GPS no miente, y se lleva un récord.

E.- ¿Y todos los camiones están así?

1.- Si, todos los camiones, monitoreados. Ya se acabó eso de checadores y todo eso. Los que están ahorita no son checadores son acomodadores de camiones. ¿Por qué acomodadores de camiones? Son los que si sale un camión te dice "ey, muévete 4 minutos para adelante, para que no dejes un espacio muy grande, para que no pase ese problema. Muévete 4 minutos para adelante, o muévete 2 para atrás, para que no quede el hueco para atrás. Eso es, ya checadores no hay. Entonces, es una vil mentira de la gente. Por ejemplo, tú sabes en lo que tú te desenvuelves, ¿verdad? Y tú tienes tu punto de vista muy válido, y yo lo respeto. Entonces, yo sé lo que a mí me compete, por ejemplo, el transporte público.

E.- Lo que a ti te toca vivir.

1.- Exactamente, entonces, ocupas estar empapado en lo que haces para saber bien y que la gente hace comentarios, pero que no son, así pues, que no son.

E.- Si bueno, es que cada quien habla desde su trinchera ¿no?

1.- Exactamente, así es.

E.- Desde donde lo toca, este, vivirlo.

1.- Ahorita, este, desayune papaya y fruta, porque nos pusimos a dieta. Nos pusimos a dieta, porque ahí en el camión la verdad, si no te cuidas, te crece toda la barrigota.

E.- Claro es que estas ahí sentado, la falta de circulación y todo eso.

1.- Si y puedes ser víctima de muchas enfermedades. Eso de tomar muchos refrescos y todas esas cosas. No tienes idea de la, de todo lo que nos produce a nosotros ahí. Porque son muchas horas de estar sentado manejando, y eso le alteras el, si le agregamos el que andas alterado, los nervios, la frustración y todo eso, el tráfico, pues se junta y explota el cuerpo y ya el azúcar, bueno, un montón de cosas, por eso es que mejor, mejor más tranquilito

E.- ¿Y tú cuanto tiempo tienes en transporte público?

1.- Yo en el transporte público tengo diez años, en transporte público. Pero manejando en carretera y todo, pues prácticamente, que te gusta, serán 25 años, agregando lo de transporte público. Igual en transporte federal, pues también estuve manejando, pues. Anduve mucho en carretero.

E.- O sea, ¿empezaste de niño?

1.- Pues prácticamente, porque mi papá tenía un transporte, tenía un camión, y todo el tiempo andaba con el pegado, y yo me enseñe a manejar los carros prácticamente a los 8 o 9 años. A los 8 o 9 años, y ya yo lo agarraba, manejando el carro, pero, o sea, me refiero a manejando en carretera, ya como persona adulta, ¿qué serán? 10, 15 años, más o menos. Que trabajaba anteriormente, duré 5 años trabajando en una empresa que se llama Frutería El Canario, ahí trabajé yo, este, surtían muchos pedidos, para acá para el lado de Guasave, Guamúchil y Mochis, en los mercados de ahí, y yo les llevaba verdura de aquí, y de allá para acá traía lo que no estaba aquí en Culiacán. Entonces, ese era mi trabajo anterior a este.

E.- ¿Y tu esposa a que se dedica?

1.- Mi esposa es, como, se molesta cuando le digo. Ella es contadora en finanzas, es que estudio en la U. de O., lleva dos carreras, en aquel tiempo llevaba dos carreras. Pero, haz de cuenta que ella es, lleva la carrera, estudio la carrera de contadora y aparte de eso, como gerente, como mercadotecnia, llevo las dos carreras juntas, pero ella tiene la palabra correcta, pero no me sé el nombre, me lo dice ella, me lo define, pero no, así es. Es contadora y aparte esta recibida de mercadotecnia pues.

E.- ¿Y trabaja?

1.- Si, trabaja, ella es, ahorita es gerente de una empresa que se llama Servi Cheques. Ya que entro en su razón social ahorita, ya se va a llamar Moneyayuda, creo que se va a llamar, y está encargada aquí de la zona de aquí, lo que es la ciudad de Culiacán, de este, de todos los locales o todas las sucursales que tienen ellos. Pero fíjate, a pesar de su carrera y todo, pues obvias razones, pues ya estaba el puesto ocupado, no ella no dijo "ey. yo quiero el puesto de gerente", ella empezó picando piedras, desde cajera, y le vieron aptitudes y todo eso y ya tiene 13 años trabajando en la empresa, 13 años, y ahorita ya le dieron la oportunidad de ser gerente y todo.

E.- ¿Tiene poco de gerente?

1.- Si tiene poco, va para 2 años, pero ya cuando le toco agarrar la empresa, ya pues, las vacas están muy flacas ahorita, de que los negocios no están funcionando, porque hay otros más grandes que quizás, se quiere pensar que están en recursos de la mafia y empiezan a lavar y todo ese rollo pues. Y quieras o no todos esos negocios te comen a las microempresas. Es, por ejemplo, vas a una colonia y te ponen un Oxxo aquí, te ponen un Oxxo acá, y si tú tienes un abarrote, con el solo hecho de que el Oxxo tenga recargas, ya con eso ya te amolaste pues. Pues esa tienda tiene que cerrar, porque ese abarrote ya no va a pegar, porque tiene a los Oxxos alrededor y la gente se vas más por ahorita por esas cuestiones.

E.- Sí, por la comodidad ¿no?

1.- Exactamente.

E.- ¿Y en tu casa que tipo de vehículos tienen?

1.- Nosotros tenemos un carro, tenemos un matiz. Es en el que nos trasladamos. Más que nada mi esposa, que ella es la que lo usa. Lo usa para venirse al trabajo, lo tiene que usar para visitar sucursales o cualquier emergencia, documentación, o a ver qué es lo que tenga que hacer ella.

E.- ¿entonces tú te mueves en el transporte público.

1.- Si, en el transporte público, ya sea con mis propios compañeros o igual yo trabajo en la ruta del Lombardo, Lombardo Toledano, que es el que alimenta ahí el sector Lirios. Y trabajo en el sector Canal 3, porque tiene camiones en las dos rutas mi patrón. Por eso es que trabajo en las dos partes. Haz de cuenta, prácticamente, mañana empiezo yo a trabajar en la ruta del Lombardo, que viene siendo una semana, termino la semana y me regreso al Canal 3. Y me sirve porque, no lo ves en una rutina de lo mismo, pues, lo de siempre.

E.- No estás viendo lo mismo.

1.- Exactamente, así es. Por eso lo vas cambiando, y me gusta.

E.- ¿Es mejor no?

1.- Sí, es mejor. Y te digo, así por lo regular el carro casi no lo agarro yo, lo agarra más mi esposa.

E.- Y, por ejemplo, tu hijo, ¿en qué va a la escuela?

1.- En camión. En el Lombardo, porque el lombardo, como te digo entra por la calle principal y por ahí sale, y lo deja prácticamente afuera de la escuela, y por ahí mismo lo toma para regresarse a la casa.

E.- Tus horarios me decías que son variables, tus horarios de trabajo, pero, por ejemplo, un día normal, un día o día lo más normal de Pedro, ¿cómo sería? ¿a qué horas te vas? ¿A qué horas sales de tu casa? ¿A qué horas vuelves? ¿Qué actividades haces durante el día?

1.- Mira, por ejemplo, ahorita por la mañana, yo soy un poco hiperactivo o productivo, como le queramos llamar, a lo que voy es esto, yo compro algo y yo sé que le voy a sacar provecho. A que me refiero, en un tiempo atrás compre una bomba, una bomba para fumigar, entonces yo sé que le voy a estar dando uso. Y ahorita en la mañana, cuando se vino mi esposa, yo ya tenía el líquido para fumigar, fumigar para los alacranes y todo eso, porque con los calores ya empiezan a salir de todas partes cucarachas y de todo, ¿no?, por las cañerías. La cosa es de que, pues ya me puse a fumigar la casa, después de eso pues ya me bañé, me preparé para venirme, para hablar contigo y ya pues irme a trabajar. Siempre busco, si tengo algo que hacer en mi casa, algo o algún pendiente, siempre hay algo que hacer. Ya después de eso, ya sea, si voy o si entro, yo por lo regular en la mañana si entro a las 5 y media de la mañana a trabajar, yo a esa hora ya tengo que estar en la yarda, prendiendo el camión, para entrar a trabajar a las 6 de la mañana.

E.- ¿Y en qué te vas cuando entras a las cinco y media?

1.- Me traslado en camión prácticamente, en donde está la entrada de Lirios, es a espalda, una calle más, pero cruzando la Obregón, ahí está el camión. Prácticamente me queda cerca, que te gusta, siete u ocho calles.

E.- ¿Te vas caminando?

1.- Caminando me voy en la madrugada, y ya pues cuando regreso a la casa, ya sea en camión, el Lombardo o Lomas de Rodriguera, el camión en el que me sienta yo más en el momento de a pues me voy en este camión. No hay uno en especial.

E.- ¿Y cuándo te toca Canal 3? ¿No te toca a esa hora?

1.- No, me toca. Yo entro a las 12 una semana y la otra semana entro a las 12:30. Porque aquí los horarios los cambian, los cambian para que no todo el tiempo.

E.- Te toque la misma cantidad de gente y eso.

1.- No, lo que pasa, más que nada, es por la cuestión de los dueños. Los dueños mueven los horarios, para que, uno acaba de decir. Si tienes un horario que te toque realmente, si tienes un numero de camión colectivo y que es el numero 9 por ejemplo, si ese camión no tiene un buen horario, pero, si lo volteas el otro horario está bien. Entonces te toca una semana mala, y una semana buena, pues. Así es la idea de que no todo el tiempo te toque de perder, mas que nada.

E.- Perfectos, y tú por ejemplo cuando te toca canal 3, ¿A dónde vas a recoger el camión?

1.- Aquí en el centro, en Japac, ahí lo recojo, ahí hacemos el cambio, ya, mi compañero se baja ahí en Fórum y yo agarro el camión y me...

E.- ¿y te vienes en transporte público?

1.- Si, en transporte público.

E.- ¿Y cuánto haces de tu casa aquí al centro?

1.- Depende, depende de que camión tomes. Por ejemplo, si tomo un Lomas de Rodriguera son 18 minutos de la entrada del sector Lirios al centro. Si agarro un Lombardo son 25 minutos, de Lirios aquí al centro.

E.- Y por ejemplo tu hijo, ¿tiene alguna actividad extraescolar?

1.- No, no tiene ninguna actividad y yo se le he recomendado mucho. Le he dicho, porque él está un poquito pasado de peso, y le he dicho que cualquier cosa, si quieres estudiar inglés, si quiere hacer algo extra después de la escuela, algunas manualidades o cualquier cosa, lo que a él le llame la atención o que vea un tutorial de internet o algo, que me lo diga. Pero no he podido acercarme a el sobre eso, es muy flojo.

E.- ¿Se queda en la tarde en la casa?

1.- Si, se queda ahí en la casa. Le digo, quieres ir a jugar futbol, tenis, cualquiera cosa, dime yo te apoyo, yo te doy los recursos para que tú vayas a algún deporte o algo, le digo, y no este de ocioso aquí en la casa, le digo, de verdad. No lo puedo hacer, créemelo, no lo puedo hacer. Yo hubiera deseado que en el algún momento mis padres me hubieran dicho eso.

E.- bueno es que está en una edad difícil ¿no?

1.- Sí, es difícil. No es un niño grosero, no es que te falte al respeto ni nada de eso. Lo que le pones lo hace, pero no tiene iniciativa propia. A que me refiero, de que, un ejemplo, si ve que el baño está sucio, o sea, tienen que pasar un día, dos o tres y tú ya te diste cuenta, decirle, Marco Cesar, te has dado cuenta que el baño esta sucio, ¿Por qué no lo has lavado?, tú tienes más tiempo que nosotros, nosotros en ocasiones trabajamos todo el día y llegamos cansados, todavía llegar a fregarnos con el baño, pues apóyanos con eso, no. Tiene que decirle uno, entones, es la cuestión en la que batallo un poco con él, y aparte como dices tú, por la edad. Pero yo me acuerdo que yo a esa edad yo no era así, era…

E.- Todas las generaciones cambian.

1.- Si, yo era muy, como digamos muy chispa, sabes te voy a platicar un poquito de mi vida, fuera de contexto aquí. Yo viví en un sector que era muy marginado, en el sentido de que, vivía muy de la gente, en el sector acá de la Toledo Corro. En aquel tiempo, yo me acuerdo, nosotros somos 12 de familia, yo nomas alcance a llegar a pura preparatoria, ya las condiciones en la que uno, pues no me daban para estudiar una carrera, pues. Me quede truncado en ese sentido. La cosa es de que, yo desde muy pequeño me puse, sabes, yo me iba al mercado de abastos y ya a mediodía llegaba, "jefe quiere que le agarre la madera" y este, "oiga quiere que me ponga desojar cebolla con usted", tenía la finalidad de que al llegar a terminar tres horas de que le ayudabas o algo, recibías una compensación, no monetaria, que te digan "unos tomates, unas cebollas, llévatelos para tu casa", o algo pues, ese era el detalle. Recibías una compensación que te motivaba y al día siguiente volvías a ir. No ibas a hacer desmadre, ni nada de eso, ibas a buscar la vida, a apoyar a tu familia. No ibas a la vagancia, o sea, para mi esa gente que hace ese tipo de cosas, como, vuelvo a lo mismo, que busca la vida, yo le tengo mucho valor y esa gente yo la admiro. Si yo en la calle miro una gente que anda haciendo, que anda haciendo su lucha, que, vendiendo agua, yo la apoyo, aunque es un comercio ilegal, porque pues no pagan impuestos, pero al final de cuenta es gente que busca la vida. Sabes que, aporto una moneda, sabes que dame un agua, aunque no tenga sed. Pero, lo apoyo por que andan buscando la vida, y yo me acuerdo, y me reflejo en ellos, porque yo iba a buscar ayuda también. Es muy distinto el concepto de irte a la vagancia de buscar ayuda de muy pequeño. Y entonces, yo lo que he platicado con él, yo he platicado mi vivencia, y no te estoy mandando a que las hagas, si no que valores un poquito lo que tienes.

E.- Que no te has pactado de vivir eso.

1.- Si, exactamente. Quizás porque la vida no ha sido dura contigo, por eso tú no has tocado fondo, le digo. Ojalá que tengas papa y mama por mucho tiempo, porque ya que no los tengas, quien sabe que va a ser de ti, porque no te sabes defender de la vida. Yo eso es lo que hablo con él, sin ofenderlo. No sé si sea muy duro o a lo mejor no estoy haciendo las cosas a cómo deben de ser, porque me doy cuenta, tu sabes que nadie nomas lo hace, lo va a enseñar a hacer padre ni nada de eso, eso es conforme a la vida lo vas adquiriendo. Entonces, mi papá fue muy duro conmigo, me golpeaba y todo eso. Más, sin embargo, no le guardo rencor, porque, en cierta forma, todo eso me sirvió a valorar más la vida y todo, y lo veo y yo lo abrazó y todo, incluso en alguna ocasión le he dado les gracias de porque fue así conmigo, que no le reprocho nada pues, es muy distinto. Y le agradezco mucho a la vida ahora que, todo lo que he logrado. Que como te digo, el hecho de tener una casa, ahorita no cualquier persona puede decir tengo una casa mía, que la estoy pagando, pero al final de cuenta es

mía, porque la gente no cualquier persona puede decir. Entonces son muchas vivencias, muchas cosas, y es lo que yo le digo a el que trate de valorar las cosas.

E.- ¿Y tú cuantas horas al día trabajas, Pedro?

1.- Regularmente son 9, 10 horas, o quizás trabajo 12 hora corridas, 13 horas. Anoche, anoche fueron horas caídas, ahí no hubo uber time ahí, casi a las 12 de la noche. Pero es lo regular, 8 o 9 horas.

E.- Y cuando sales del trabajo, ¿también te regresas en transporte público?

1.- También en transporte público me traslado.

E.- ¿Y sobre qué horas es que regresas a tu casa?

1.- Sobre las, digamos me bajo a las 12, me traslado al banco, hago el depósito, ya me regreso. Digamos, que te gusta, 12:50 o 1 de la tarde más o menos es la hora que me regreso.

E.- Cuando es día, ¿y cuando trabajas pro la tardo?

1.- por la tarde, ya me regreso prácticamente caminando, me queda cerca de la casa donde guardo el camión. Pero es 9:30, o a las 10, 10:30 ya estoy en mi casa yo.

E.- Bueno, y algún, por ejemplo, ¿tú tienes alguna otra salida durante el día que no sea del trabajo?

1.- Algún pendiente que tenga, ir a visitar a mi mama, ir a una actividad de mi patrón, de ir a pagar una factura o esto y esto otro, pero ya serán días variados, no es todo el tiempo lo mismo. Mas, sin embargo, por ejemplo, si busco como te digo de que haya una entrada más de dinero, por ejemplo, en la casa, si hay una cuestión de mecánica o algo que tenga que hacer de algún vecino, de otro sector que te digan "hey, ¿me puedes ayudar a tumbar la transmisión?, ¿me puedes ayudar a hacer esto?", pues yo hago el apoyo pues, pero tiene que ser siempre fuera de mi horario de trabajo. Porque obviamente, no vas a tirar el trabajo por ir a ayudar a una persona, ¿no?, eso es ilógico. Primero están tus ingresos, sin tus ingresos que tienes del diario para poder pagar algo extra.

E.- Y tú, por ejemplo, a propósito, eso de los ingresos, ¿más o menos cual es el ingreso mensual de tu familia?

1.- Si es elevado, nada más que, así como son también son los gastos también. Por ejemplo, yo tengo un ingreso diario de 500 pesos, diario de mi sueldo.

E.- ¿Pero son los 7 días?

1.- Si, los 7 días.

E.- ¿Los 7 días trabajas?

1.- Si, los 7 días, y cada 15 días descansas un día. Y vas en camión y descansa, y los puntos intermedios, digamos, que trabajaste en la mañana. Por ejemplo, ahorita descanse toda la mañana, entro a trabajar en la tarde. Son descansos intermedios, pues, te digo, son 500 pesos diarios y mi esposa son 4 mil o 5 mil pesos a la quincena. Porque ya sobre los descuentos y todo eso, pues. Pero también son gastos que también tenemos por fuera, también.

E.- Claro, pues también están pagando lo de las casas

1.- Exactamente, las casas, que comprar el súper, que, para la luz, agua, todo eso, no se pagan todos los días no. Pero no dejan de ser gastos, igual, cosas que vas adquiriendo y las vas pagando poco a poco, también.

E.- Y de recreación, Pedro, ¿tú y tu familia sale?, así, por ejemplo, a comer, a un restaurante.

1.- Si, vamos al cine, salimos al cine, que pues que, vamos, que te gusta. Cuando hay oportunidad, que nos dan los tiempos, más que nada, que nos dan los tiempos, que estamos los tres juntos, que descansamos los tres, nos damos la oportunidad que comprar taquitos de camarón, alguna cosa así, o ir al cine, ya sea por la noche o por la tarde, dependiendo, como se acomodan los horarios.

E.- ¿Algún sector que prefieran sobre otro para salir? ¿Algún cine que prefieran sobre otro para salir?

1.- Pues lo más viable y lo más transcurrido, ahorita es Fórum. Es que Fórum, lo que pasa es eso que ahorita Fórum es eso ya preferido, por toda la ciudad. Más que nada por la comodidad el aire. Es más que la comodidad de aire, porque lejos de decir voy a Fórum a comprar un pantalón en Zara, o un pantalón en equis tienda, pues no vas realmente a eso, vas por lo fresco, a pasar las dos o tres horas

fuertes de calor, a pasarlas ahí más que nada. Y ya de pasada, vas y te tomas un refresco o entras al cine, o muchas cosas. Pero en sí, la mayoría de la gente no lleva un plan específico de voy a Fórum. No, van a pasar el tiempo, el momento drástico del calor.

E.- Ya después lo que salga.

1.- Si exactamente, que te encontraste al amigo, que esto y esto otro, ya pues vamos a platicar por ahí o a comer algo, lo que sea.

E.- dices, bueno, los horarios dependen mucho de lo que se les acomode a los tres, ¿y con qué tanta frecuencia van ustedes a pasear?

1.- pues prácticamente, lo hacemos cada 15 días. Porque mi esposa descansa los días domingo de cada semana, pero yo no, yo descanso cada 15 días. Entonces, y aparte ella sale a las 7 de la noche, y pues, digamos, yo salgo a las 12 y yo tengo que esperarla a que salga ella de trabajar. Llega a las 8, pues viene cansada de números, de papeles, de todo eso. Pues cuando viene a la casa muchas veces no está en estado de ánimo por lo tanto, y prácticamente es cada quince días, de que decimos, ahorita por ejemplo, me acuerdo de una ocasión en que me desperté yo a las 6 de la mañana y digo "alístate, alístate, vámonos, porque nos vamos a ir a desayunar al quelite hasta Mazatlán", y nos fuimos, y nos despegamos, nos despegamos de toda la ciudad, nos fuimos par allá, que bien al cabo es el quelite como es lo mismo que comas aquí en un gallito, es lo mismo, es lo mismo, comes lo mismo, es como si comiera en mi casa un machaca, acompañada de camarones y eso, es lo mismo, nada más porque te trasladas y sales de la ciudad. Es lo único.

E.- ¿Y vale la pena no?

1.- Si, vale la pena, porque al final de cuentas pues el camino es como una aventura, que, si miraste una vaca que estaba pariendo o cualquier cosa por el camino, y ya tienes algo que platicar. Que te encontraste un carro que estaba volteado y ya tienes algo que platicar, pues. No lo del diario aquí en la ciudad, lo que vives todos los días, pues, eso es.

E.- Bueno, entonces se podría decir que, Pedro el medio de transporte que más utiliza es el transporte público, ¿verdad? ¿Y para hacer las compras de abastecimiento del hogar Pedro?

1.- El carro.

E.- ¿Y dónde las hacen?

1.- Dependiendo, porque, como te digo, mi esposa es administradora en finanzas, pues yo le digo, yo te doy 1500 pesos y tu administra lo del súper, cada semana.

E.- ¿Cada semana van?

1.- Si, yo te doy 1500 pesos a la semana y sabes que vas a hacer, si te rinden y te quedaron 500 o 100 pesos, pues ya eso es tuyo. O sea, y no, y vamos a un City Club, tenemos la membresía, y compramos por lotes, por mayoreo. Compramos y ya nos rinde mucho, pero lo que más compramos de cada semana, es lo que son las verduras, que son los perecederos, que, pues no tienen, es lo que más, las carnes y eso.

E.- ¿Y eso en donde lo compran?

1.- Eso pues ya sea, igual, si salgo yo en medio día y se acabó el súper, lo compro en el mercado Garmendia, y ya me lo llevo yo en el camión y lo guardo en el refrigerador, ya le ahorré la vuelta a mi esposa, y, así pues, pero se lo deduzco del gasto no. Eso no se va, no entra.

E.- Y cuando lo hace tu esposa, por ejemplo, ¿Lo hace cerca de casa?

1.- Ahí está una tienda Ley, pero no, porque los súper Ley, los pequeños esos, los precios se disparan, se disparan, es 1 peso o 3 pesos arriba del precio de una tienda más grande de Ley, por eso es que no vamos a un súper de esos, mejor lo hacemos en el City Club, como te digo, porque son las tiendas que están más cerca de ahí. A otra gente le servirá, a mí no me sirve, yo mejor voy al City Club, compro por lotes y me sale. ¿Porqué? Porque mi esposa llega, agarra la calculadora y bueno ya trae la otra oferta de tienda Ley y dice, en Ley está a esto y este producto unitario vale esto, me conviene mejor comprar esto. Porque sabe que dos o tres pesos sobre cada lata, quieras o no se te va ahorrando dinero. A mí eso me encanta porque la verdad, hace que rinda. Yo digo que por eso que nos hemos acoplado muy bien ella y yo y hemos salido adelante. Yo digo que por eso es, porque, hace poco una

persona nos compraba el vehículo, el matiz, y yo estaba, yo le decía, si lo vendemos, podemos comprar uno de agencia y ella dijo no pues estaría bien, porque ya tiene 7 años el carro. Entonces dice, lo estuvo analizando, me detuvo y me dijo, no, porque ya te disté cuenta, se lo dijo delante de la persona que me estaba comprando el carro, me dijo, ya te disté cuenta a cuanto se va a ir la deuda, se va a ir a 280 mil pesos, un vehículo que vale 125 mil pesos de contado, vas a pagarlo tres veces casi, no, se levantó y se vino. Se levantó y se vino, así. Entonces le dije, lo siento mucho, ella es mi administradora. Porque te estaban mandando correos, te decían, que 50 pesos o 100 pesos diarios, para adquirir un carro, es la mercadotecnia, ¿no?, pero nosotros no, yo no vivo con la finalidad de decir ya aquí vengo por el vehículo, yo iba con la finalidad de saber cómo lo estaban manejando, y no me gusto. Pero te digo, por eso nos acoplamos bien, haz de cuenta de que, si yo no estoy razonando en el momento, ella sí, ella es como mi consciencia, ella me dice "hey, detente, aquí estas mal". Y es lo que me gusta.

E.- Si, se acoplan bastante bien. Si y antes de salir ustedes de casa, que andan juntos o Pedro antes de salir de casa, ¿planeas tu ruta, hacía como vas a organizar tus viajes?

1.- Si, el tiempo, todo, sobre todo.

E.- ¿Por el tiempo?

1.- Si, sobre todo, por ejemplo, yo, como te digo, ahorita en la mañana me agarre fumigando, y ya sabía que tenía el compromiso de venir contigo aquí, ¿no?, y ya tenía el compromiso de ir a trabajar. Entonces digo, ahorita en media hora fumigo, es rápido, pongo el líquido, preparo, fumigo, me meto a bañar y lo que estoy viendo, me gusta mucho ver las noticias, ¿sabes?, ¿me gusta ver mucho las noticias y lo que yo quiero creer y lo que no quiero creer, porque pues para eso es, al final de cuentas, ¿no? Me gusta mucho ver las noticias, es algo que yo, mi esposa también ya lo adquirió, porque ella no era así, dice que ella de soltera no le importaba el periódico, no le importaba nada. Y le digo, no ocupas estar sentada viendo la televisión, puedes estar, prender la televisión y estar escuchando, te puedes estar bañando y estar escuchando las noticias, a lo mejor hay algo que te interesa. Si exactamente, a lo mejor hay algo que va a cambiar o algo. Entonces, y si, eso lo ha agarrado ella, pues, lo bueno, lo malo lo desecha, porque así y lo bueno lo va agarrando.

E.- Y cuanto ustedes, por ejemplo, ¿Cuánto es el gasto mensual que tienen en transporte? Ya sea en gasolina, en camión.

1.- En transporte, haz de cuenta que venimos gastando al mes, son 250, son 500, son 1000 pesos, pero solamente para el niño, para la escuela. Son alrededor de 1000 pesos, porque, porque nosotros no nos hemos preocupado mucho por la tarjeta, porque no tenemos tiempo para ir a hacer el papeleo y que le den la credencial, más que nada. Y yo pues, prácticamente no pago ningún camión, porque pues, todos me conocen, me subo al camión y me vengo prácticamente de raíste. Y mi esposa pues no paga gasolina por que la empresa se lo paga. La empresa le paga la gasolina para que se, los servicios del carro, una llanta, cualquier cosa la empresa le paga todo, porque al final de cuentas, el carro no es de la empresa, el carro es de nosotros, pero los mantenimientos se los tiene que pagar la empresa, gasolina y todo. Porque yo le digo, pero, yo le digo una cosa, el carro es tuyo, y te pagan gasolina y todo, pero tú no tienes por qué decirle a un mensajero, "mensajero agarra mi carro", porque al final de cuentas, el mensajero tiene la motocicleta que esa si es de la empresa, porque si tú le prestas el carro a un supervisor, le prestas el carro al mensajero, o a equis persona, esa persona no le va a tener el mismo cuidado a como le tienes tú con el carro. Pues si yo sorprendo a alguien de tu empresa, que trae el carro, que lo va manejando, vamos a tener problemas. No yo si se lo digo, vamos a tener problemas, porque no es por ahí la cosa. También de mi parte hay ciertas cosas, y así es.

E.- Claro, las cosas claras. Y tú Pedro, tu como transportista ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Es malo, te voy a decir porqué. Hay muchos vehículos ahorita en la ciudad, y yo, las cosas las hablo, sin tapar nada. Hay muchos vehículos que no están en condiciones de estar transitando por la ciudad, la verdad. No están en condiciones para andar transitando, porqué, porque hay vehículos que la verdad ya están bastante viejos, bastante descuidados. Si te pones a observar vehículos, son contados los camiones que están en condiciones, no perfectas, pero que reúnan un 80% de los requisitos. A que voy, desde una llanta, que la llanta está muy lisa, ya no me voy tanto a los extremos del motor, porque el solo hecho de que para cuando van avanzando, parecen que trabajan con carbón

o leña, porque un humaderon que llevan por todos lados. Hay camiones que no están en condiciones de estar llevando o transitando la ciudad. La verdad, pero, este negocio esta amañado. Esta amañado por las autoridades corruptivas que tenemos en México, de que todo lo arreglan por debajo de la mesa, así de fácil, de que yo te voy a dar permiso de que trabajes, pero del transporte público tú me tienes que dar una feria y yo voy a hacer como que te molesto, pero vas a seguir trabajando, y así. Este negocio de esa manera se maneja, entonces te digo, no está en condiciones, muchos vehículos, y hay unos que sí, pero cuando tú quieres. Por ejemplo, en el caso mío, yo no puedo ser una persona perfecta, trato de hacer mi trabajo lo mejor que se pueda, pero muchas veces incomodas a otras personas. Es como la piedrita en el zapato, pues, de que habrá personas de que no quieran que otras cosas mejores, pero habrá personas que sí, y cuando llega una persona que crean que son mejores, muchas veces te hostigan o te molestan, o algo les cae mal simplemente. Por el solo hecho de que estas hablando o algo y das un punto de vista de algo y ya con eso de "ya empezó este güey con estas cosas", ¿entiendes?, entonces así. Yo, yo soy muy claro, yo en ocasiones, por ejemplo, en una ocasión estuvimos en transporte público, allá en la USE, y te voy a decir algo, te voy a dar un aprendizaje que me dejo, la vas a saber, y no te voy a decir, no me voy a adornar, ni voy a decir que fue por mí. Ya tiene muchos años que se había implementado eso de las tarjetas, y era un rumor, un rumor a voces, ¿no? Entonces se hizo una reunión en la USE, que porque has de cuenta que ya eran muchas las quejas de transportistas y todo el rollo. Perdón, de los usuarios de los transportistas, que, si son unos para manejar, y eso y cuando estábamos allá, yo hablé con él, con él, ¿Cómo te explico? El que está en el estrado, el director de la vialidad de transporte o las autoridades no, y obviamente tú escuchas su punto de vista, a que van y todo. Pero tienes el derecho a, y yo levanté la mano, estaba mi patrón ahí, entonces yo le dije, "bueno, señor director", porque tampoco le tengo que faltar el respeto, "mi nombre es fulano de tal, trabajo en tal ruta", yo no tengo por qué esconderme, ¿no?, muchos de mis compañeros aquí me conocen y saben cómo soy, y saben que yo doy mi punto de vista. Así adelante, bueno, "usted nos pide, nos pide, y nos pide ¿Y usted qué nos ofrece?, ¿Qué nos da?, para pedir también tienes que dar algo a cambio. A que te refieres, porqué ustedes las autoridades no se han tomado la delicadeza de decir bueno, el sector el centro, donde los camiones tienen su paradero, ¿por qué no les marcamos con boyas?, para que la gente entienda que es para uso público los paradero, y no tengan nada que hacer metiéndose en esa parte de ahí, y que se entienda que la persona que entre en esa parte de ahí, se le va amonestar con una infracción o algo, porque está prohibido por que es para uso del transporte público, para que el transporte no haga esto, estar zigzagueando para aquí o para acá, ¿Por qué no hacen eso? ¿Sabes que me contesto? "Es que a mí no me compete, porque es del municipio". Okey, es del municipio, pero usted puede hacer, si nosotros hacemos una petición, puede mandar al municipio y puede decir la recomendación de que nosotros como choferes le estamos haciendo, y tiene personas que hay instancias que pueden hacer el estudio, lo pueden hacer. Me dijo "es que la ciudad no está trazada para eso". O sea, me está diciendo que tú no tienes nada que ver con eso y ya me estás dando la respuesta, antes de que tu mandes la solicitud, me estás dando la respuesta diciéndome que no se puede, o sea, ya de antemano me estás diciéndome que no se puede. Bueno, entonces, en un sector de C.U si pudieron comerse un carril y poner boyas, para qué, para las bicicletas. Es válido, está bien, no estoy en desacuerdo de eso, pero ahí sí pudieron hacerlo, pero en el centro no puedes poner unas boyas para hacer la marcación, o unos fantasmas para que se entienda de que… Tu nos pides y nos pides, pero no nos das nada para que se haga le cambio, entonces no, haz de cuenta que no tenemos ninguna garantía con ustedes a favor, son pura peticiones nada más, de que, si eres un chofer pedante, de que, si eres un grosero, de que, si eres un cafre, nada más. Entonces, ¿de qué se trata esto? Y ya pues ya, todos los plebes dijeron, "ey, está bien, yo apoyo lo que está diciendo él". Se acaba la reunión, pero también toque el tema de las tarjetas, y digo, aquí, el problema del transporte público, es de que los choferes andan todo el tiempo peleando la venta y todo eso, ¿Por qué? Por los estudiantes, andas peleando, implementen las tarjetas y conéctenlas a cada camión y que los dueños los 3.50 de cada estudiante, que se los vayan descontando a ellos, para que ya haya una credibilidad de que las barras y lo que lo estudiantes, ya tienen los números exactos, y son una cosa bien, o ya sea que se le haga un estudio por rutas y a los choferes se les pague un sueldo, un sueldo diario, un sueldo diario.

E.- ¿Tú estás a favor de un sueldo diario?

1.- Si, exactamente. Y yo se lo dije, porque a mí me ha funcionado, a mí me pagan 500 pesos diarios, me ha funcionado bien, perfectamente. Y a mí patrón también le ha funcionado todo, pero hay gente

que no lo piensa así, pues. Entonces, te digo, se hizo mucho la controversia, la cosa es de que ya cuando salimos de ahí, de la reunión. Y a partir de ese momento, cuando hice el comentario y todo, sabes que como al mes, se empezó a hacer más fuerte todo, y es cuando metieron para las credenciales de los estudiantes. Fue cuando los metieron, pero ¿sabes porque lo hicieron? Porque esto es un negocio, esto es un negocio muy grande, amafiado. Por ejemplo, se hacen las licitaciones, se hacen las licitaciones, y se hace una convocatoria y se dice, bueno, para empresas libres, que entren. Entonces habrá empresas que te digan, yo te pongo el aparato para cada carro en 25 mil pesos, habrá otras que se bajen quizás hasta 10 mil pesos, un ejemplo, ¿no?, pero aquí no interesa el que lo tienes más abajo el peso, aquí lo que interesa cuanto me va a tocar a mi como autoridad, por darte el contrato a ti, para todos los camiones, a ti como autoridad, ¿sabes qué? Yo lo voy a vender a 20 mil pesos y yo te voy a dar por cada aparato que yo conecte, me vas a dar los de toda la ciudad, por cada aparato que yo conecte te voy a dar 5 mil pesos a ti, 5 mil pesos digamos, al gobernador quizás, ¿no?, otros 5 mil. Y al final de cuentas no lo voy a pagar yo, lo va a pagar el dueño del camión, a lo mejor estoy hablando de unas cosas muy fuertes, pero que no es más que pura realidad, que puedan suceder no. Entonces, dan las licitaciones y todo, y los contratos se liberan. El negocio del transporte público es una mafia, si son pocos los concesionados que se puedan decir, son concesionadores del transporte público. Que se puede decir que son gente que vienen desde abajo, pues, ya está muy amañado todo este negocio. Entonces te digo, cuando salimos de ahí de la reunión, nuestros compañeros no, que vamos haciendo una sociedad de transporte público, que esto y esto otro, queremos que tú nos representes y todo eso. Y le dije, bueno, yo te puedo representar, y vamos a hacer la sociedad y todo, pero, es sindicato, pero yo voy a contar con tu apoyo 100%, me vas a dar alguna aportación para yo moverme o contar con que, si ocupamos un licenciado y todo eso, me van a dar aportación ustedes, o algo que quede escrito como un sindicato y hacerlo formar y todo, lanzarlo a la prensa y todo, "no pues que sí, no pues que no tengo tiempo", entonces yo no puedo hacer nada así. Yo doy mi punto de vista y hablo donde me es necesario, porque a mí no me van a dar alguna, no me van a dar un tiempo de decir, yo o mañana voy a salir a trabajar a medio día y voy a ir a la USE, para que me atienda el director de la vialidad de transporte y darle mi opinión, era el momento para que ustedes hubieran hablado, si no lo aprovecharon pues lo siento mucho, yo si lo hice, yo di mi punto de vista, así de fácil. Yo así soy, así soy, aprovecho el momento para hablar lo que tengo que decir, pero sin ofender a personas, tampoco, y tampoco ponerlas en contra, simplemente lo que tú piensas. Porque es válido, es liberta de expresión.

E.- ¿Y tú qué, para ti que mejoras debería de tener el transporte público? En cuanto a todo, en física, infraestructura, administración, iniciativas, ¿Qué mejoras debería de tener para dar un mejor servicio? Y que esto se reflejara en el incremento de los usuarios ¿no? Que la gente empezara, que más gente se animara a dejar su carro en la casa, para subirse al transporte público.

1.- ¿Qué faltaría? Faltaría que realmente dieran capacitaciones a los choferes. Pero capacitaciones bien, que no es de que vayas a jugar y que te enseñen las mismas babosadas que te enseñan siempre. Porque me gustaría que un día, tu equis, te voy a pasar un tip, si tú quieres salir de alguna duda, de que tu llegues así al transporte público, cualquier persona puede ser transporte público. Tu como mujer puedes ser transporte público, porque hay libertad de género, te invito, si quieres salir de alguna duda, si te quieres empapar más, te invito. Di, un día, ve a la USE o ve al ICATSIN y quieres pagar un curso de transporte público, pagar aquí tu gafete y te das cuenta que tipo de cursos son los que dan. Tú de manera seria, sabes qué pues, no sé, actúa, que eres trailero o equis cosa, te invito de verdad si te interesa, te invito, el curso vale 250 pesos, y compartes y veas las clases de cosas que dan, para que te des cuenta de que son puras babosadas, discúlpame la palabra, pero son puras babosadas. O sea, no te enseñan, lo que es nada, nada que digas tu que te vaya a servir, créemelo. O sea, siempre es lo mismo que, dos tres cosas, que, de diez, dos cosas te pueden servir, realmente. Como es posible que en una ocasión le pregunto yo a un tránsito, oiga si ando manejando en la calle y me doy cuenta de que pasa un accidente y atropello a una persona porque no la vi, o se me atravesó, o equis cosa, ¿usted que me recomienda?, si lo veo lesionado. Me dice, pues si le pegaste con la llanta de adelante, y no hay manera de reversar o darle adelante, pues termínalo de matar, porque lo dejas lisiado, te va a salir más caro más adelante. O sea, me está diciendo que tengo que matar, que es más fácil salir en libertad por muerte imprudencial o como lo quieras llamar, que si lo dejo lesionado. Fíjate lo que me está diciendo, ¿le encuentras tu lógica a eso? Que te están recomendando que le quites la vida a alguien. O sea, ¿tú lo harías? Si ya de plano, pues lo hiciste, no sé, te toco la desgracia, por ejemplo.

Pero te están recomendando, o sea ¿tú crees que eso te pueda hacer ve bien a un transporte público? Y todo eso la gente se da cuenta, a lo que voy es esto, de que yo te invito, tú puedes hacerlo, si te das el tiempo. Tres días, tres días pierdes de tu tiempo, tres días y pagas el curso y te vas una hora que vayas y te des cuenta, para que le investigues más a profundidad. Aquí estos documentos y todo, sin necesidad de que tengas que trabajar, ¿no?, y para que te empapen las, y te des cuenta de que no, aquí hace falta eso, hace falta una sociedad, una unión de choferes, de transporte público, porqué, porque lo que existe ahorita es las alianzas, son para los dueños, no son para los choferes. El que conduce no tiene ninguna garanta, habrá muchos que no tienen ni seguro social.

E.- ¿Tú tienes seguro social?

1.- Yo si tengo seguro social. Yo estoy a gusto con mi patrón, hay pocos patrones como el, la verdad. Yo tengo 6 años trabajando con él. Hay pocos patrones como el, te digo, hay muchas cosas que están fuera de contexto aquí en el transporte público, y eso te mantiene, como, por ejemplo, cómo te digo, no hay una unión de choferes. ¿Por qué?, porque siempre están con él, digamos, tú tienes un camión, verdad, y yo trabajé contigo, y salimos mal por algún detalle ¿no?, que no lleve mucho estrés, pero tú, hacen las juntas y dices a bueno, yo despedí a Pedro porque no me gusto su sistema de trabajo. Entonces, tú me cierras la puerta, con fulanito, menganito, yo ya no tengo derecho a trabajar con nadie, porque yo cuando vaya él ya va a estar alertado de que yo ya no puedo trabajar, por eso es que muchos choferes se quedan callados. Y no hablan, ¿por qué? Porque tienen que sacar a sus familias adelante, porque a lo mejor no tienen otro medio para salir adelante, de que no tienen estudios, de que no esto, no que lo otro, no saben defenderse de la manera y es lo que siempre han hecho, pues, entonces es que muchos choferes no sé, no hay uniones. Por eso, hace falta mucho, y si nos ponemos a escarbar, le vamos a encontrar más, le vamos a encontrar más.

E.- Ya ves que se había hablado mucho anteriormente, hace muchos años de Sinaloa Red Plus

1.- Red Plus es una compañía brasileña, que, pues es algo que viene de Brasil, y la implementaron aquí en Culiacán, pero que no funciono, porque Red Plus quería ganarle a gobierno. El gobierno lo quería agarrar, y haz de cuenta que lo quería agarrar para darse cuenta bien de cuanto es lo que estaba generando, para que, para que en cierta forma decir, "aquí diario se dejan 15 mil pesos, en cada camión, a los dueños del camión les voy a dar 5 mil pesos yo, nada más", es como si ellos representaran las concesiones, pues. Por eso desde un principio dijeron los dueños, "okey les vamos a dejar que, entre Red Plus, los vamos a pintar y todo eso, pero el negocio va a seguir siendo de nosotros, porque las concesiones son de nosotros", porque al final de cuentas el gobierno te las da para que tú las trabajes. Entonces, va a seguir siendo de nosotros, pero nosotros no queremos que el gobierno maneje nuestro dinero. Así de sencillo, la alianza dijo eso, porque se iban a dar cuenta pues las cuestiones de los impuestos, porque hablar dueños que te declaran 50 o 60 pesos y el negocio está en números rojos. Este negocio no es de número rojos, este negocio genera dinero.

E.- Pero tu algo así, como algún acompañante, ya fuera que estuviera afuera de gobierno o no, un acompañante de ahora que integrara a todos los dueños, que los convirtiera como en una empresa general, ¿Qué opinarías tú?

1.- No funcionaria, no funcionaria, no va a funcionar porque, mira, tendría que ser algo muy serio, y que fuera muy real. Por ejemplo, en el caso de ayer, que te digo, se me descompuso el camión, que funcionario o que representante nos va a ayudar a arreglar el camión a esa hora. O sea, lo tuve que hacer yo, pues, tuve que conseguir las piezas y todo eso. Entonces, a quien hubiera despertado a esa hora, para que me venga a atender, el del contrato del sindicato o lo que se va a organizar, ¿me va a venir a ayudar? No me va a venir a ayudar, tiene que mandar a llamar a alguien, no funcionaria, porque en la mesa de diálogos, no están de acuerdo de que manipulen su dinero, así de sencillo. A lo mejor como sociedad si funcionaria si, para la gente, ser otro cambio, ver algo diferente aquí en Culiacán. Pero no, y la raza no va a permitir que el gobierno lo ayude a controlar su negocio. Poco a poquito se van a ir metiendo, se van a ir metiendo hasta que lo van a lograr. Lo que, si yo estaba pensando, yo, vagamente, en mi cabeza, vagamente dije yo "si el gobierno ya se metió a romper la Obregón, ¿por qué no meten una red subterránea para alimentar de Loma de Rodriguera, a que te gusta...? Si, exacto, alimentar a la Obregón, ya estuviera como la licitación, lo que te decía, que empresas se metieran y un servicio público más bajo y más rápido. Digámoslo así, y que los carros sigan transitando por arriba, no sé. Yo no conozco las redes de metros y esas cosas, pero pensándolo de

esa manera, ya viste. Pues aprovecha que ya viste para hacer todo eso y que (no se entiende Min. 1:05:02) al sector ese.

E.- Y si quieres, para terminar, ¿Qué opinas tu del transporte en bicicleta?

1.- Es bueno, se acaba la suciedad de la gente, se acaba la suciedad, me toco, no sé si, ¿has ido a Guasave? No te ha tocado en ocasiones en el sector del centro ver a secretarias, a licenciados en bicicleta, que van con su traje y todo y que se van en bicicleta. Allá porque es común ahí, no es muy grande, pues se trasladan en bicicleta, lo hacen más rápido. A mí me toco, y me llamo mucho la atención, me gusto eso, fíjate. Aquí en Culiacán, nunca. En Escuinapa, el rancho bicicletero, le dicen así, en bicicleta, ahí me gusto eso. Aquí en la ciudad podría funcionar, pero hay una cosa que tenemos en contra, el calor, no te permite hacer eso a todas horas. Porque imagínate, digamos, tú te trasladas a tu casa en bicicleta, pero sales a la 1 a comer, vives a tramos muy largos, no puedes ir a comer a tu casa en bicicleta, porque imagínate cómo vas a llegar, toda empapada y como te vas a regresar otra vez toda empapada. Ni modo que te presentes a una oficina así, entonces, es bueno, pero aquí en Culiacán no funciona a todas, ni en todos los meses del año. Es lo que yo pienso

E.- Y para que tu fueras un usuario del transporte en bicicleta, ¿Qué necesitarías que hubiera?

1.- Que necesitaría, necesitaría mi espacio, ante todo.

E.- Espacios delimitados para la bicicleta.

1.- Exactamente, donde no corriera el riesgo de ser partícipe de un accidente, provocarlo o que atentara contra mi vida. Porque ahorita, si te das cuenta, si te pones a esculcar el periódico del diario hay uno o dos en motocicletas que son atropellados, por lo regular son los repartidores, porque andan zumbisa. Entonces, si a eso le agregamos, a uno que otro en bicicleta, también. Es que mira, la gente no tiene cultura, como no tiene su espacio, va, yo voy en el camión y de repente me encuentro que pum me salió por aquí uno en bicicleta, pum me salió otro por allá. Entonces, ¿Qué tengo que hacer? Me tengo que detener, porque digo, ya paso uno, paso otro, quizás venga otro más. Por eso es que te tienes que detener, y aparte no hay cultura, no tienen su espacio, más que nada.

E.- Entonces, ¿estarías a favor de los espacios exclusivos para el uso de la bicicleta?

1.- Exactamente.

E.- Una pregunta que se me paso Pedro, cuando tú te fuiste a vivir a lirios, ¿cambio la manera en que ustedes se movían por la ciudad? De la 6 de Enero a Lirios, ¿cambio?

1.- Si, cambio mucho, porque en el sector donde nosotros vivimos, esa muy saturado, porque la Obregón tiene una sola entrada, una sola salida. Ese sector que está ahí, le hace falta el otro espacio de abajo que comentaba el otro día, de tres ríos. Algo que mire en las noticias ahorita en la mañana, de Jesús Valdez, hizo no sé si una propuesta de seguir implementando el sector de desarrollo urbano tres ríos, y a mí me parece maravilloso. Si va a empezar a tocar, lo que te decía, porque para aquel lado a mí se me hace más fácil, por acá mismo entro y salgo, por acá por este lado. Porque si le hace falta, porque está muy, muy saturada toda esa parte de ahí. Entonces si le hace falta la parte de acá abajo del rio, haber otra vialidad por ahí. Porque hasta donde yo sé, por acá, está haciendo un periférico norte, creo. Por acá, por atrás de las coloradas. Es un periférico norte que van a abrir y va a desembocar por atrás por el nuevo Culiacán, por acá por atrás y va a pasar por el basuron, creo, por atrás. Y eso va a alimentar el sector de la Sánchez Alonso, por atrás, creo que así esta trazado, ¿a cuántos años? No sé, a lo mejor no me toca verlo, que ya no esté aquí, pero esa es la idea, que me he encontrado yo.

E.- Entonces pues ¿ahora tardas más en desplazarte?

1.- igual como todo, si vas a tardar 20 o 30 minutos en trasladarte en carro, por la cuestión del tráfico, te vienes 10 minutos antes para no estar en el tráfico. Porque si te vienes exactamente cuánto tienes 30 minutos, no vas a alcanzar a llegar a tu destino. Tienes que venirte 10 minutos antes, y meterle turbo en tu casa, sobre todo, verdad. Alistarte y todo.

E.- Pues te agradezco muchísimo tu tiempo Pedro, te agradezco muchísimo de que te hayas dado la oportunidad el que platiquemos, y pues, cualquier duda, cualquier pregunta que tengas, cualquier cosa que quieras comentar, también.

1.- Sí, creo que yo me extendí bastante, yo también te agradezco a ti el haberme escuchado, es bueno, conocer gente que venga de fuera, que conozca otros lugares y eso, que quiera aportar algo bien en la ciudad, pues, y que vaya todo hacia el mismo rumbo. A mi si me gustaría que las cosas cambiaran, pues. Espero haber sido, aportado algo bueno para ti, la entrevista, que te haya gustado y pues como te digo, yo te invito de verdad, te invito de que no hay necesidad de que te explique de donde viene y todo, te invito para que te des cuenta y me digas, no es mentiras lo que me estaba diciendo él. Y si vas hazle preguntas capciosas, como las que yo le hice, a ver que respuestas te van a dar. Para que te des cuenta que, muchas veces las personas que están al frente, no están capacitadas. Haz de cuenta que nada más te los mandan para cubrir, para cubrir nada más.

E.- Bueno pues, te agradezco muchísimo Pedro y espero que tengas un buen día, y que te vaya muy bien en tu trabajo.

Código de entrevista: E-Lr-III

Nombre ficticio: Julieta

Sexo y edad: Mujer, 30 años

Julieta, E-Lr-III

E.- Julieta lo primero que vamos a hacer es, te voy a preguntar tu edad, tu nombre completo ¿Tu nombre completo cuál es?

1.- (Nombre completo).

E.- (Nombre completo). ¿Cuántos años tienes Julieta?

1.- Veinticuatro.

E.- Veinticuatro. ¿Y aquí en tu casa con quién vives?

1.- Con mi esposo.

E.- Tu esposo. ¿Cuántos años tiene tu esposo?

1.- Treinta.

E.- Treinta. ¿Y tus dos niños?

1.- Sí.

E.- Ok. ¿Cuál es la edad de tus dos niños?

1.- Seis y tres.

E.- Seis y tres. Julieta aquí ¿Cuánto tiempo tienes viviendo en Lirios del Río?

1.- Dos años y seis meses.

E.- Dos años seis meses. Ok ¿Y dónde habitaban antes?

1.- En Tierra Blanca. Lo extraño.

E.- Si, ¿Por qué lo extrañas?

1.- Porque era más céntrico, pero como rentábamos, a pues yo me iba caminando al centro, yo agarraba al malecón y me iba como hicieron el puente ese a Fórum. Cuando hicieron el puente ese, pues más a gusto me iba yo al centro a pie. Echaba a los niños en carriola y me iba al centro caminando. Caminaba mucho, y pues aquí es muy difícil moverse. Incluso bien han prometido desde que empezamos a ver la casa nosotros que según se va a hacer un boulevard que viene del Desarrollo urbano Tres Ríos al City Club ahí a la escuela de Medicina, hasta ahí llega. Pues supuestamente va a seguir hasta acá.

E.- ¿Esta casa es propia? ¿La están pagando?

1.- Si la estamos pagando.

E.- Ustedes cuando compraron aquí, ¿Sabían de ese boulevard que iban a hacer?

1.- El muchacho que nos mostró la casa, nos platicó del proyecto pues de que ya supuestamente ya estaba por hacerse. Pero pues típico de que se pierde el dinero y no lo hacen, no lo terminan, pero ya no le siguieron.

E.- ¿Y eso influyó para que ustedes compraran la casa?

1.- Bueno, nosotros más compramos la casa porque nosotros frecuentamos más la salida norte, que vamos hacia un pueblito, tenemos familia allá, de allá somos nosotros, pero nos vinimos a la ciudad para buscar progreso porque en el pueblo si hay trabajo, pero no para tener algo. Y pues ahora con la economía que hay no te alcanza para nada. Y mi esposo, mil trescientos pesos ganaba él a la quincena en MZ y solamente nos alcanzaba para leche y pañales. Y no pagábamos renta, no pagábamos luz, no comprábamos comida porque vivíamos en casa de mi suegra, y que íbamos a tener, nada. Entonces nos vinimos para acá por lo mismo. Por eso escogimos esta casa que está un poquito más cerca de la salida norte.

E.- Y en Tierra Blanca, ¿Cuánto tiempo duraron rentando?

1.- Dos años y medio.

E.- Dos años y medio. ¿Y el motivo por el cual se vinieron es porque ya estaban buscando algo propio?

1.- Si, porque pagábamos 2200 de renta y era solo un cuarto, la sala, cocina, comedor, la cochera y su centro de lavado. Entonces no había espacio, los niños igual se atiriciaban de estar encerrados, puro en la cochera y pues no salíamos tampoco mucho porque el tráfico ahí por donde yo vivía era, es muy frecuente, hasta la fecha es muy frecuente, no ha bajado el tráfico por ahí. Casi como si fuera calle principal.

E.- Ok, ¿Cuál es tu grado máximo de estudios Julieta?

1.- Terminé el CONALEP, el bachillerato.

E.- ¿Y tu esposo?

1.- Él es licenciado en Diseño Gráfico.

E.- ¿Y tú te dedicas al hogar? ¿Y tu esposo en qué trabaja?

1.- Al hogar. En un casino.

E.- ¿Cuándo ustedes se vinieron para acá a vivir, que fue lo que les llamó, además de que frecuentaba la zona norte de la ciudad? ¿Por qué dijeron vamos a vivir a Lirios del Río, que les gustó?

1.- Pues la ubicación, porque tampoco no está muy retirado al centro y aparte es calmado el fraccionamiento, más bien por la inseguridad y eso, es bien calmado y aparte está con colonial, bien a gusto.

E.- ¿Y qué es lo que más te gusta actualmente de aquí de Lirios del Río?

1.- Mi casa, porque las calles no, incluso la calle principal parece cartera de huevo. Como entran los camiones de la ruta de Lombardo, cuando llueve se acaban la poquita capita de pavimento que está. Entonces nomás aquí mi casa.

E.- ¿Vas mucho a los juegos?

1.- Casi no, van conmigo a veces porque hay otro parque a este lado, ahí vamos a clase de zumba, voy zumba de lunes a viernes. Pero hay una semana que me los llevo y una que no, porque mi esposo a veces trabaja de noche, y cuando trabaja de noche pues si me los llevo porque es de 7 a 8, pero cuando el sale temprano a las 6 no me los llevo, los dejo.

E.- ¿Tomaron en cuenta los parques cuando iban a elegir Lirios?

1.- Si porque cuando nos cambiamos para acá, bueno no teníamos contemplado aquel, pero cuando nos mostraron el fraccionamiento, hay un parque que pertenece aquí al fraccionamiento principalmente, pero estaba muy bien, ahorita ya está más abandonado porque ya se entregó al municipio, cuando recién compras el fraccionamiento se ve bonito, pero ya ahorita es mucho monte,

yo a los niños casi no los llevo para allá. Los llevo más para acá porque son más de cuidado, y aquí como ya ves que me preguntaste que, si había algún comité, nunca se acercaron a nosotros ni nos preguntaron nada ni nos dijeron nada e incluso mi vecina de aquí de enfrente me dice: "oye nos deberíamos de poner de acuerdo a hablar con los vecinos o algo que nos paguen o nos ayuden para limpiar el parque". Porque ellos tienen una perra y la cuidan como si fuera su hija, entonces para sacarla es muy difícil porque se come los mochomos entonces es un cochinero el área de niños.

Hay personas mayores que hicieron una cancha de vóley y pues esa parte la tienen limpia porque cuidan la tierra. Pero el parque si consideramos, cuando había un velador pues era el que cuidaba el fraccionamiento, que nosotros fuimos de los primeros que empezamos a agarrar casa. Haz de cuenta que la señora de ahí de la esquina estaba cuando nosotros nos cambiamos y estaba encadenado, de ahí de donde está el poste verde estaba encadenado, ningún carro entraba, la única calle por la que entraba era por la de enseguida, son 6 calles, que solamente una estaba abierta y por ahí entrábamos y pues era menos que te preocupaba que el niño se salía y se iba al parque y ya cuando veníamos de afuera decíamos: Allá andaba el niño afuera divirtiéndose en la res baladilla. Porque no había mucha gente, no había carros y el guardia siempre lo cuidaba porque ya era el consentido de él, porque ya sabía de dónde éramos porque no nos habían puesto el cancel porque la casa la agarramos económica sin barda, sin cancel, sin vitro piso y todo eso. Eso poco a poco lo hemos hecho.

E.- ¿Qué te desagrada actualmente de aquí?

1.- La calle principal porque ya no es calle, mejor deberían quitar el pavimento y dejar terracería porque son más hoyos y yo tengo carro, los carros se golpean mucho y luego a parte está muy levantado, no se puede andar, principalmente la calle principal, con las demás no es tanto, más esa, que esa contada que la gente agarra el camión y eso.

E.- OK, ¿Tu considerarías la posibilidad de cambiar de casa?

1.- No, estoy a gusto.

E.- ¿Por qué?

1.- Lo que pasa que a nosotros nos interesaba agarrar una allá en Tierra Blanca, porque allá teníamos conocidos, vecinos y todo, pero allá son muy caras. Son muy caras en cuestión de que allá valían el medio millón o el millón y a mi esposo le prestaban 305 de Infonavit.

Entonces no nos queda muy retirado, pero si, a nosotros nos interesaba ahí en Tierra Blanca, pero todo es muy caro.

E.- ¿Si tuvieras la posibilidad de que las condiciones económicas mejoraran te gustaría?

1.- Sí.

E.- ¿Hacia dónde?

1.- Ahí en Tierra Blanca.

E.- ¿Porque tienes conocidos?

1.- Porque tengo conocidos y aparte queda cerca el trabajo de mi esposo. Nosotros apenas tenemos desde otubre con el carro, cuando no, él se iba en puro urbano y pagaba taxi en las noches cuando salía de noche. Entonces mientras vivimos los dos años y medio en Tierra Blanca no gastábamos en cuestiones de eso, gastábamos solamente en urbanos cuando íbamos a la central que íbamos hacia Mocorito, pero de ahí no gastábamos nos íbamos a pie.

E.- ¿Entonces es importante para ti el hecho de que esté cerca de su trabajo?

1.- Sí.

E.- ¿Por la cuestión económica más que nada?

1.- Por la cuestión económica.

E.- ¿Más que por el tiempo?

1.- Si, porque no gastamos en taxis, pero lo que gastamos en gasolina porque yo lo llevo al trabajo y lo recojo. Yo lo llevo y la traigo, en la noche en la madrugada voy por él.

E.- Pues sí, ¿En tu casa solamente tienen un carro?

1.- Sí.

E.- ¿Y a qué hora, por ejemplo, si yo te preguntara por ejemplo la descripción de un día normal de Julieta, de un día de la semana de Julieta, como sería? ¿Qué hace? ¿A qué hora sales de aquí?

1.- Pues yo me levanto a las 6:45, le doy de desayunar al niño, cuando mi esposo está de noche pues alisto al niño y me voy a dejarlo en el carro al kínder, está cerca sales aquí a la calle principal y como a dos cuadras y media está el kínder.

E.- ¿Ellos van a la escuela de mañana?

1.- El de kínder en la mañana y el apenas va al kínder, va a pasar a la escuela apenas. Lo dejo en el kínder y ya llego y le hago desayuno a mi esposo, desayuna y ya a las 12 voy por Javi otra vez en el carro y ya me llevo al niño más chiquito porque se alborota, ya regreso vuelvo a dejar el carro y hago comida y a las 5 de la tarde llevo a mi esposo al trabajo, lo dejo y me regreso, ya en la noche pues hago la cena, atiendo a los niños, los baño, los acuesto a dormir y ya en la madrugada vuelvo a ir por él al trabajo.

E.- ¿Y a qué hora en la madrugada vas por él?

1.- En la madrugada voy por él, hay días que voy a las 2:30, voy domingo, lunes, martes y miércoles, jueves, viernes y sábado voy a las 4:30.

E.- ¿No se te hace pesado?

1.- Ya me acostumbré, no me da sueño, obvio que me duermo, pongo alarma, pero ya me acostumbré, porque como en el tiempo que compramos nosotros el carro fue a principios de noviembre y fue en los tiempos que empezaron a robarle el estéreo a los carros y cuando recién lo compramos, yo me llevaba el carro, en la tarde lo dejaba allá en el estacionamiento de la ley y él se lo traía en la madrugada porque no sabe manejar en el tráfico y pues en la madrugada no hay tráfico, entonces él se lo traía en la madrugada, pero ya cuando a una compañera le robaron el carro a otro el estéreo, él me dijo: "lo acabamos de agarrar y que nos lo roben", pues me empecé a llevar el carro y ya pues lo llevo y lo recojo.

E.- ¿Y la razón por la que tú te quedas con el carro es por eso?

1.- Igual para una emergencia con los niños, se me ofrece algo, una salida, yo soy la que hago todo, voy pago el agua, pago la luz, voy al mandado, lo uso más yo y pues él tiene sus 8 horas encerrado en el trabajo, porque no sale ni a comer, en el trabajo de él no le permiten salir a comer, más que nada más en la empresa, como es un casino pues tiene restaurante y ahí mismo le dan la comida.

E.- Bueno por esa parte al menos no sale, no lo utiliza. ¿Tu día es variable dependiendo del horario de él?

1.- Del horario de él.

E.- ¿Y cuando él trabaja de día?

1.- Pues de día, pues igual me levanto a la misma hora y él se levanta a las 7:30, le doy de desayunar a los tres y ya me voy a dejarlo a él al kínder, entra a las 8:45, yo llego aquí a las puras 9 y ya voy y lo dejo a él al trabajo.

E.- ¿A qué hora entra cuando trabaja de día?

1.- A las 9 pero se tiene que ir antes para preparar, como es cajero general, tiene que preparar todo el dinero que se maneja en el día, entonces lo llevo para las 9 o 9:15 para que él esté allá a las 9:30, porque el horario de el de entrada es a las 10 y sale hasta las 6:30, ya me voy como a las 6 yo de aquí para llegar allá a las 6:30.

E.- ¿Tú tienes algún inconveniente en tus desplazamientos diarios ya sea en la madrugada o en el día? ¿Qué pasa durante el día?

1.- Los urbanos, los Lomas son muy frecuentes por lo regular, porque son dos tipos de Lomas el Alameda y el Loma de Rodriguera, entonces son rutas muy seguidas y los camiones se paran en cualquier esquina y como en una parada se supone que se deben de orillar porque hay chance para que quepan 4 carros, pero muchos carros se estacionan por la orilla o el camión se para en medio de

los dos carriles y no deja a rebasar, y como va a rebasar uno pues choca al de enfrente, porque a veces hay estacionado carro de aquél lado y queda solamente para dos carros.

E.- El niño más chico lo tienes aquí contigo verdad, ¿Siempre llevas a Javi a la escuela en el carro?

1.- Desde que lo compramos sí.

E.- Antes de tener el carro, ¿Cómo se movían?

1.- Pues a él lo llevaba al kínder en la carriola o nos íbamos caminando, bueno a él me lo llevaba en carriola porque como es muy inquieto la calle Obregón es muy peligrosa y hay tráfico y que no te respetan y pasan muy rápido los carros de la basura, entonces nos íbamos caminando y me iba para las 8:20 para estar allá a las 8:45 a la hora que abrían y ya él se iba en un urbano en un Lombardo y lo deja ahí en la Ley, ahí está el trabajo.

E.- ¿Tú me dices que él se regresaba en taxi verdad en la madrugada?

1.- Sí.

E.- ¿Y cuánto le cobraba el taxi?

1.- Es como un taxi de sitio que se ofreció a ellos, que les cobra 50 pesos a donde se desplacen, pero en una semana es mucho.

E.- ¿Y cuando tú te llevabas a los niños caminando en la carriola, tú te encontrabas algún inconveniente?

1.- Si, la calle principal es muy chica, no sé si te ha tocado ver la calle Y, donde están los dos fraccionamientos, de ahí hacia arriba la calle es muy chica y no hay banqueta, a este lado hay una parte donde es puro monte, terracería y no hay área donde yo pueda subir la carriola, de este lado es muy poco el espacio y a veces me llevo la carriola ladeada por subirme o al niño lo mandaba por arriba de la banqueta y yo me iba por debajo y si llegaba un carro me paraba y me subía para ver que pasara y ya le seguía, o igual cuando me encontraba el camión tenía que pararme y esperar a que pasara.

E.- Bueno me imagino que hacía el recorrido peligroso. ¿Alguna vez tuviste algún problema, algún susto o algo?

1.- Si, lo que pasa que al cruzar un carro nos dio el pase a nosotros, entonces nosotros nos íbamos a ir y el carro que venía muy recio más atrás quiso a rebasar, entonces si el susto y pues cuando vivíamos en Tierra Blanca, una vez bajando el urbano una moto a rebasó por el lado de la bajada y casi me lleva de corbata, lo que yo hice, iba bajando, lo traía a él de este lado, hubiera volado, tuve como reflejo o reacción pasarme para acá al niño y moví la mano así y tumbé al de la moto, porque fue una reacción, sino me hubiera pasado por encima, porque el camión se para porque va haber bajada, las motos no deben a rebasar por el lado derecho sino por el izquierdo y son los sustos que he tenido.

Una vez duré una hora en cruzar la calle ahí en la Obregón por Tierra Blanca, y como yo soy muy insegura dice mi esposo: "Tú tienes que estar viendo los carros que vengan saliendo de Mocorito para poderte cruzar". Yo tengo que ver los carros muy lejos para poderme cruzar la calle, ya en carro ya uno le agarra más el tiempo, de que ve un espacio y me cruzo, pero a pie yo no me cruzo para nada.

E.- En Mocorito, ¿Ya manejabas?

1.- Si, mi papá tenía carro, allá aprendí el me enseñó, yo lo que tenía es que le perdí el miedo al tráfico de la ciudad, aquí ya se mas o menos andar a velocidad para poder andar para poderte meter a otro carril o dar vuelta en un boulevard.

E.- ¿Cuánto tienen viviendo aquí en Culiacán?

1.- Nosotros, tenemos 5 años.

E.- ¿Dos y medio en Tierra Blanca y lo demás acá?

1.- Si, 5 años.

E.- Cuando no tenían carro ustedes, ¿Tenían algún inconveniente para los desplazamientos diarios o él para desplazarse al trabajo?

1.- El Lombardo, es un ruta muy tardada, nosotros a veces en fin de semana me llevaba a los niños a Fórum, pues me iba con él al trabajo, hemos esperado al Lombardo en Sábado y Domingo, una hora,

hora y media, ahí en la calle principal, a veces que nos desesperábamos y nos íbamos a agarrar un Lomas, es más rápido en 15 minutos está en el centro y Lombardo hace 25 minutos porque se mete por terracería y toda mareada porque da puras vueltas y vueltas, hasta que sale otra vez a la Obregón ahí en dirección a los bomberos agarra por la escuela de medicina y se va por todo el boulevard y ya luego nos dejaba en Fórum.

E.- Una vez por ese tipo de inconvenientes, ¿El faltó al trabajo, llegó tarde o tuvo algún problema en el trabajo?

1.- No se atiene mucho a los camiones, si se va a ir en urbano y entra a las 10 se va a las 8:50, porque él se espera de 10 a 15 minutos, no pasa el Lombardo, se agarra un Lomas, se baja en una plazuelita donde está un kiosco, como a dos o tres cuadras de llegar al puente Fórum, pasando el Hospital Civil, como a dos cuadras ya ves que está una plazuelita, ahí se bajaba y se va caminando a Fórum.

E.- ¿Durante la tarde llevas a tus niños a alguna actividad extra escolar?

1.- Me los llevo yo al parque cuando tengo zumba, no todos los días, no todo el tiempo y agarramos los Domingos de ir al parque las Riberas ahí al teatro, los llevaba una hora a que vean ahí el teatro.

E.- ¿A antes de tener el carro, te los llevabas cuando tu esposo se iba a trabajar?

1.- Nos íbamos juntos al trabajo.

E.- ¿Te los llevabas a Fórum a pasear?

1.- Sí.

E.- ¿Cuándo te vas a zumba en que te vas?

1.- Caminado, está bien cerca, ahí si no utilizo el carro.

E.- Las actividades que tienen para ocio, para pasear, ¿A dónde son más frecuentemente?

1.- Nosotros cada mes vamos a Mocorito, porque llevo a mis suegros al Realito más allá del Fuerte, los Mochis, por aquel lado, son tres horas y media, lo que hago de Mocorito a allá. Nos vamos para allá una vez al mes. Y cuando él descansa, porque él descansa cada quince días, descansa dos días, vamos al parque 87, nos queda muy lejos, pero vamos para allá, porque es más calmado, el parque las Riberas lo que tiene es que los Domingos se llena, entonces no hay lugar o bancas suficientes para sentarte y luego él es muy inquieto, entonces tiene que ponerle uno una playera con mucho color para hallarlo, un color rojo o uno azul, para poderlo ver.

1. ¿Ustedes frecuentan lugares como restaurantes, el cine?

1.- Al cine vamos cuando nos dan cortesía, que cada dos meses o cada tres vamos porque le dan cortesías, porque va una clienta a jugar ahí al casino y les da cortesías del Citi Cinemas, nos vamos a Galerías o nos vamos a la Isla, dependiendo del ánimo nos vamos a cualquiera de los dos y cuando le va bien que agarra propinas, nos vamos a cenar al sushi.

E.- Ahorita decías tú que vas más al Parque 87, ¿Esto es porque tienen el carro?

1.- Sí.

E.- Por ejemplo, ¿Tú crees que si no lo tuvieran no estarían yendo para allá?

1.- No, nunca nos animamos a ir para allá, mientras no tuvimos el carro, porque no sabíamos bien las rutas del camión y nosotros casi siempre por urbano y no sabíamos bien la ruta porque no sabíamos ir para allá, cuando íbamos a ir era cuando venía mi papá a visitarnos y traía el carro de mi hermano y nos sacaba a pasear, nos íbamos al parque 87, nos íbamos a Imala.

E.- ¿Tú consideras que tu vida cambió cuando te moviste de Tierra Blanca para acá?

1.- Sí.

E.- ¿En qué aspecto?

1.- Fue un cambio muy drástico porque tenía amistades muy apegadas, hice amistades muy buenas con mis vecinos de enfrente.

E.- Me dices que cambió tu vida cuando se vinieron de allá para acá.

1.- Sí, porque aquí no conocía a nadie, y allá ya tenía conocidos y se me hacía muy calmado en cuestiones de seguridad y eso, nunca tuvimos que nos asaltaran, que se metieran a robar a la casa.

E.- ¿Aquí sí?

1.- No, aquí tampoco, pero allá era mi relajación porque me iba a Fórum o me iba con mis vecinos, y aquí si salgo. No salía cuando recién me cambié, hasta que yo creo que ahora octubre del año este que pasó empecé a ir al zumba y fue cuando empecé a hacer amistades, y era todo el día encerrada porque la pensaba mucho por los camiones y aparte los Lombardos es raro el que tiene aire, entonces andar con los niños, el calorón.

E.- Entonces, ¿Tú sientes que el no tener carro te limitaba?

1.- Si nos detenía mucho, bueno a mí no me detenía para irme para mi pueblito, pero es más a gusto porque si él descansaba domingo y lunes, el sábado nos íbamos saliendo del trabajo, agarrábamos Barrancos y nos íbamos para agarrar el Norte y mi suegro nos recogía allá porque ya llegábamos noche y pues no había camiones para Mocorito porque el camión te deja en Guamúchil. Para venirnos nos teníamos que venir muy temprano, porque como dice él: "Si pasa algo en el camino, falla el camión o algo, yo tengo que venir y alistarme en la casa e irme a trabajar".

Entonces era más difícil, por eso muchas veces la pensaba en ir por cuestiones del trabajo y tenía que presentarse, y ahora con el carro ya se viene uno más desahogado o incluso se lleva el uniforme por si no alcanza a venirse a alistar a la casa, le hace bien el irse listo y ya llegamos a la pura hora de entrada. Y por eso casi no salíamos nosotros.

E.- ¿En cuestión de desplazamientos, de tus vueltas diarias, de tus salidas, del cómo es la vida ahora que viven aquí en Lirios del Río en comparación de cuando vivían en Tierra Blanca? Tú me decías que lo extrañabas, por lo tanto, supongo que ha cambiado bastante tu vida en ese aspecto, ahora tardas más en desplazarte.

1.- Ahora quedan más lejos las cosas, por aquí está una Ley Express y la Bodeguita, pero no son tiendas como la Ley Tres Ríos, a que tienen ciertas cosas y ciertas marcas y no venden de todo y en la Ley si, entonces nosotros preferimos ir a la Ley.

E.- Entonces, ¿Ustedes van a comprar a la Ley Tres Ríos? ¿Con qué frecuencia van?

1.- Cada semana, cada sábado o cada viernes, o si no yo me voy sola, dejo el carro en la Ley Tres Ríos y me voy al centro por el malecón, me llevo una mochilita de llantitas y ahí me voy al mercado y compro carnes, machaca y ya me voy caminando y ahí en la Ley compro lo que es papel de baño y todo eso.

E.- ¿La razón por la que prefieres la Ley es eso? ¿Por las marcas y el surtido que tienen?

1.- Y luego también porque es más barato.

E.- ¿Es más barato que las que están aquí?

1.- No, es lo mismo en precios, pero lo que pasa es que, en la Bodeguita y la Ley, muchas veces no tienen ofertas, como la gente va porque tienes que ir ahí, no hay más, entonces no hay muchas ofertas y a veces no tienen producto que mayonesa, que se les agota, como es tienda que no la surten de mucho, hay veces que no tiene las cosas que nosotros buscamos.

E.- Antes que no tenías el carro, ¿Dónde comprabas?

1.- Ahí mismo pero era con cronómetro, porque era cuando mi esposo salía a las 6:30 y tenía media hora, cuarenta y cinco minutos para comprar mandado, porque teníamos que cruzar el boulevard, nunca hemos cruzado el boulevard por debajo, siempre hemos usado el puente, subir el puente y bajar el puente peatonal y esperar el Lombardo, el último pasaba a las 7:10, si se pasaba tenía que caminarle al centro a agarrar un Lomas para venirte, porque el último Lomas corre hasta las 10 pero pasa muy lleno. Una vez nos tocó así pero fue en domingo, que no hay muchas rutas de Lombardo, no pasó el último y nos atuvimos, estuvimos hora y media parados ahí y como no vino el camión, nos tuvimos que ir caminando con el bolsero y los niños al centro, a agarrar un Lomas, bajarnos en la Obregón y venirnos caminando hasta acá, ya mi esposo con los dedos rojos, porque yo me hacía cargo de los niños y el de las bolsas y era muy difícil e igual no te respetan nada, el niño cuando pasa no detecta el sensor los niños y aun así te lo cobran y me tenía que subir al plebe para pagar menos, porque no te cobran ni por decir la mitad, te cobrarán la mitad todavía uno lo dejaba pasar pero te cobran como adulto, ahí anda uno como títere con los plebes encaramados para subir. Eran compras con cronómetro, era muy difícil.

E.- Entonces tú dices que cuando sales a pasear con los niños es en fin de semana en generalmente.

1.- Si, porque él descansa domingo y lunes, yo a veces me los llevo cuando son domingos, entre semana casi no, la otra vez fuimos al cine en martes, pero porque el descansó ese día, cuando descansa domingo y lunes trabaja de noche toda esa semana y descansa en martes. Y fuimos al cine porque teníamos las cortesías, pero casi siempre mejor salíamos en fin de semana.

E.- ¿Sobre qué hora más o menos?

1.- En la tarde.

E.- ¿Tu Julieta antes de salir de tu casa y hacer las vueltas que tienes que hacer durante el día, planeas tu ruta, tu viaje?

1.- Pues casi siempre salgo improvisada, por decir del niño nunca salgo a la misma hora, hay veces que se me va y salgo un poco tardecito, hay veces que hago 5 minutos en llegar al kínder o a veces hago 7 me voy calmada, pero hay veces que si la pienso y digo dejo él, me vengo y mi esposo se sale cuando entra de día y si no pues lo dejo estacionado y pues me bajo y las tres horas que esté él en el kínder me pongo a limpiar, a hacer la comida para que esté en el medio día para cuando él llega.

E.- ¿El precio de la gasolina influye en las vueltas que tú haces diariamente o el cómo haces tus vueltas para elegir una ruta?

1.- Pues es que ahorita atínale a la máquina que tenemos gasolina, porque hay veces que echamos 300 pesos y nos dura la semana, porque es cuando entre semana no salimos, es la ruta de siempre pero ahora 300 pesos no me rinden, le echo 300 y ya para el miércoles tengo que echarle 100 o 150.

E.- ¿Y cuánto gastaban más o menos semanalmente en transporte?

1.- 500 pesos.

E.- O sea unos 2000 al mes.

1.- Si, sin contemplar los 700 pesos que gastamos cuando llego a ver a mis suegros una vez al mes.

E.- ¿Entonces tu ahora utilizas el carro porque te es más cómodo?

1.- Si, ahorita si me voy y lo llevo a él en la mañana porque ya para las 8 de la mañana no se aguanta el calor por eso lo llevo, pero cuando refrescaba en la mañana, lo llevaba a pie y solamente lo recogía en carro, porque ya en el carro a medio día el sol está fuerte.

E.- ¿Esto lo hacías para ahorrar gasolina?

1.- Por comodidad, si ahorrábamos, pero más por comodidad, menos batalla.

E.- ¿Te gusta conducir?

1.- Si me gusta mucho, incluso a mi esposo no le gusta conducir, prefiere mejor que lo lleve y lo recoja a manejar, porque como te digo, yo soy la que lleva a mis suegros y yo soy la que me llevo el carro de aquí a Mocorito hora y media.

E.- ¿Tu qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Es un cochinero.

E.- ¿Por qué?

1.- Porque si hubiera un control de que a los camiones no les cobraran el tiempo que fuera en tiempos, el tráfico sería menos, porque los camiones se pelean por la ruta, por decir el Lombardo aquí los verás en las mañanas acomodándose tres Lombardos peleándose por la ruta, porque el primero que se acomoda ya tiene la hora contada para las 2:30 que salen los de medicina que van muy llenos, ya tienen seguro el cobro ese, entonces si es a la 1:30 que salen de aquí y hace 25 minutos el camión se está y se va como a la 1:10 porque se va matando para llegar y durar los 10 minutos que trae extras para subir gente, más de 36 personas para irse a bajar gente a Fórum o a la Ley, hay veces en que uno ni se puede bajar con los niños porque viene muy lleno. Si tu subiste aquí viene el camión solo, pero al bajarte no puedes porque se llena por lo de la escuela de medicina.

E.- ¿Piensas que hay un descontrol en ese aspecto?

1.- En el control por el chequeo del tiempo, los camiones se van matando mucho.

E.- ¿Hay alguna otra cosa que te haga pensar que es un cochinero, los camiones en qué estado están, las rutas si son suficientes?

1.- Los camiones que hay, por decir el Lombardo, siempre pido que no me toque el número 8 porque es un camión que no sirve para nada porque no trae aire, trae el compresor del aire adentro y tiene una cubeta, ni siquiera lo tiene afuera el compresor y el que maneja es un muchacho que yo digo que se droga, siempre anda por los suelos, se anda matando, no le importa si uno dice oye bájale, te baja dos cuadras más allá, se mete a los camiones, no tiene respeto hacia uno que le está pagando un servicio.

Una vez iba una muchacha embarazada y en el centro es un cochinero, para acomodo de camiones y carros, entonces caben dos carros y venía para acá para Fórum y se hizo para en la Coppel, entonces un Canal 3 se le para al frente y el Lombardo se paró como en doble carril, en el medio, no dejaba pasar ni carro ni camión, entonces cuando el Canal 3 lo a rebasa, agarra tantita banqueta y le pasa cerca al Lombardo y lo tentó, el camión del Lombardo es un cochinero y el muchacho se bajó a reclamar y empezó a golpearlo enfrente de nosotros y le aceleraba que le iba a pegar al canal 3, amenazándolo que se bajara, quería pelear el hombre, y le dice la embarazada: "te estoy pagando para que me lleves, no somos animales, vas a ir bien o qué". Como ya casi terminando la ruta se venía disculpando con la gente. Pero para qué hace eso, anda bien como gente normal, como de ser, respeta tu ruta, tu campo, tu área de camión, no pasa nada.

E.- ¿Si hubiera opciones más cómodas y seguras de transporte público aquí en Culiacán, tu considerarías dejar tu carro y volver al transporte público? O sea, si hubiera mejoras.

1.- Si hubiera mejoras en cuestiones económicas que a parte ya el camión urbano, ya son $8.50 y todavía le quieren subir más, entonces serían 8.50 por cuatro personas.

E.- ¿Te sale más barato el carro?

1.- Sale más barato el carro, igual cuando nosotros vamos al pueblo, cuando nosotros nos vinimos a vivir aquí hace 5 años costaba 65 el norte de Sinaloa, ahora ya vale 90 y no sabemos si subió a 100 pesos y yo a los niños los llevaba en las piernas y había camioneros que ya me querían cobrar medio boleto por el niño, que se supone deben cobrar medio boleto a partir de los 10 años y no había unos que no me lo querían respetar, porque cuando no teníamos carro, si el ya no tenía clases ni jueves ni viernes yo me iba desde el jueves y él se iba el sábado, yo me iba saliendo del kínder.

E.- ¿Entonces para ti escoger el transporte que vas a usar es importante la economía?

1.- Si, está subiendo mucho.

E.- Lo que te salga mejor a ti si usar el carro o si usar camión si tuviera esas mejoras. ¿Tu consideras que desde tu vivienda tienes fácil el acceso al sistema de transporte público urbano en la ciudad? ¿Para ti que vendría siendo, fácil, complicado?

1.- Pues en cuestiones de salidas de fines de semana si es difícil, porque no te vas a distraer, te estás con el tiempo de que se te va a pasar el camión, entonces no disfrutas el paseo, en cambio ya te vas en carro, te puedes venir a la hora que quieras, venirte a comer a la hora que quieras y en camión no o te tienes que ir antes como el camión hace 25 minutos y en carro hago 10 minutos, lo que hace el camión por toda la ruta, en el carro hago 10 o 15 minutos, bueno en la madrugada hago 10, pero en lo que es en la hora del tráfico hago 15 y 20 minutos.

E.- ¿Qué opinas tú de las bicicletas como medio de transporte aquí en la ciudad?

1.- Me gusta mucho andar en bici, y se andar en moto, en el pueblo andaba en moto, pero no nos la hemos traído por lo mismo, por la inseguridad, aquí no te respetan una bicicleta ni una moto, si es calle principal, siendo la Obregón, se supone que te tiene que respetar, pero hay carros que se meten y se meten y no te respetan, yo siempre he querido bici, le dije a mi esposo si no quieres comprar carro porque vamos a pensar mucho que tenemos que escoger, que esté bueno, que nos lo vendan de buena calidad, le dije pues cómprame una bici y santo remedio, pero aquí no se puede.

E.- ¿Consideras que es inseguro?

1.- Sí.

E.- ¿Qué necesitarías tú para sentirte segura en una bici aquí?

1.- No sé si te ha tocado ir para Altata, en la parte que hay para bicicletas, como carriles exclusivos y que respetaran, porque, aunque haya carriles exclusivos mucha gente no te respeta, si aquí respetaran los carros el carril de bicicletas, que por ahí anduvieran bicicletas, motos y eso, sería más fácil desplazarse uno y contaminaría menos, porque es más a gusto.

E.- ¿Si te animarías a usarla así?

1.- Yo sí, me gusta mucho andar en bici, moto y todo eso.

E.- ¿Tu percibes un ambiente de seguridad o inseguridad aquí en la ciudad?

1.- Pues mira, gracias a Dios en las dos partes que hemos estado en las dos colonias, nunca nos ha tocado que nos asalten y eso, y pues el que trae problemas es que le va a pasar algo, pero si me ha tocado ver como la otra vez, creo que tiene como dos meses. Como te digo voy al centro al mandado e iba caminando por el malecón y me tocó ver que iban sacando una persona que estaba robando.

El otro día que fui por mi esposo como a las 12 de la noche, porque hay días que sale un poco más temprano, ahí en una taquería que se acaba de abrir ahí en la novena que siempre está con un sombrerón, acababan de matar a alguien, son cosas que el que tiene problemas los va a tener siempre y eso en todas partes va a haber y uno pues no, toca que sí, que hay veces que no la cuentas cuando te tocan encontronazos de balazos, la mayoría de matanzas que ha habido aquí es con personas que traen broncas o andan mal.

E.- ¿Te sientes un poco ajena a ese lado?

1.- Sí.

E.- ¿Esto no influye de ninguna manera en la elección del medio de transporte que tu utilizas?

1.- No.

E.- Me decías que tú gastas aproximadamente 2000 mil pesos si no van a Mocorito, ¿Cuánto representa del ingreso mensualmente familiar?

1.- En cuestión económica ahorita ha estado muy difícil porque no estamos consultando tres, entonces 2000 mil pesos que gasta uno al mes en medicamentos y gasolina y no gastamos mucho en gasolina porque mis suegros le echan de Mocorito hacia donde nos desplazamos hacia el Realito, pero son 2000 pesos que tenemos que juntar y a él le quedan 1300 por semana libres porque le descuentan el crédito de la casa, entonces 1300 no son nada, 500 pesos son de mandado.

E.- ¿Y esos 1300 no los consideran de lo que ustedes le echan a la gasolina?

1.- De esos 1300 son 300 de gasolina y son del seguro del carro, la luz, el agua y la comida son 500 pesos o 700, lo que nos quede porque que dijeras tú, eso es no, porque como te digo tenemos que pagar.

E.- ¿Tu consideras que tu gasto en gasolina es fuerte?

1.- En transportar sí.

E.- Representa bastante de lo que es el ingreso mensual en tu familia, ¿Entonces qué está pasando que para poder vivir tienes que invertirle en ello?

1.- Son 6000 pesos que él gana al mes y de esos son 2000 pesos de gasolina, en gastos de desplazamiento.

E.- Bueno Julieta, ¿Alguna otra cosa que tú quieras comentar acerca de inconvenientes que tu tengas al desplazarte por la ciudad, cosas que te gustaría que mejoraras?

1.- Lo nuevo que pusieron de la calle Obregón, ha habido muchas quejas, muchas huelgas, comentarios, a mí la única parte que no me gusta que la pusieran de un solo sentido es de la novena hasta antes de la Lomita, en cuestiones céntricas a mí no me afecta, está muy bien, porque te desplazas hacia cualquier lugar, pero en cuestiones de si la ruta fuera de doble sentido del puente ahí antes de Fórum para acá para la novena estaría muy bien porque está la secundaria federal, el Hospital civil, lo que los chamacos de secundaria agarran un lomas de aquí a la secundaria, pero tienen que caminar 5 cuadras arriba para agarrar el camión de regreso, siendo que ahí mismo lo agarraban.

E.- ¿Y tú has escuchado esos comentarios en tus amigas? ¿Y qué dicen se quejan de eso?

1.- Sí, yo por cuestiones en esas me quedó así de, si está mal, porque a mí no me afecta ni afectaba la calle, en esa parte de la Obregón no había mucho tráfico, tráfico era en el centro, que en el centro está muy bien. Como te digo de ahí en el puente de Fórum para allá está bien que sea un solo sentido, pero de ahí para atrás si afecta por cuestiones del Hospital Civil, porque vas para urgencias, llegas y por donde te regresas y pues igual no hay muchas tiendas o puestos que digas afectan en cuestiones de un solo sentido o no sabes que me pasé la ferretería, no puedes dar reversa, o le pegas a un carro y es lo que más hay ahí las escuelas, el Hospital Civil y todo eso, porque no afecta el tráfico ese.

El tráfico si me ha tocado del puente para allá y sale la misma. Es una cochinada lo que hay en el centro porque se supone que tú vas a andar en los dos carriles de aquel lado, porque los dos carriles de acá son de los camiones y los camiones andan en el tercer carril a veces y se supone que tienen sus dos carriles y es un cochinero, de nada sirvió, y la calle quedó igual. Porque supuestamente el verbo que se aventó Sergio Torres es de que iba a haber más banqueta y área de bicicleta y donde quedó, yo me imaginaba como cuando fui a Altata miré la zona para bicicletas y dije va a haber el caminito, para los carros y los camiones y no, nomás puro bus y carros, 40 o 20 km/hr, donde quedaron las bicis, donde quedó la banqueta para uno poderse bajar bien, las calles quedaron iguales y las banquetas, y luego yo me imaginaba que se iba a poder andar uno en bici y es un cochinero, los camiones andan igual peleándose por el mismo campo de siempre y la calle la dejaron igual, no le hicieron nada diferente si no que le echaron piso nomas, tiene piso y tiene letritas, pero quedo igual, yo me imaginaba otra cosa de esa calle.

E.- ¿Te decepcionó?

1.- Mucho, y más cuando dijeron que un solo sentido, lo bueno le dije a mi esposo que no se me había ocurrido ir para el centro porque ya ves que te digo que dejo el carro en Tres Ríos y prefiero irme caminando al centro, a mí no me gusta meterme en el carro, porque aparte que los estacionamientos son carísimos, te cobra un ojo a la cara a la hora y prefiero dejarlo en la Ley porque no me cobra y me sirve para caminar, como te digo si estuviera terminada el boulevard que chulada porque llevará al malecón que va hacia el Fórum. Los niños tienen triciclos.

E.- ¿Los triciclos los usan para salir a pasear nada más?

1.- Casi no los usan, pero el chiquito es muy inquieto, por él también nos detenemos mucho en salir, casi no salimos porque es muy inquieto y pues aquí no te respeta nadie, ahí va el niño y en vez de frenar, te atropellan al plebe y ni cuenta se da uno, se supone que ahí en el kínder hay topes, ya va a tener dos años y nunca los han pintado los topes ahí, por ahí pasan los camiones de la basura porque van a la bicentenario que supuestamente es el basurón, la verdad yo desconozco para allá, pasan muy recio los camiones y los carros también, no respetan si es kínder y primaria muy cerca, pasan muy recio y no te dan chance de cruzar, yo me espero.

Allá en Sonora a mí me ha tocado estar y ver que ahí si te respetan al peatón, andan lo normal de ruta, pero en calles frecuentadas dejan mucho el pase peatonal o, aunque no se primaria o secundaria y ven a una persona parada en la calle el carro tiene que pararse, y a mí como me han pitado, un amigo me dice: "Como usas tú los intermitentes". Porque yo me paro y pongo los intermitentes para que se pare el del otro lado y deje pasar y que, de chance de pasar, porque si me ha tocado ver gente con bastones, personas de edad que tienen rato la persona parada y se ven pase y pase los carros, ya cuando llego yo veo si no tengo carro muy cerca me paro y le doy pase, pero aquí no se respeta eso. Bueno fuera que hubiera cultura, las cosas serían distintas.

E.- Bueno Julieta por mi parte es todo te agradezco que me hayas concedido este tiempo para hablar de esto y es muy importantes para nosotros conocer como ustedes viven en la ciudad, como se desplazan, como viven, como la ciudad genera que se muevan más, el precio de la gasolina, el precio del transporte, como les afecta todas estas cosas y por lo que me has dicho la verdad es que me quedan más claro muchísimas cosas, entonces te agradezco.

Código de entrevista: E-Lr-IV

Nombre ficticio: Aurea

Sexo y edad: Mujer, 26 años

Aurea, E-Lr-IV

E.- Te decía, mi nombre es Nayeli. ¿Cuál es el tuyo?

1.- Aurea.

E.- ¿Aurea qué?

1.- (Apellido).

E.- (Nombre completo), ¿cuántos años tienes Aurea?

1.- 26.

E.- 26, ¿y hace cuántos años vives aquí en Lirios del Río?

1.- Hace un año y medio.

E.- ¿Cómo te viniste, o que fue lo que detonó que te vinieras a vivir aquí? El cambio de domicilio.

1.- Pues me casé, y compramos casa aquí en el fraccionamiento.

E.- Ah ok, ¿y qué fue lo que te llevo a escoger Lirios del Río como la opción para vivir?

1.- Pues primero miramos las ofertas que tenía la inmobiliaria y nuestro crédito, y el precio se nos acomodaba para acá para Lirios. Y la única casa disponible era esa, en la que vivimos. Solamente era esa casa y un terreno, entonces nos decidimos por la casa ya construida. Nos gustó que estaba cerca del río y la vista de los cerros, algo muy sencillo, pero fue primero lo económico y ya después fue la vista.

E.- ¿Y antes donde vivías?

1.- Cerca del tecnológico de Culiacán, entre Bravo y Juan de Dios Bátiz, la colonia Morelos.

E.- Pues estaba bastante céntrico.

1.- Si, se puede decir que sí, llegabas en 15 minutos al Centro.

E.- Y cuanto, ¿ustedes le compraron la casa directamente a la inmobiliaria?

1.- Sí.

E.- ¿Todavía había casas disponibles?

1.- Si, había como dos o tres, dos de ellas estaban tratadas, pero aún no se vendían, y la nuestra, que fue la última que se vendió.

E.- ¿Entonces ya no hay casas ahorita?

1.- No, creo que había un terreno, de hecho, el que está aquí en la esquina, pero no sé si lo habrán vendido o no.

E.- ¿Qué te agrada de la colonia en la que vives?

1.- Que no hay tanto ruido urbano. No se escuchan mucho los carros, los claxons, y tú puedes salir a eso de las 6, 7 de la tarde y hay un silencio, una serenidad, puedes escuchar los columpios y a los niños que están jugando en el parquecito de la esquina. Puedes dormir, y es el silencio, la tranquilidad. Aunque algunas veces los vecinos hacen sus fiestas.

E.- Excepto por los vecinos.

1.- Sí.

E.- ¿Cuál es tu grado máximo de estudio?

1.- Licenciatura.

E.- ¿Y actualmente trabajas?

1.- No.

E.- ¿A qué te dedicas?

1.- Pues yo creo que completamente ama de casa, y estudiar alguna que otra cosa que se pueda.

E.- ¿Y qué te desagrada de la colonia?

1.- Me desagrada que siento que está un poquito alejada de la mancha grande urbana. Estamos como a un anexo, está la Obregón y nosotros estamos hasta acá, al fondo pues. Ese anexo.

E.- ¿Y considerarías la posibilidad de cambiar de lugar de residencia?

1.- Actualmente no.

E.- Cuando te viniste a vivir aquí a Lirios del Río, ¿conocías a alguien ya que viviera aquí?

1.- No, a nadie.

E.- ¿Y ahora si tienes relación con tus vecinos?

1.- Con alguno sí, con la señora Dora, una señora que vive en la calle de atrás, la señora Nelly. Conozco a los de la segunda etapa, conozco a dos o tres personas, me uní al grupo de la parroquia, entonces conociendo a la gente de ahí fue como fui conociendo a la gente del fraccionamiento.

E.- Ese fue el vínculo.

1.- Así es.

E- ¿Tienen ustedes carro en tu casa?

1.- No, usamos bicicleta.

E.- ¿Y moto tampoco? Solo la bicicleta.

1.- Aja.

E.- Ok, ¿tu esposo trabaja?

1.- Sí.

E.- ¿También se va al trabajo en bicicleta?

1.- Sí.

E.- ¿Cómo son sus desplazamientos diarios?

1.- Pues mayormente él es el que usa la bicicleta, yo soy más miedosa, por decirlo así, para salir en las horas pico, por el tráfico. Así que uso camión.

E.- ¿Cuándo vas con él usas la bici?

1.- Sí, algunas veces salimos juntos en bicicleta, me siento más segura yendo en grupo o los dos juntos. Cuando no, pues cuando es muy temprano o cuando son horas pico que se me puede oscurecer al regreso, entonces si agarro camión.

E.- ¿Qué es lo que te da miedo? Me dijiste que eres más miedosa, así que te da miedo la bici.

1.- Sí, pues los carros, siento que no hay mucha educación vial para los ciclistas. Ya se ha dado, hay mucho movimiento de esto, hay más información que hace 10 años, te puedo decir, incluso hace 5. Pero, aun así, Culiacán no tiene mucha fama por tener buena vialidad y menos con el ciclista, no se respeta. Me ha toca ver muchos casos, con que van a la carrera o con tal de salir al paso, pues a la gente no le interesa si hay peatón o un ciclista o alguien va cruzando la calle. Se pasan, y tú tienes que estar alerta y tienes que darle el pase al automóvil.

E.- Sí, en lugar de ellos a ti.

1.- Exacto.

E.- Y tú por ejemplo cuando usas, me dijiste que usas el transporte público, ¿Cuáles son tus desplazamientos diarios?

1.- Pues voy a yoga, a la QFU en las Quintas, mayormente lo uso para ir a mis clases de yoga, y algunas veces para ir con mi mamá o lugares más lejos, que te puedo decir, Barrancos o lugares que me quedan a la otra punta de la ciudad.

E.- ¿Y a yoga, cuantas veces a la semana vas?

1.- 3 veces, algunas veces sí me he animado ir en bicicleta, pero te digo, cuando voy con mi esposo. Cuando vamos los dos juntos que salimos en la mañana, pero pues hay mucho tráfico a esa hora, la clase empieza a las 8 y tendría que salir yo de aquí a las 7, pero el hecho de cruzar los puentes me da un pánico terrible. Y pues el horario, es la hora en que mucha gente entra a clases, si me da algo de miedo.

E.- ¿Y por qué usan la bici? ¿Qué es lo que les hace a ustedes elegir la bici como medio de transporte?

1.- Pues primero la ecología, cuidar el medio ambiente, segundo haces ejercicio y es totalmente gratuito, y tercero creo que por nuestro nivel socioeconómico actual.

E.- ¿A ustedes les gustaría tener un automóvil?

1.- Pues mira, sí. Siento que, si es necesario, sin embargo, como ahorita no tenemos niños, nos podemos dar ese lujo por así decirlo, de no tener automóvil aún. Sin embargo, va a llegar el momento en que lo vamos a tener que emplear, pero me causa todavía más escozor tener que manejar que andar en bicicleta en el tráfico. A pesar de que vas más protegida por el automóvil, también es un estrés mayor y son muchos riesgos, más si traes a niños pequeños, tener que cuidar a los niños, tener que cuidar que tú vayas conduciendo bien, tener que cuidar que al de tu lado, al de atrás, el de enfrente vaya conduciendo bien, también.

E.- ¿Y por qué crees que cuando lleguen los hijos vas a tener que usarlo?

1.- Para moverlos mejor, para poder mover todo lo que ellos necesiten. Por ejemplo, si los llevas a la guardería, su ropa, su comida, su lonche. Ya cuando los llevas a la escuela sus trabajos escolares, si tienen, si van a algún deporte en la tarde, algo así. Si se enferman en media noche, es más fácil desplazarnos en automóvil, que, en camión urbano, pues no hay tan tarde y ni me los pienso llevar en bicicleta, entonces.

2.- En tu, ¿Cómo se llama? Canguro.

1.- O en una canastilla.

E.- ¿Y tu esposo donde trabaja?

1.- Es maestro, del Instituto Chapultepec.

E.- Ah ok, del que está en la Chapule.

1.- No, es el de la preparatoria. Está para donde están Los Ángeles, el fraccionamiento los Ángeles, Floresta, para allá hay una privada, ahí está. Pertenece al del Chapultepec, pero es la preparatoria y está allá.

E.- ¿Y sabes cuánto tiempo hace de traslado?

1.- Si, como 45 minutos.

E.- 45, ¿y te ha comentado él algún inconveniente que tenga en los desplazamientos?

1.- Sí, pues tiene que buscar vías alternas, no se puede ir por las vías más ordinarias. No es como que vaya a agarrar toda la Obregón y después la Universitarios. Tiene que buscar vías alternas por el tráfico, y también para poderse mover más rápido. La tierra en las colonias, por ejemplo, en este tiempo que es más lluvioso es más difícil andar en bicicleta, porque tienes que llegar a tu trabajo presentable y pues si se te presenta algún inconveniente y un carro pasa y te mancha o se levanta lodo. Hace poco, no sé si todavía sigan construyendo, porque creo que van a hacer esa carretera a Imala de 4 carriles, pues al momento de llegar estaban con las construcciones y era pesado tener que pasar por toda esa terracería, también el cansancio y el esfuerzo físico que inviertes.

E.- Claro, ¿y cuando ustedes se vinieron a vivir aquí a Lirios del Río, él ya trabajaba ahí? Y ustedes, ¿alguna vez consideraron la cercanía con el trabajo o lo llegaron a incluir dentro de sus variables a considerar para…?

1.- Sí, si lo consideramos, sin embargo, no fue una decisión de peso para comprar la casa. Pero si lo consideramos y optó por quedarse con esta casa.

E.- ¿El valor de la vivienda en cuanto está? La vivienda en la que ustedes…

1.- Actualmente no sabría decirte, pero cuando nosotros la sacamos eran 300, 320, creo.

E.- ¿Es de un piso?

1.- Sí, es de un solo piso. Son dos recamaras.

E.- ¿Y ustedes se mueven, digo tiene salidas por ocio, por recreación?

1.- Sí, si salimos. Te digo, algunas veces salimos a pasear en bicicleta, otras veces salimos a caminar simplemente. Pero ya cuando nos movemos más es en camión, sí, en transporte urbano.

E.- Cuando van más lejos.

1.-Así es.

E.- ¿Cómo a donde más o menos?

1.- ¿Qué te puedo decir?, pues aquí Fórum nos queda cerquitas, si vamos a Fórum, preferimos, dependiendo, si vamos con amigos o nos quedamos de ver con nuestros familiares, pues nos vamos en camión urbano. Ya si vamos a dar la vuelta una tarde o a maleconear como se le dice, pues nos vamos en la bici. Más lejos ¿qué será?, pues nuestras casas, la casa de mi suegra, la casa de mis papás, ya sería en camión.

E.- ¿Y esas dónde están?

1.- Su mamá vive en Infonavit Diamante, y mi mamá pues en la colonia Morelos.

E.- ¿Y salen al cine, a restaurantes?

1.- Sí, sí, sí, pues los cines que frecuentamos más son los de la Isla y el de Fórum, principalmente.

E.- ¿Y en que van?

1.- Dependiendo, si vamos los dos solos y solamente se nos antoja ver una película, pues nos vamos en la bici. Ya si vamos con amigos, entonces sí tomamos el camión o nos quedamos de ver en la casa de alguno de nuestros amigos y ya nos movemos en carro, en el carro de alguno de ellos.

E.- ¿Consideras que la falta de carro te ha limitado?

1.- No, realmente no. Porque en mi casa no siempre tuvimos carro, entonces aprendimos a movernos siempre con transporte urbano.

E.- ¿Y a la Isla también se van en bici?

1.-Sí, sí nos hemos ido en bici.

E.- ¿Y con que tanta frecuencia van al cine? Por ejemplo.

1.- No sé, será una o dos veces al mes.

E.- ¿Y restaurantes frecuentan?

1.- Sí, dependiendo. Tratamos de tener por lo menos una salida recreativa a la semana, entonces tratamos de variarlo. Si es con los amigos, pues nos adaptamos a los planes en grupo, de las amistades. Si no, nosotros lo elegimos y vemos si vamos al cine, a conocer algún restaurant nuevo a probar una comida nueva.

E.- ¿Así que no es siempre donde mismo?

1.- No.

E.- Y cuando van a estas salidas dices que, cuando van ustedes dos solos, por ejemplo, casi siempre usan la bici.

1.- Si, si se puede sí. O sea, si tenemos una ruta segura, que nosotros nos sintamos cómodos, entonces si nos vamos en bici, si no, pues investigamos las rutas de camiones para llegar ahí.

E.- ¿Entonces todo depende de cómo se sientan con la ruta que van a seguir?

1.- Si, así es. Lo planeamos con anticipación siempre. Si hay tal lugar, o tal comida que queramos probar, lo platicamos durante la semana, acordamos cierta fecha y vemos cómo podríamos llegar.

E.- Andando en la bici tú, personalmente, ¿te has encontrado alguna situación difícil, algún impedimento?

1.- ¿Algo incómodo?

E.- Sí.

1.- Si, me ha pasado. En mi persona y en el conductor. En mi persona me ha pasado el típico de ¡ah! pues me paso, no pasa nada, viene muy lejos el carro, y me ha regañado mi esposo principalmente, porque el hecho de que yo vaya en bicicleta no significa que pueda tener mayor libertad que un conductor que vaya en carro. Entonces tengo que tener las mismas precauciones o más incluso. Y también me he dado cuenta que yo andando en la bicicleta, que tengo que hacer mucho contacto visual con las personas para pedirles el pase o para que sepan que alguien más va dentro del carril y lamentablemente he caído en cuenta que las mujeres son las que menos se detienen. Y si veo una mujer, si de verdad, yo si miro que viene una mujer manejando, aunque haga contacto visual con ellas, aunque le haga alguna señal con la mano o con el brazo, prefiero detenerme, porque sé que ella no se va a parar totalmente, simplemente va a bajar la velocidad, pero no va a frenar.

E.- ¿Y a qué crees que se debe?

1.- A las prisas, honestamente a las prisas. Te digo, yo lo he vivido también en bicicleta, pues este, a las prisas de que necesitan llegar temprano a dejar a los niños a la escuela o se les hizo tarde para llegar al trabajo, van a comer o apenas y les va a dar tiempo de ir a comer y recoger a los niños, que se yo, mil cosas. Pero siempre me he dado cuenta que son las prisas, en el conductor ajeno y yo misma.

E.- Y antes de casarte, o sea, ¿la bicicleta la usaban antes de casarse?

1.- Sí, desde antes. Lo iniciamos como deporte. Yo aprendí a andar en bicicleta ya grande, de hecho. Y fuimos comprando poco a poco, compramos una, después compramos la otra y poco a poco nos fuimos adaptando. Empezábamos a salir con unos grupos que había aquí en la ciudad, creo que salían los martes, todos los martes.

E.- Ciclos urbanos.

1.- Sí, así es. Y salíamos a dar la vuelta con ellos, ya después nos fuimos juntando con grupos más pequeños. Mi esposo hizo buenas amistades con personas que realmente salían a hacer bicicleta como deporte. Iban a lugares muy lejanos, ahí yo ya no me incluí tanto, porque si exigía un esfuerzo físico grande y lo más lejos que llegue fue Mojolo, creo. Para aquel lado y ya no volví a salir.

E.- ¿Eso está antes de Imala?

1.- No, Mojolo está para acá. Si de hecho está aquí cruzando el cerro. Tienes que dar la vuelta. Entonces ahí poco a poco nos fuimos adaptando, fuimos comprando mejores equipos también, de bicicleta, que se adaptaran a nuestra estatura, peso y todo eso.

E.- La bicicleta es cara, eh.

1.- Sí, de hecho.

E.- Los buenos equipos son caros, tú piensas que a lo mejor es muy barato, pero si tienes una buena bicicleta, no es tan barato como lo piensas.

1.- No, realmente no. En ese tiempo los dos trabajábamos y pudimos comprar un buen equipo para deporte y para andar en la ciudad, y realmente se nota la diferencia, pues. Si es un esfuerzo menor, hablando físicamente y también tienes mayor rendimiento para desplazarte. Pero como dices tú, si es caro.

E.- Bueno, lo bueno es que después, a menos que tengas alguna reparación, no le inviertes prácticamente. ¿Y hace cuanto que dejaste de trabajar?

1.- Hace, pues he estado trabajando por pequeñas temporadas, pero así desde que me casé deje de trabajar por planta y he estado dando algunos cursos, talleres, cursos de verano, he estado también apoyando a amistades que tienen, han hecho como proyectos, pero esos han sido sin paga. Sigo aquí en mi parroquia, que también es sin paga, pero he tratado de estar activa. Quizás no ha sido periodos largos en los que he trabajado por un sueldo o he estado activa sin sueldo, trato de estar un poquito en movilidad.

E.- ¿Y también eres profesora?

1.- No, yo nada más hice hasta la licenciatura.

E.- ¿Licenciatura en que hiciste, perdón?

1.- En Historia.

E.- Interesante, ¿aquí en Culiacán?

1.- Sí, en la UAS.

E.- Súper interesante. Sobre las compras, ¿Cómo hacen las compras ustedes? ¿Cómo se organizan para hacer las compras?

1.- Pues los días de paga, igual la semana hacemos nuestra lista, dependiendo que tanto veamos que necesitamos, lo que vamos a preparar. Y hay aquí una Ley Express que nos queda muy cerca, entonces vamos caminando. Nos vamos a pie y a que otro lugar hemos ido, hay otra Ley por Universitarios a la que hemos ido también, en autobús. Hemos ido también, te digo, dependiendo de las compras, que tanto vayamos a comprar. Está Bodega Aurrera, está Soriana, de los que nos quedan cerca, y a esas dependiendo el clima, dependiendo la disposición y la cantidad de mandado que vayamos a comprar es si vamos en autobús o nos vamos caminando.

E.- ¿El taxi alguna vez lo usan?

1.- Sí, si lo hemos usado en algunas ocasiones.

E.- ¿Cómo en que ocasiones?

1.- Cuando compramos muebles, que se arman o sillas o algún mueblecito pequeño que hemos traído a la casa, es cuando hemos utilizado el taxi.

E.- Okey, muy bien. Me dices que antes de salir de tu casa, planean la ruta verdad. ¿Cuándo planean la ruta, hay sectores que evitan?

1.- Sí, por ejemplo, si nos vamos caminando de aquí a Bodega Aurrera o a Soriana, tratamos de irnos siempre por la Obregón, porque es el lugar más transitado. Pero si nos vamos en bicicleta, tratamos de irnos por las colonias que están más adentro, y tratando de ubicar siempre las calles pavimentadas, porque no todas están pavimentadas. Buscamos una ruta donde estén las calles mayormente pavimentadas y las que tengan menos tierra suelta y de ahí salimos hasta la Obregón a la altura de, donde están los bomberos, y ya nos metemos por todo ese boulevard que da a la calle de la Facultad de Medicina y llegamos directo ahí atrás de donde esta City Club y ahí está Soriana y enfrente nos queda Bodega Aurrera.

E.- Perfecto, ¿Qué opinas del transporte público de Culiacán?

1.- De Culiacán en general, pues que tiene muchas deficiencias. En alguna ocasión comenté con algunas amistades que sería bueno que hicieran rutas largas, muy largas, pero que hubiese mucha demanda de camiones. Es decir que existiera la ruta norte, la ruta sur, la ruta este, una cosa parecida a lo que son las rutas de, hay como se llaman estos transportes que están debajo de la tierra.

E.- ¿Metro?

1.- Algo parecido a lo del metro, pues. Que, si bien serían rutas muy largas, pero que fueran algo como circulares, conectadas, conectara toda la ciudad. Y así tu sabrías en que parte de cada colonia, por ejemplo, de la Lombardo, o de la Loma de Rodriguera, que si bien tú sabes que te dejan en la colonia donde vives, pues sería mejor, una cuestión mucho más organizada, que existiera una sola ruta que recorriera toda la zona norte.

2.- (interrumpe otra persona en la sala) ¿Gustan agua de Jamaica con Hielo?

E.- Sí (a la otra persona en la sala).

1.- Sí, yo si por favor, con dos está bien, gracias (a la otra persona en la sala).

E.- Y eso para ti, porque piensas que están las rutas mal trazadas.

1.- Pues no es que estén mal trazadas, digo, se han acomodado de cierto punto en que se puedan distribuir entre todas las colonias, de que puedas llegar a tu destino.

E.- De cualquier lugar. Que esté conectado a cualquier lugar de la ciudad, es lo que tú…

1.- Así es, sin embargo, siento que hay muchas rutas que han desaparecido porque hay otros camiones que pasan por el mismo lugar, pues. Y hay otras que siguen vigentes, que no las quieren quitar

simplemente por la cuestión económica. Cuando se puede cubrir o se puede suplir esa misma ruta ampliándola, pero metiendo más camiones, ¿me explico?

E.- Claro, quieren cobrar doble.

1.- Sí, es decir que tú puedas tomar un camión que te conecte de norte a sur de la ciudad, que no tengas que irte al centro, transbordar del centro y tomar otro camión, o incluso hasta tres camiones para llegar a un punto preciso de la ciudad.

E.- Y cuando tú te cambiaste a vivir aquí, a Lirios del Rio, ¿consideras que cambio la movilidad, la manera en que tú te movías por la ciudad?

1.- Sí, completamente. Para empezar, me tuve que adaptar a las rutas que habían de camión y me tuve que adaptar a las rutas que había hacia este lado, había muchas calles que yo no conocía. Las rutas de camión ya las había experimentado, es decir, que había venido varias veces, ya las conocía un poco. Sin embargo, ver gente diferente, una ruta diferente, es este al principio un poco intimidante porque tú no sabes con que te puedes encontrar en el camión, y creo que eso fue, el adaptarme al principio y si tome muy en cuenta las dos rutas que me podían traer para acá. Gracias (a la otra persona en la sala).

E.- Gracias (a la otra persona en la sala). Y en cuanto a que antes salieras, por ejemplo, si ibas a un lugar, si ibas al cine antes desde la colonia Morelos, y ahora si vas desde aquí al cine, consideras que la manera en la que llegas o la manera en la que tú por ejemplo has tenido que planear tu ruta. Dices que antes de salir siempre la planean, ¿no? Entonces dices, ah bueno, ahora voy al cine, voy a La Isla, me va a tomar tanto tiempo, ¿ha sido diferente en cuanto a tiempo que le inviertes a moverte, a desplazarte?

1.- Si, completamente. Porque tengo que tomar en cuenta si no pasa el camión que tomo en la esquina, tengo que tomar en cuenta el tiempo que voy a tardar esperándolo y el tiempo que voy a tardar en salir hasta la Obregón a tomar el otro camión y también tomar en cuenta en qué punto del centro me va a dejar y de ahí hacia donde tengo que caminar para tomar otro camión o para llegar al lugar, a mi destino, pues, a finalizar. Y el hecho de que, pues prácticamente es nuevo, tengo que hacerlo con anticipación. Si antes en la casa con mi mama salía 15 minutos antes para salir a mi destino, ahora tengo que salir una hora antes, o 45 minutos antes. También quizás suene un poquito exagerado, pero en mi vestimenta, tengo que saber cómo salir. Al principio yo salía sin joyas, sin mi reloj, no me lo ponía sino hasta que llegaba al lugar, y mis aretes, mis pulseras, sin nada completamente, por no saber cómo se prestaba el entorno, como me iban a ver. Esta inseguridad que se tiene, no solamente al caminar en la calle, sino también en el autobús. No sacar mi teléfono si me llamaban, entonces todo eso era como que, tratar de medir todo ese tiempo. Yo tenía que saber hasta qué punto tenía que llegar y alistarme y tomar el otro camión. Y allá con mi mamá yo sabía que un solo camión me dejaba, quizás podía caminar para tomar una ruta y tomar un solo camión, tenía que caminar no sé, unas cinco cuadras, tres cuadras, depende el lugar al que tenía que ir, pero tenía más opciones que ahora. Ahora solo tengo dos y sé que las dos me van a dejar en el mismo punto, que es en el centro, entonces si tengo que tomar más precauciones y tener más tiempo de anticipación.

E.- Y decías acerca de la inseguridad, que bueno que es algo que en la que tú te fijas cuando vas a salir, como vas a salir. ¿Tu percibes un ambiente de inseguridad?

1.- Sí, porque no estaba acostumbrada quizás. Es gente como le dicen mal encarada, que quizás puedan tener sentimientos muy nobles, pero pues uno está tan a miedado por el ambiente que se da en la ciudad y el hecho de que tengan un tipo de música muy alta o el hecho de que lo veas vestido de tal o cual manera, o que te vean como nuevo, pues, que te ubiquen y se pregunte quién es ella, no la he visto.

E.- ¿Aquí en la colonia?

1.- Aja, o no la habíamos visto antes, pues. Eso sí me hace sentir un poco insegura. Trato de saludar y ser amable, pues, no se debe de juzgar por la fachada, sin embargo, intento tomar mis precauciones.

E.- Y eso, ¿te ha limitado la inseguridad que percibes en tu colonia, en Culiacán?, ¿te ha limitado a ti de salir a algún lugar, alguna vez, algo, o algún horario en específico?

1.- Intento que no me limite, pero siendo honesta, sí. Si es muy noche yo no salgo sola, o sea, si estoy en mi casa y es, no sé las 7:30 (pm), con este horario que tenemos, prefiero no salir o no hacer una vuelta al centro, no ir al súper, o no tener que hacer una recarga hasta el Oxxo que me queda lejísimos, entonces prefiero quedarme en mi casa que salir yo sola. Ya que, si voy con mi esposo o con amistades, si lo hago, te digo, tomando mis precauciones, pero intento que no me limite tanto. No puedes vivir con miedo todo el tiempo y menos en un lugar donde vives, donde te estás desarrollando, sin embargo, te digo si algunas veces si me limita. Si salgo con amistades o voy a comer con alguna prima, alguna amiga o voy con mi mamá a saludarla, igual intento regresarme temprano para llegar a mi casa todavía que haya luz, que se esté metiendo el sol, que no sea noche y no esté oscuro.

E.- ¿Consideras que, desde aquí desde tu casa, tienes fácil o complicado acceso al sistema de transporte público?

1.- Pues, te puedo decir que es fácil, porque una ruta pasa por la esquina de mi casa y si esta fallara puedo caminar hasta la Obregón a tomar otra. Sin embargo, son las únicas dos opciones que tengo y como te digo, donde vivía antes había seis opciones cerca, yo tenía que caminar a la esquina de mi casa y había seis opciones de camiones a diferentes rutas, que las seis me llevaban al centro. Y para caminar, tenía otras tres más, ya serían nueve opciones y me dejaban en diferentes puntos de la ciudad, donde no tenía que gastar en doble camión, como lo tengo que hacer ahora, pues. Tengo solamente dos opciones y las dos me dejan en el centro y de ahí moverme hacía otro lado.

E.- ¿Y los tiempos de espera del transporte, que tan…?

1.- Pues sí son bastante largos, el que me queda en la esquina mínimo son cinco minutos para esperarlo, eso hace que yo tenga que salir antes de mi casa. Y si no pasa o se retrasa o hay pocos camiones en la ruta tengo que esperar hasta 10 o 15. Si me voy caminando de aquí a la Obregón el camión pasa rápido, te puedo decir que dos o tres minutos, pero sería el tiempo de caminar. Serían 15 minutos saliendo de mi casa caminando hasta la Obregón.

E.- Me decías que, bueno, la opción de que ustedes utilicen la bicicleta es porque se adapta a lo que ustedes pueden invertir también en transporte.

1.- Así es.

E.- Ustedes además de lo que a lo mejor de las refacciones que le pueden poner a la bici o lo que sea, ¿Cuánto gastan aproximadamente en transporte público?

1.- Al mes...Ok, yo gasto al mes, te voy a decir, ponle que unos 200 o 250, solamente con mis salidas básicas, por así decirlo. Ir a mi escuela de yoga, ir a visitar a mi mamá, no se hacer una vuelta extra, quizás 200 o 250, ya si tengo que hacer más vueltas por alguna otra razón, si sería más como unos 300 o 350. Si mi esposo se fuese en camión a la escuela, a su trabajo, serían 400 pesos.

E.- Al mes.

1.- Sí, al mes, alrededor, más o menos. Un poquito más quizás, pero solamente de la casa a su trabajo y de regreso, ya si tendría que hacer otra vuelta, pues subiría.

E.- Y como familia, lo que gastan tú y tu esposo cuando salen juntos o el gasto mensual de transporte, ¿en cuánto anda más o menos?

1.- ¿Ya incluyendo el pago de la salida y todo esto?

E.- No solamente de transporte.

1.- Solamente de transporte, yo creo que fácil un fin de semana, una semana ir al cine o a comer 80 pesos en camiones. Este fin de semana, por ejemplo, salimos, fuimos al zoológico y dimos algunas vueltas en el centro, algunos museos, y si gastamos como algunos que serán 60 o 70 pesos.

E.- ¿Entre los dos?

1.- Sí, entre los dos.

E.- ¿Y consideras que el gasto que tienen en transporte es alto, es bajo?

1.- Es considerable, sí es considerable. Te diría que medio, quizás no es nuestro gasto más fuerte, pero si es un gasto importante. Si, por ejemplo, si dejáramos de invertir totalmente en el transporte,

tendríamos más solvencia, sin embargo, siento que no invertimos tanto como lo hace una persona que tiene un automóvil.

E.- O que siempre se desplaza en transporte público.

1.- Aja, o que siempre se desplaza en transporte público, o que siempre está pagando el transporte a donde quiera que se mueve.

E.- Y del gasto que ustedes tienen en transporte, ¿Qué tanto representa del ingreso familiar?

1.- A ver, bueno en total serían, en fracciones un quinto, dividiendo el ingreso al mes por los gastos mensuales que tenemos en familia, sería una quinta parte, y sería la tercera más importante.

E.- La tercera más importante, ¿después de qué?

1.- De la comida y los servicios.

E.- El gasto de servicios. ¿Actualmente la casa en la que viven ustedes la están pagando?

1.- Sí, a él le descuentan de su trabajo, lo del seguro. Y tenemos que pagar una cantidad al banco, de un pequeño préstamo que pedimos.

E.- Perfecto. Bueno, algo que quisieras comentar Aurea, de la manera en que tú te mueves, como percibes la ciudad, como percibes las calles, las banquetas. No sé, que te has encontrado que te facilitarían tus desplazamientos, o sea que te has encontrado a faltar, que tú dijeras bueno si yo tuviera esto sería más fácil para mi moverme, podría disfrutar mejor la ciudad, podría llegar más fácil a otros lugares.

1.- A ver, me parece que Culiacán tiene grandes calles, las nuevas, las que te puedo decir que se han hecho de unos 15 o 20 años, por ejemplo, la Universitarios es amplia, el boulevard de Las Torres es amplio. Son muy amplios, pero tiene otras como principales como la Obregón, que son muy viejas, que ya se sienten como muy pequeñas. También siento que hace falta una mayor conciencia en la sociedad y en los conductores, porque si voy a otras ciudades me doy cuenta que hay una, ¿cómo decirlo?, educación en la misma sociedad o en el mismo conductor, que si estas en un cruce y no sirve el semáforo o no hay semáforo y hay una aglomeración o un accidente, o un choque, que se yo, hay una conciencia social donde dice, bueno lo mejor es uno y uno. Si hay de las dos partes que pase uno y pase el otro y se respeta. Y yo me he dado cuenta de que aquí en Culiacán, por ejemplo, en horas pico, en donde están los bomberos, es la locura pasar por ahí a las seis de la tarde, totalmente una locura, porque todos quieren pasar al mismo tiempo y ninguno da el pase, y se da un choque y se vuelve todavía peor el asunto. Y deja tú que no puedan pasar, la neurosis de la misma gente. Entonces yo siento que, sí hace falta aparte de una conciencia social o una educación social, una mejor organización. Yo sé que los semáforos están bien organizados, porque uno se puede ir a la Lomita o pararse en la banqueta del centro y mirar como todos están bien sincronizados, pero pues eso no es en toda la ciudad. Además, que la ciudad no cuenta con anillos periféricos para poderte mover más fácil, entonces la gente tiene que estar buscando rutas o vías alternas que le faciliten llegar a su trabajo o al lugar a donde vayan.

Las banquetas en algunos lugares son muy pequeñas, es decir, son estrechas y muy bajitas, a nivel de la calle. No todas las calles están hechas de concreto y eso hace que se deterioren muy fácilmente. Algo que también he notado es que empiezan a encarpetar, creo que se llama cuando echan este chapopote negro, antes de las lluvias. Inmediatamente en cuanto empieza a llover, ese encarpetamiento se va, se erosiona, se empiezan a hacer los hoyos y se vuelve un caos también.

E.- ¿Y a ti como ciclista que te facilitaría en desplazarte?

1.- Banquetas más amplias, que hubiese un espacio entre la banqueta y un carril.

E.- Un carril bici.

1.- Exacto, sí. A pesar de que, si los hay en Ciudad Universitaria y donde está el Jardín Botánico, si los hay que hay quienes no los respetan, si sería más fácil.

E.- ¿Te sentirías más segura yendo por un carril bici?

1.- Sí, más segura y más cómoda.

E.- ¿Y cómo persona que camina, también?

1.- Sí, porque yo estaría segura de que, si voy por la banqueta, no tendría que estar cuidando si viene una bicicleta o no para moverme. Si el estorbo o no, o si el mismo, muchas veces el mismo caro. Ah, muchas gracias (a la otra persona en la sala). Se orilla hasta la banqueta, pues porque quiere acelerar, el chavo de la bicicleta se tenga que subir a la banqueta y yo estoy pasando por la banqueta, si quepo o no quepo. Me ha tocado en banquetas muy angostitas, sobre todo en los puentes, que te digo que me da pavor, precisamente porque en los puentes la banqueta es muy pequeñita y muchas veces, es tanto los carros que van pasando en las horas pico, que el ciclista por no ir tan apretado, se sube a la banqueta. Entonces si tú vas caminando o vas en bicicleta por la banqueta del puente y se sube otro ciclista ya no cabes, no se pueden encontrar. Uno se tiene que bajar y prácticamente se tiene que pegar o se tiene que bajar a la calle, y eso pues quieras o no incomoda un poco y tú te sientes insegura. Yo personalmente me siento muy insegura, es tan rápido lo que va la gente, y es tan rápido lo que vas tú también y el que va caminado que en un solo segundo puede ocurrir un accidente, que es a lo que más le teme cualquier conductor, supongo.

E.- Algo más que quisieras comentar Aurea acerca de la manera en la que tú vives, el moverte en transportarte, lo que te haya comentado tu esposo, como te sientes al caminar en la ciudad, al vivir la ciudad. Por ejemplo, simplemente, que haya cambiado tu perspectiva de la ciudad moviéndote en un medio de transporte o en otro.

1.- Aja y de cambiarme también de una zona de la ciudad a la otra. Si cambia bastante, te das cuenta de la realidad de otras personas, algo que yo criticaba de hecho de mis compañeras, era que llegaban con sus zapatos sucios. Y yo decía porque no los limpian, que les cuesta. "Y es que de verdad no puedo estarlos limpiando, cuando salgo de mi casa, cuando llego al trabajo." "pero es que es formalidad" y si esta gente, estas compañeras…Y el hecho ya de vivir en esta zona que quizás no es rural, no está, hay pavimento, pero si hay mucha tierra, ya vivo en carne propia lo que es tener que sacarles la vuelta a los charcos, tener que evitar el lodo, la tierra, y tener que llegar y limpiar tus zapatos, me hace más consciente. Y con respecto a cómo me siento yo caminado o andando en bicicleta en la ciudad, pues si es una preocupación la que tengo. Tienes que estar planeando y es algo que tienes que tener muy presente las rutas que vas a tomar, los lugares a los que vas a ir, la hora en que vas a estar presente en esos lugares. Y tienes que estar alerta en todo momento, porque se han dado situaciones en la ciudad, de tiroteos instantáneos en pleno centro, en pleno mediodía, entonces tú no sabes en qué momento, ni en qué lugar pueda llegar a suceder eso. Tienes que estar muy alerta, de que carros están pasando, de qué tipo de gente está cerca y cuidar tu persona, obviamente no, tratar de tomar tus precauciones. Algunas veces puede que sean falsa alarma o pueden que sean solamente la misma neurosis que existe, pero tienes que estar alerta en todo momento y eso en cualquier parte de la ciudad. Que bien puedes estar en una zona, puede decirse segura, o puedes estar en una zona al margen de la ciudad, pero en todo momento tienes que estar alerta y tomando tus precauciones. Y siempre viendo los riesgos que se pueden, que pueden en llegar a suceder.

E.- Bueno pues, muchísimas gracias Aurea, no sé si tengas algún otro comentario o alguna otra cosa que quieras añadir o preguntar.

1.- No pues, agradecer también que se estén haciendo este tipo de encuestas para mejorar, no solamente la movilidad urbana, que creo si hace falta que crezca más, que se organice de mejor manera, sino también la seguridad de la ciudad para que la misma sociedad se sienta más segura al pasear por la ciudad o al salir le fin de semana, o simplemente salir a la calle.

E.- Pues muchísimas gracias Aurea.

Código de entrevista: E-Lr-V

Nombre ficticio: Magnolia

Sexo y edad: Mujer, 25 años

Magnolia, E-Lr-V

1.- Sobre qué es lo que quiere saber usted.

E.- Yo quiero hablar acerca de cómo te mueves tú en la ciudad, y los inconvenientes que te encuentras. Yo te voy haciendo preguntas y tú me vas contestando lo que tú vayas, pues lo que vayas viviendo. Mira, lo primero que te voy a preguntar es cómo te llamas y cuántos años tienes. Tu nombre completo.

1.- (Nombre completo).

E.- ¿Cómo?

1- (Nombre completo).

E.- ¿Y cuántos años tienes Magnolia?

1.- 25.

E.- ¿25?

1.- Sí.

E.- ¿Cuántas personas viven aquí en tú casa, junto contigo?

1.- Somos tres, mis dos hermanos y yo, nada más.

E.- Nada más, tus dos hermanos y tú.

1.- Sí.

E.- ¿Tú eres soltera?

1.- Sí.

E.- Ok, ¿y cuál es tu grado máximo de estudios?

1.- Acabo de entrar a la Facultad de Derecho ahorita.

E.- ¿Acabas de entrar a la Facultad de Derecho?

1.- Sí, a primer año.

E.- Ah, muy bien. ¿y cuánto tiempo tienen de vivir aquí en Lirios?

1.- Dos años.

E.- ¿Dos años? ¿Antes donde vivían?

1.- Pues hemos vivido en la 6 de Enero, en la Revolución.

E.- ¿La Revolución?

1.- Sí.

E.- ¿La 6 de enero es a la que vivían anterior a Lirios o?

1.- Sí, a los Lirios nos…de la 6 de Enero nos vinimos para acá.

E.- Ah, ok. ¿Y está casa la están rentando o…?

1.- Sí.

E.- ¿La rentan?

1.- Sí, estamos rentando.

E.- Ah ok, muy bien, ¿y ustedes son de Culiacán?

1.- Somos para, de un rancho.

E.- ¿De un rancho? ¿Y cuánto tiene que se mudaron a vivir aquí a Culiacán?

1.- Tres años.

E.- Tres años, ok ¿Cómo fue tu cambio de vida del rancho para Culiacán? ¿Qué viviste? ¿Cuál es tu experiencia de cambio?

1.- Pues para mí mucho mejor, porque siempre me ha gustado mucho más la ciudad. Y si, se me ha hecho más fácil, porque en el rancho no puedo salir yo sola y aquí puedo moverme más yo.

E.- ¿Puedes moverte más aquí que en el rancho?

1.- Sí.

E.- ¿Qué es lo que hace que te puedas mover más fácilmente aquí, con menos dificultades?

1.- Pues yo me guío con lo que es, con el bastón. Y ya con eso, puedo ubicar los lugares y así caminar por la ciudad.

E.- ¿Te gusta caminar por la ciudad?

1.- Sí.

E.- ¿Lo haces con frecuencia?

1.- Sí, pues de hecho todos los días ando por todo, de aquí al centro, a la escuela y así todo el día.

E.- ¿Por qué se vinieron a vivir aquí a Lirios?

1.- Porque mi papá conocía a los dueños de esta casa, y le dijeron que, pues la tenía sola, y pues nos convino más porque era una casa, y donde estábamos solo nos rentaban un cuarto. Y así para mejor comodidad para nosotros.

E.- Ah muy bien, ¿Qué es lo que te gusta de aquí de esta colonia, de Lirios?

1.- Pues que está muy tranquilo, se me hace accesible aparte, para mí para llegar, no se me hace complicado, pues me bajo del camión y ya ubico el lugar para llegar aquí.

E.- Aja, ¿y te costó en un principio ubicar el lugar?

1.- Sí, de hecho. Fue, pues muy difícil, pues antes tenía que bajarme del camión y estarle llamando a mi hermano para que fuera por mi cuando me bajaba. Y pues ya, siempre pasaron varios meses cuando ya aprendí a llegar yo aquí. Pero sí necesitaba varia práctica de estar así muchos días, así con él, y ubicar así, más que nada un lugar de referencia para saber llegar aquí a la casa.

E.- Ok, ¿y que dificultad tuviste? ¿Qué dificultad te encuentras cuando tú caminas del transporte público aquí a tu casa o de tu casa al transporte público, al tomarlo?

1.- Pues son muchas veces baches y eso, banquetas que no están bien y pues se va golpeando uno a veces con cosas.

E.- Obstáculos, ¿cuáles son los principales o lo que más te ha tocado toparte?

1.- Pues que hay hoyos así en las calles, así en las banquetas, como las alcantarillas hay veces que están abiertas y si se cae uno ahí y se golpea.

E.- ¿Has tenido accidentes?

1.- Sí, una vez en el centro, una vez que me caí porque estaba una alcantarilla.

E.- ¿Y aquí en Lirios?

1.- No, aquí no.

E.- ¿Qué es lo que te desagrada de aquí de la colonia?

1.- Pues que me desagrade no, no ha habido nada hasta ahorita. Todo se me ha hecho que ha estado bien.

E.- ¿Sí?

1.- Sí.

E.- Ok, ¿tú considerarías la posibilidad de cambiar de residencia, del lugar de dónde vives?

1.- Pues creo que sí, me gustaría irme a otro lugar.

E.- ¿Has pensado que tipo de lugar? ¿hacia dónde?

1.- Pues, nada más un lugar del que sea accesible, que haya transporte público donde pueda moverme así más fácil.

E.- Ok, ¿has pensado en cuando te gustaría hacer ese cambio o es algo que tienes así pensado para si llega qué bueno?

1.- No pues es que nada más si llega, es de luchar por ello, de si quiero algo pues el buscar la forma para cambiarse a un lugar mejor.

E.- Aja, ¿consideras que te quieres cambiar a un lugar mejor?

1.- Sí.

E.- ¿Y qué es lo que te gustaría mejorar en cuanto al…? ¿Qué es lo que te gustaría que tuviera al lugar al que te cambiaras o que buscarías en él?

1.- Pues principalmente una ubicación donde pueda uno pues ubicarse bien, pues con el bastón y eso no en cualquier parte te puedes guiar, y pues sí, sería un lugar accesible.

E.- Un lugar accesible, ok. ¿A qué te dedicas Bris, actualmente?

1.- Estudiar, nada más.

E.- Estudiar, ok. ¿Cuál es el horario en el que tu estudias?

1.- De 7 de la mañana a 1 de la tarde.

E.- ¿Y cómo le haces para llegar a tu escuela?

1.- Pues me voy de aquí. Pues ahora en esta semana estábamos en cursos, y me iba de aquí al centro y del centro tomaba el camión para C.U.

E.- ¿Caminas de aquí al transporte público?

1.- Sí. Sí, pues ya aquí con Nelly, la que vino con usted, ahí tomo el camión. Ya de ahí me bajo en el centro y ya tomo el otro camión allá, y pues ya cuando llego a C.U, ya más o menos ubico el lugar y ya me bajo.

E.- ¿Y cómo haces o de qué manera te guías para saber dónde es que tienes que bajarte?

1.- Pues siempre ubicamos, así como, yo lo que hago es poner un lugar de referencia. No soy de las que te va contando todo, que digas topes o vueltas y eso, y yo siempre allá me ubico porque si está un tope, pero al llegar a C.U. y es en el único en el que me fijo.

E- ¿Y te tuvieron que guiar, llevar algunas veces antes de que tú lo pudieras hacer sola?

1.- A C.U. no, siempre me, pues al principio me iba sola, le decía al chofer que me bajara, que él me dijera cuando estaba en la escuela, y ahora pues ya no, ya me bajo yo sola.

E.- ¿Me puedes descubrir un día normal en la vida de Bris? Un día completo, desde que sales de aquí de tu casa hasta que llegas por última vez.

1.- Pues sería levantarme, alistarme. Sí pues, es lo que hago usualmente me levanto, me alisto y desayunamos y pues ya me voy y tomo el camión, llego.

E.- ¿A qué hora lo tomas? ¿Sobre qué horas?

1.- A las 6:25, me voy en el primero.

E.- ¿Ese es el primer camión que sale de aquí de Lirios?

1.- Pues supuestamente hay uno a las 6:10, pero ya no, hay veces que si anda y hay veces que no. Para ya no confiarme, así de no, hay veces que está oscuro a esa hora, y mejor me voy así en el de las 6:25 o 6:30, más o menos.

E.- Ok, ¿y cuánto tiempo haces de aquí a la escuela?

1.- Pues creo que viene siendo como una hora, porque salía de aquí a las 6:25 y llegaba a las 7:30.

E.- ¿Y transbordas? ¿Haces transbordo?

1.- Sí

E.- ¿Donde?

1.- Allá en el centro.

E.- ¿Te vas hasta el centro, y de ahí a C.U?

1.- Sí.

E.- ¿Podrías hacerlo más corto? ¿Hay alguna manera de hacerlo más corto?

1.- Sí, creo que por ahí en los bomberos o no sé dónde se toma el camión, de ahí para allá.

E.- ¿Y por qué no lo haces?

1.- Porque está el boulevard, y en el boulevard no sé cruzarme.

E.- ¿No sabes cruzarte?

1.- Sí puedo, pero ya como hay mucho tráfico no cualquiera se detiene, y en eso pues si batalla mucho uno por esa parte. Y los lugares así muy públicos.

E.- Te sientes, bueno, ¿de alguna manera no hay las condiciones para que tú puedas cruzar?

1.- No, no porque no se detienen las personas, y aparte pues no cualquiera te ayuda para que lo cruces y pues sí, y aparte se me hace que pierdo tiempo, porque lo que estoy esperando muchas veces y esperando a que alguien te ayude y si no te ayudan, pues se te va a hacer tarde. Y en el centro si se me hace más fácil.

E.- ¿Lo haces por facilidad?

1.- Sí.

E.- Para ti, se adapta más a ti.

1.- Sí, para alcanzar a llegar a tiempo a la escuela.

E.- Muy bien, ¿tienen algún vehículo aquí en tu casa?

1.- Sí, pues una camioneta.

E.- ¿Y quién la usa, la camioneta?

1.- Pues hay veces que la usan mis hermanos, pero casi no, aquí en la ciudad casi no la mueven.

E.- ¿No? ¿Se mueven en transporte público?

1.- Sí.

E.- Ah bueno, estábamos con tu día, llegamos hasta que llegas a la escuela. ¿y después?

1.- Sí, pues ya estamos en la clase, salimos pues a la 1, y de ahí pues volvemos a tomar el camión y me vengo al centro y de ahí para acá otra vez.

E.- ¿Y en la tarde sales a algún lugar?

1.- Pues casi no, casi, cuando salgo de la escuela tengo que ir a asesorías, hay veces. Y me quedo a veces ahí en la escuela o me vengo para acá.

E.- ¿Qué es lo que haces como más frecuencia, quedarte o venirte?

1.- Pues venirme.

E.- Venirte, ok. ¿y porque te vienes con mayor frecuencia a que te quedes?

1.- Porque a veces que lo escribo yo todo lo que son las tareas y eso, y cuando ya la puedo hacer aquí, pues me vengo y la hago. Pero como hay veces que nos dejan investigación o algo y pues me tengo que quedar allá para buscarlo en internet y esas cosas.

E.- Me decías que sales a la una de la escuela, y a esta hora, como después de que sales, ¿a qué hora vienes llegando a mediodía aquí a tu casa?

1.- Llego como a las 2, más o menos.

E.- ¿Igual haces como una hora de vuelta?

1.- Sí.

E.- ¿De la escuela para acá?

1.- Sí, salimos y nos venimos, si más o menos es lo que se hace.

E.- ¿Tienes alguna otra salida que hagas tú por la tarde, fuera de las actividades de la escuela? Algo que hagas tú para salir de recreación, a divertirte, a pasear.

1.- Pues salimos con amigos, así a veces. Ahí nos reunimos en el centro o vamos hacia otro lugar.

E.- ¿Y con que tanta frecuencia lo haces?

1.- Pues ya en tiempo de escuela es muy raro, casi no salimos. Pero casi siempre sería el fin de semana, lo que es el sábado o el domingo.

E.- Ah muy bien, ¿y en qué te desplazas para llegar a estás salidas? ¿igual en transporte público?

1.- Sí, igual.

E.- ¿Hacia qué lugares visitan, hacia dónde están esos lugares?

1.- Casi donde voy yo, es ahí a lo que es Fórum o lugares ahí en el centro, pues parques y me gusta mucho, en lugares así públicos. Me gusta más.

E.- ¿Te gustan los parques?

1.- Sí, me fascinan.

E.- ¿Qué es lo que te gusta?

1.- Pues se siente como que se relaja uno, estar ahí al aire libre. No me gusta estar tanto así en lugares encerrados.

E.- Ok, ¿Qué tipo de parques visitas?

1.- Pues a donde he ido más es al parque Las Riberas, por el río y eso, me gusta mucho el agua.

E.- ¿Y te has encontrado algún inconveniente, alguna dificultad al visitar o caminar por el Parque Las Riberas?

1.- En el parque, creo que no.

E.- Y me decías que la camioneta la usan muy poco aquí en la ciudad, ¿Por qué la usan poco?

1.- Pues, porque casi no, aparte de porque gasta mucha gasolina y no, pues para andar así para los lugares y eso, pues gasta más uno y la usa uno como cuando va para algún lugar de terracería y eso, es cuando la usamos nada más.

E.- ¿Por economía? Para ahorrar un poco.

1.- Sí.

E.- Ok, ¿Alguna vez sales de noche aquí en la ciudad?

1.- No, casi no.

E.- ¿No? ¿Por qué?

1.- No sé, como que no me gusta salir. Hay veces que, si cuando vamos así a un evento o algo, sí. Pero ya como para las 10 u 11, ya me regreso. Pero, así eso no es tan usual, es así de que, si ando, a veces así de que, con mis maestros, amigos si íbamos a conferencias y eso, en eso si me gusta mucho andar. A eso si voy cada rato, en la noche.

E.- Cuándo llega a pasar que sales en la noche, ¿en qué te transportas?

1.- Me traen en Uber.

E.- ¿Te traen en Uber?

1.-Sí.

E.- Ah ok, muy bien. Las compras para abastecerse aquí en tu casa, ¿Dónde las hacen?

1.- ¿De lo que es para alimento?

E.- Sí, para alimento.

1.- Lo compramos a veces que en la Ley o en el mercado.

E.- ¿En cuál Ley?

1.- En la Ley del Centro.

E.- ¿Y quién las hace?

1.- Pues hay veces que voy yo, y hay veces que van mis hermanos.

E.- Ok.

1.- O vamos todos.

E.- ¿Y en que van?

1.- En el camión.

E.- ¿En el camión? Ok, ¿cada cuánto las hacen?

1.- A veces que cada semana o cada tercer día.

E.- ¿Alguna razón en especial por la que prefieran esa Ley o el mercado?

1.- Pues a mí en el mercado lo que es carnes y eso me gusta comprar más, porque se me hace como que está más fresca, porque ya ve que en la Ley venden así empaquetados y eso y se me hace como que tienen más tiempo. Y no se me hace que este tan, pues de mejor calidad las cosas, como en el mercado, se me hace que han estado mejor.

E.- ¿Y se te facilita llegar a estos lugares?

1.- Pues de hecho a la Ley no, está muy complicado. Porque ya ve que aparte de que siempre hay mucha gente, de hecho, las banquetas ahí están muy mal, no se puede caminar. Ahí es por donde, una de las partes donde le he dicho que hay demasiados hoyos y todo eso.

E.- Ahí en el centro.

1.- Por esa calle, por donde está el mercado, si se complica mucho para caminar.

E.- ¿Alguna vez te ha tocado caminar de aquí a la Obregón?

1.- Sí, todos los domingos a veces, porque todos los domingos el camión de aquí deja de pasar temprano y camino de la Obregón para acá.

E.- ¿Y qué te encuentras en el camino? ¿Qué dificultades te encuentras?

1.- Pues, esta súper mal, porque la calle aparte de que tiene demasiados hoyos así de baches y ahorita con la lluvia y eso, charcos así por todas partes. Y pues las banquetas de hecho, no está muy bien ahí que digamos, no es de que se pueda guiar uno por la banqueta. De hecho, yo siempre me vengo por la calle y pues también está mal porque no se puede caminar muy bien por ahí.

E.- ¿Tú antes de salir de tu casa planeas tu ruta?

1.- Sí, pues casi todos los días hago así de, pues ver hacia dónde voy a ir y eso.

E.- ¿Y qué es lo que tomas en cuenta para planear tu ruta?

1.- Pues a ver qué es lo que me conviene hacer, decidir correctamente.

E.- Bueno, entonces te podría decir que tú eliges el transporte público para andar. Resumiéndolo, ¿Por qué eliges el transporte público sobre los otros, sobre el Uber, sobre el taxi, sobre tu camioneta?

1.- Pues todo sería por economía, porque un taxi y todo eso te cobra mucho más caro, que en un camión.

E.- ¿Qué opinas del transporte público de la ciudad?

1.- Pues, está bien por una parte y mal por otra. Porque si hay muchos choferes que no te respetan tanto así, de muchas personas de que se suben y ya vez que no se esperan a que tú te sientes, o van así pues caminando y no dejan casi que se bajen las personas para cuando ya están dándole. Y pues hay otros que, si te esperan a que te subas y al igual, los espacios que supuestamente son para personas de discapacidad, casi siempre están ocupados. De hecho, me ha pasado muchas veces que me tengo que ir hasta atrás mejor, porque las personas no te dan el lugar, y aparte de que no te ayudan ni para que te sientes. Lo que a mí se me ha hecho mal últimamente es que hasta los choferes andan fumando ahí en el camión, y digo pues se me hace una falta de respeto también para el público, porque ellos deberían de tener la responsabilidad de saber que no andan solos.

E.- Así es, ¿y cuál es tu experiencia en el transporte público? ¿has tenido algún inconveniente, alguna mala experiencia, alguna buena experiencia también?

1- Pues mala experiencia, pues es que uno les dice a los choferes así de que te bajen en tal lugar y pues no te bajan. Así se pasan tu lugar y pues también por eso, de que no te respetan el lugar y pues, buenas experiencias pues han sido de que hay muchos choferes te bajan, te ayudan a que te subas o te ayudan a bajar y todo eso.

E.- ¿Has tenido alguna clase de accidente cuando tú, no sé, en las vueltas que tú haces?

1.- No, así accidentes no.

E.- ¿Cuáles son las rutas que más utilizas tú para moverte?

1.- ¿De camión?

E.- Sí.

1.- De aquí, pues uso siempre el Lombardo y el San Miguel.

E.- ¿El San Miguel dónde lo tomas?

1.- Ahí en el centro, es en el que me voy para C.U. Y pues ando en el Margarita, Lomita-Cañadas, pero, así como que casi no me gusta. De hecho, en el Margarita, casi siempre que ando son choferes como que son bien sangrones y digo no pues, porque en el San Miguel siempre me han tocado buenos choferes de que, si les dices tú que me bajen en algún lugar, siempre me han bajado. Y hay muchos que pues no lo hacen y hay veces que voy así a lugares que no conozco y pues no me dicen donde me tengo que bajar y pues tengo que andar batallando.

E.- Sí, ¿Qué es lo que tú necesitarías que hubiera, que tuviera el transporte para poder ser un poco más…para sentirte más segura en el transporte o para facilitar tu viaje?

1- Pues en ese caso lo que sería, pues que ellos serían más así en el aspecto de que saben que uno pues tiene ciertas limitaciones, porque como en eso de que, de hecho hace algunos días me pasó de que venía en el Lombardo y el chofer me bajo como tres cuadras antes de aquí y me dijo, yo hasta aquí llego, que ya no me puedo ir yo de aquí, que no sé qué, de ahí se regresó y pues yo me quede así, no tuvo ni siquiera la amabilidad de bajarse y decirme para donde me viniera, porque me quede así de aquí para donde, y pues fue lo que se me hizo mal de él. Y pues digo, en ese aspecto si tienen que ser más sensibles a las necesidades de uno.

E.- ¿Los choferes? Pero, por ejemplo, si tuviera mejoras no solamente en los choferes, sino a lo mejor en los camiones en las calles o en eso, ¿Qué es lo que te ayudaría a ti a ubicarte mejor o a ser o a no tener que preguntarle a la gente?

1.- Pues uno con lo que se ubica puede ser con los topes, pues es lo más fácil, ya vez que muchas veces cuando vienes por toda la Obregón hay camiones que se vienen derecho y pues ahí como que no te ubicas por cual calle vienes, porque se viene todo derecho, y ahí pues topes y eso sí nos ayuda en ocasiones.

E.- Y si hubiera, por ejemplo, a lo mejor paradas indicadas, ya vez que ahora te bajan donde sea. Y si hubiera paradas indicadas, y en estas paradas hubiera sonido.

1.- Pues mucho más práctico, porque así uno identifica el lugar ya donde tú te vas a bajar.

E.- ¿Crees que te ayudaría a ti?

1.- Pues sí, es mucho más práctico, porque así si al chofer se le olvida decirte pues ya tú ya sabes dónde te vas a bajar.

E.- Así es. De acuerdo a las necesidades que tú tienes de moverte dentro de la ciudad, y estoy hablando así de la ciudad, transporte, todo lo que tú usas para moverte, para desplazarte, todo lo que disfrutas de la ciudad o usas de la ciudad. ¿Cuál consideras que sean los principales obstáculos que se te presentan para moverte?

1.- Pues lo más complicado es en las calles, porque cuando caminas y eso se te dificulta mucho porque no tienen buenas condiciones muchas de las banquetas, no puedes guiarte tú y es donde se me ha hecho lo más complicado, más que el transporte, porque pues en el transporte se te dificulta por eso, porque si vas a algún lugar que no conoces, si no te dicen o pues te pasas y eso. Pero se me ha hecho más complicado en ese aspecto de la infraestructura de la ciudad que si se necesita mejores banquetas para uno poder guiarse.

E.- ¿Tu percibes un ambiente de inseguridad o de seguridad aquí en la ciudad?

1.- Pues de seguridad, no siento que sea así inseguro.

E.- ¿Nunca has tenido alguna mala experiencia?

1.- No, gracias a Dios que no, que siempre me he sentido segura. De hecho, yo soy así de las que, si no me siento segura en algún lugar, por ejemplo, cuando llegamos aquí de que, pues mientras yo no sentí la seguridad, de yo ubicar el lugar y eso, pues no me gusta salir. Ya que me siento segura pues ya salgo, gracias a Dios se me ha hecho bien todos estos, pues todo por donde he andado se me ha hecho así pues seguro todo, no me siento insegura.

E.- ¿En qué cambio la manera en que tú te movías o te desplazabas cuando te viniste a vivir aquí desde la 6 de enero?

1.- Pues cambió totalmente, yo antes, yo nunca había andado sola, hasta que me vine para acá ya fue cuando empecé a andar y pues fue mucho mejor, porque así ya tienes más independencia tú y liberas más a tu familia también, de que no dejen ellos de hacer sus cosas, ni yo las mías porque no tengamos tiempo, tanto pues ellos como yo.

E.- ¿Y antes porque no andabas sola?

1.- Pues realmente yo no tenía ni idea que yo pudiera andar sola. Y pues ya, cuando yo llegue a la universidad fue cuando una maestra me dijo que ellas daban clase de orientación de movilidad y pues ellas me podían enseñar para que yo pues ubicara con el bastón las cosas y ya aprendiera a cruzar calles y ubicar lugares. Y ya fue cuando, pues ella hablo con mi papá y pues sí, le dije. Para mí se me hacía interesante como que, al principio imposible, como voy a cruzar una calle, como voy a cruzar sola y pues gracias a Dios que, si me decidí, pues fue más experiencia, darme cuenta de que yo si podía vivir una vida normal, no tenía por qué limitarme, porque realmente la que se limitaba era yo porque no sabía que podía hacerlo.

E.- ¿Te daba miedo?

1.- Pues sí, pero, así como que no sabía cómo hacerlo, ni cómo iba a hacerlo. De que una nueva vida de tener que salir tú solo a enfrentarte a una sociedad, de que no sabes que es lo que hay afuera y pues si como que te da miedo.

E.- Entonces hace prácticamente, ¿hace cuánto tiempo hace que andas sola por la ciudad?

1.- Dos años.

E.- ¿Dos años?

1.- Sí.

E.- Ok. ¿y antes quién te movía?

1.- Pues mis papás o mis hermanos tenían que andar conmigo.

E.- ¿Tus papás estaban aquí?

1.- Sí.

E.- ¿De qué manera te movían? ¿En que se movían? ¿En transporte público, carro?

1.- No, con ellos siempre hemos andado en carro.

E.- Ok, ¿Qué es lo que disfrutas ahora de la ciudad? ¿qué es lo que más te gusta?

1.- Pues me gusta pues el salir al parque, el poder ir a la escuela, el disfrutar lo que son, como te digo los parques y pues todo, el ambiente de la ciudad me gusta.

E.- Eres urbanista.

1.- Sí, me gusta toda la ciudad.

E.- Muy bien, ¿alguno de ustedes tres trabaja?

1.- Pues mis hermanos estaban trabajando, pero ya no.

E.- ¿Ya no?

1.- Apenas van a entrar.

E.- ¿Y los ingresos para vivir aquí de dónde?

1.- Mi papá nos da.

E.- Su papá les da, ok. ¿Y cuánto gastas tú en transportarte al mes?

1.- Pues al mes, pues al día son que, como 40 pesos ahorita, como unos 800 pesos más o menos.

E.- ¿Al mes?

1.- Sí.

E.- ¿Y cuánto representa del ingreso de tú? Bueno, eso eres tú, ¿verdad? Tus hermanos, ¿tienes idea de cuánto gasten en transportarse?

1.- Pues lo mismo, pues toman así los mismos camiones. Aunque de hecho yo ahorita es cuando gasto más, porque antes estaba aquí en la prepa y nada más tomo un camión de aquí al centro y del centro para acá. Que vendrían siendo como unos 400 y él gastaba los 800, porque él si se iba hasta C.U.

E.- Ah, ok.

1.- Ya hasta ahorita, es cuando estoy yendo.

E.- Entonces se podría decir que más o menos unos 2400, 2500 pesos es lo que gastan ustedes, verdad, en transportarse al mes.

1.- Sí, es mucho gasto.

E.- ¿Consideras que es mucho gasto?

1.- Pues en transporte sí, más por el aumento ahora, pues sí.

E.- ¿Y qué tanto representa de los ingresos de esta casa, el gasto en transporte? ¿Qué tanto porcentaje?

1- Pues casi, pues la mayoría gasta más en eso, yo creo.

E.- Sí, pero, por ejemplo, si tu ganaras por decir, esta casa tiene 5000 pesos de ingresos mensuales y tú gastas 2500 pues significa que estás gastando más o menos el 50%. ¿más o menos que porcentaje gastan ustedes de lo que ustedes tienen para vivir, en transporte?

1.- Pues así sería más o menos, 50 – 60%.

E.- ¿La mayoría del gasto es en transporte de ustedes?

1.- Sí.

E.- Entonces es el primer gasto que ustedes tienen, es el gasto más fuerte que tiene tu casa.

1.- Sí pues, pues ya lo que es pues luz y agua, pues en la comida también gasta uno, pero no gastamos tanto, porque a veces para la semana traemos unos 1000 o 2000 pesos y pues en el camión gastamos muchísimo.

E.- Consideras, bueno me decías que tu gasto, que tú consideras que tu gasto es algo, ¿verdad? ¿Cuánto sería tú, lo que estarías, que dijeras esto sería lo ideal que yo pagara en transporte?

1.- Pues un 20% menos.

E.- ¿Qué harías con ese dinero que te ahorras, que te ahorraras? ¿En qué lo gastarías?

1.- Pues principalmente que necesitamos cosas para la escuela y todo eso que es algo que sí, que gastamos mucho, de hecho. Pues para mí, yo tengo muchos gastos también en ese aspecto que tengo que comprar material como, para adaptar las cosas para yo poder estudiar y pues si compraría otras cosas que me hagan falta.

E.- ¿Te están haciendo falta cosas al respecto?

1.- Sí, de hecho. Si tengo que limitarme por gastar así en transporte, porque eso tiene que tenerlo uno, si no, no sale.

E.-Exactamente, ¿alguna vez has dejado de ir a alguna parte porque no hay para transportarte?

1.- Sí, de hecho, unos días que sí, no podía mandarme mi papá y pues mejor evitamos el salir.

E.- ¿Y te quedabas en casa?

1.- Sí.

E.- ¿Y alguna vez tocó que no fueras a la escuela porque no tenías para el transporte?

1.- Sí, se me hace que una vez.

E.- Ok, hay alguna situación o algo que te haya hecho, además de la falta de recurso, bueno de dinero para moverte o algo, ¿hay alguna otra cosa que te haya limitado a ti para quedarte mejor en tu casa, ahora que ya sabes transportarte sola? Que ya sabes moverte sola.

1.- Pues a veces que me sienta mal o como que estoy como enfadada que no me da ganas de salir a ningún lado.

E.- Sí, pero que no sea condición tuya, que no sea condición de cómo te sientes o algo, sino que sea una situación externa, que te haya pasado algo, que te de miedo.

1.- No, eso no.

E.- Bueno, pues mira, por mi parte es todo lo que yo quería platicar contigo. Si tienes algún comentario, algún, algo que quieras añadir, agregar a esto que hemos comentado, mira fíjate que una vez me paso no sé, o mira que tal calle, o que yo encuentro dificultades en esto, o lo que tú quieras comentar, ¿tienes algo, algo más?

1.- Sí, pues como te digo que la mayor dificultad en lo que yo he visto en que hay demasiado problema es en aspecto, de que pues ya vez que has visto en el centro, no sé si te haya tocado que hay muchas calles que supuestamente hay rampas, también están súper mal, casi se va de paso uno, o hay unas que están así que no tienen realmente el acceso, así para la persona que supuestamente debería de darse en ese aspecto.

E.- ¿Te encuentras rampas muy empinadas?

1.- Aja, y pues todo eso de las alcantarillas, casi es con lo que más me he topado, es lo que se me ha hecho más mal en ese aspecto de las banquetas y calles así que no están muy accesible.

E.- Y este, bueno, ahorita se me ocurrió, ¿aquí en tu colonia tu caminas mucho o no?

1.- Aquí, no.

E.- De que pasearte por la colonia.

1.- No, solo salgo de cuando voy a tomar el camión.

E.- ¿Es el único recorrido que tú haces?

1.- Sí, de hecho, es lo único que conozco, lo demás no conozco.

E.- ¿No lo conoces? Ok, ¿y por qué no lo conoces? ¿Por algo en especial?

1.- Porque no he ido hacía los lugares así, no conozco de hecho, no me ubicaría para ir a los lugares.

E.- ¿El parque alguna vez lo usas? El de enfrente.

1.- Si, cuando vienen mis sobrinas y eso, de que vamos ahí.

E.- ¿Pero tu sola, de salir a pasear al parque?, ¿no?

1.- No, no sé llegar al parque.

E.- Cuando vas de aquí a tomar el transporte público, me dices que usas más la calle que la banqueta.

1.- Sí, porque pues no se puede caminar así muy bien, aparte de que están los árboles y eso, como que está muy restringido el acceso por esas banquetas.

E.- Está muy chiquita.

1.- Sí, no se puede, pues como que no se puede guiar mucho uno, o hay veces que pues hay carros y de todo ahí.

E.- ¿No tienes espacio para caminar ahí?

1.- Sí.

E.- ¿Y te encuentras cosas invadiendo la banqueta?

1.- Sí, porque pues está así de todo, no se puede caminar así, o hay veces que se puede golpear uno, por eso mejor me voy por la calle.

E.- Y al respecto de aquí de la colonia, ¿sientes que es segura, que es insegura? ¿Sientes alguna clase de inseguridad aquí?

1.- No, se me ha hecho un lugar muy tranquilo, desde que llegamos aquí no he visto algún inconveniente o algo no.

E.- ¿Y te gusta más aquí que donde estabas antes?

1.- Pues por la comodidad sí, pero por el espacio se me hacía más padre allá, porque como estaba por la Obregón y todo, pues más a gusto.

E.- ¿Te gustaba más que estuviera más céntrico?

1.- Sí, me gusta más que esté céntrico.

E.- ¿Y esto se podría considerar que es un obstáculo para ti el que este más lejos?

1.- Pues de hecho sí, si se te dificulta porque así para moverte y eso, pues de hecho sí, cuando recién me vine pues si batallé mucho, por el tiempo para aprender y eso, y pues allá si se me hacía más a gusto por esa parte de que pues puede uno salir más fácil y pues aparte tienes tiendas y todo más cerca. De que si se te ofrece algo pues puedes ir, y pues del otro modo tienes que esperarte aquí a que vengan o ya sea mis hermanos o alguien más para poder ir a comprar algo.

E.- Ok, ¿utilizas la tienda de aquí de la colonia?

1.- Hay veces, cuando me bajo del camión y llego y compro algo de ahí.

E.- Ok, bueno pues, por mi parte te digo, es todo. No sé, ¿algo más?

1.- Pues ya, sería todo.

E.- Pues muchísimas gracias, te agradezco muchísimo.

Código de entrevista: E-Lr-VI

Nombre ficticio: Elena

Sexo y edad: Mujer, 27 años

Elena, E-Lr-VI

E.- Bueno entonces, lo primero que le voy a preguntar es su nombre completo para nosotros poder…

1.- Sí, Elena. Sí, yo sé de estadísticas algo porque estudie administración pública, una maestría, y hacía cosas así.

E.- Ah ok, que bien, perfecto.

1.- Para hacer una intervención del Gobierno y ahí nos las pasábamos haciendo no sé cuántas hicimos, cuestionarios a las personas de ahí de Valle Alto. Entonces si tengo noción de…

E.- Ah, perfecto. Elena…

1.- (Apellidos).

E.- (Apellidos), ¿y cuántos años tiene, Elena?

1.- 47.

E.- 47 y, ¿aquí en su casa con quien vive?

1.- Aquí ahorita, con mi hija de 15 años y el de 18 viene de visita. Está con su papá en Guadalajara.

E.- Ah muy bien y, ¿Cuál es su grado máximo de estudios?

1.- Maestría en Administración Pública.

E.- Perfecto. Bueno, ¿usted cuánto tiempo tiene de vivir aquí en Lirios del Río?

1.- 4 años.

E.- 4 años, ¿Y dónde vivía antes?

1.- En Guadalajara

E.- Entonces, usted se vino de vivir a Guadalajara aquí directamente a Lirios del Río.

1- Así es.

E.- Así es. ¿y qué fue lo que le llevo a escoger Lirios del Río para vivir?

1.- Que aquí abajo vive mi madre, entonces yo me separé de mi pareja y me vine a iniciar de cero. Entonces ella me ofreció que construyera aquí arriba con un préstamo que le otorgaron en el trabajo, y por eso me quede aquí.

E.- Ah ok, construyó aquí. Perfecto.

1.- Por lo económico del inicio. Era lo que más se me acomodaba, verdad.

E.- Sí, claro. ¿usted sabe cuánto cuesta o costo en promedio las casas aquí en Lirios de Río?

1.- Hace poco vi un estado de cuenta, de mi mamá. Me sorprendí mucho porque vi en el estado que la casa costaba, cuanto habrá sido, no me acuerdo del monto, pero ella tiene 14 años pagándola y ha pagado una cantidad semejante a lo que costó el precio original de la casa y solo lleva pagado los intereses. Pero no me acuerdo si era 150 o 250, algo así. No tengo la cantidad clara, el dato claro, no.

E.- Ok, y en cuánto a lo que le agrada de la colonia que aquí habita en Lirios del Río, ¿Qué es lo que destacaría?

1.- Hay algunos vecinos muy amables, aunque tengo, hago poca amistad. Porque la mayoría sí tienen mucha violencia intrafamiliar, y mejor no interactuó, hay alcoholismo, el vecino de aquí que se acaban de cambiar era un verdadero problema para todos, porque tenía música súper fuerte, viernes, sábado y domingo. Hablamos con él, todo el mundo empezó a hablar con él, yo no sé, un milagro de Dios, a través de una intervención, pero ahora el carro está guardado, que porque está descompuesto y hemos descansado de él desde hace como un mes y medio.

E.- ¿Ya no vive aquí?

1.- Ahí está, pero el carro está guardado, y se va en camión. Entonces no saben si fue una intervención divina, o vinieron y lo amenazaron. ¿Qué instrumento utilizó Dios? No lo sé, pero no dejo de darle gracias. Y así hay muchos problemas, la verdad, en la colonia, yo como me tocó construir arriba, me toca oír, como mi patio está solo, todo. Cantidad de violencia, yo si quisiera poder vivir en otro lugar, porque el nivel educativo es bajo, hay muchos factores que me atemorizan, hay mucho…

E.- ¿Cómo qué?

1.- Aquí les llaman punteros, en Guadalajara le llamaban halcones. Y son muchachitos, que no tienen la oportunidad y andan en motos cruzando la colonia en todo momento, vigilando. Yo llegué con placas de Guadalajara y me siguieron hasta que me metí, se quedaron observándome, no, al principio, cuando yo llegué al principio. Entonces yo sé que estamos como en tierra propiedad de delincuentes, pero pues, gracias a Dios estamos bien y cuidándonos nomas, cuidando a mi hija, teniendo precaución de las salidas y entradas. Entro yo sin dejar de observar alrededor, porque antes había mucho asalto, pero hubo un periodo en el que no sé qué organización, si legal o bueno ilegal ha de haber sido, pero no sé de dónde, empezaron a morirse todos los delincuentes. Hubo un periodo en el que hace como unos 10 años y 15 empezaron a morirse y ya, se calmó la delincuencia, al menos está del robo de casas, había mucho robo de casas. Ya no.

E.- Y dice que le gustaría cambiarse a otro lugar a vivir, ¿ha pensado como a donde le gustaría vivir?

1.- Pues mira, a mí el D.F. me gusta mucho por el asunto cultural, hay mucho arte, cosas muy interesantes, personas muy interesantes. El nivel educativo es alto, hay mucha creación en todos los ámbitos. Guadalajara no es tan así, pero si hay, es un intermedio. Aquí en Culiacán es muy poco, todos luchamos por el pan de cada día y no hay mucha oportunidad para lo demás. Pero no sé, a mí me gustaría, pero me dicen pues, en todos lados es igual, y es cierto la delincuencia en cualquier lado, yo aquí lo que me importa es que está mi mamá, está mi hermano a un costado, aunque a veces haya

fricción, sabemos que, si hay un momento de necesitar ayudar, de si en algún momento necesitáramos algo, estamos todos. Eso es lo que…

E.- Los lazos familiares.

1.- Los lazos, así es. Nos apoyamos unos a otros.

E.- Entonces podría decir que gran parte del que usted está viviendo aquí tiene que ver con…

1.- Por la seguridad de mi hija, sobre todo, si porque tiene 15 años.

E.- Bueno, ¿Qué es lo que le agrada? Porque me decía que le desagrada de la colonia, ¿hay algo que le agrade aquí?

1.- Que hice mi casa como yo quería. Yo estoy feliz aquí adentro.

E.- En su vivienda.

1.- Cada quincena hago algo pequeñito y he ido avanzando, la primera habitación que está pintada y queda a punto de su logro. Hace como dos meses puse por fin la impermeabilización, ya no se me mete el agua. Ahorita yo estoy enfocada a concluir toda la imagen que yo tenía de mi casa aquí, más adelante no sé. A mí me gustaría mucho que mi hija terminara la prepa y que se sacara una beca en el extranjero y podernos ir a otro lado. Porque si hay más calidad educativa y de vida en el extranjero, entonces eso es mí, es como a largo plazo, que digo ojalá. También quisiera que mi hijo se fuera, a mi hijo le gusta el cine y yo sé que es en el extranjero es donde va a poder desarrollar obviamente eso. Está en Guadalajara, va a entrar a una universidad de cine y pues yo espero que quieran, porque no quieren, ellos no son…Yo siempre he querido irme al extranjero, ellos no, ellos son más como el papá que no le gusta moverse mucho.

E.- No pues hay que alentarlos.

1.- Y me gusta, lo que me gusta de la colonia, bueno que es lo que me imagino porque no he tenido oportunidad, es que, si hay algo de vegetación, si hay algo de árboles, no está como otros lugares espantosos. Pero no sé si te fijaste en la entrada, acaban de construir una serie de casitas como de tres metros, con dos metros de altura, supongo, pero es una cosa pequeñísima de una habitación y las están vendiendo. Eso va a traer muchos problemas, no nada más para la gente que vive ahí, son hornos. Si yo aquí me aso y esto no tiene tres metros de ancho, o sea, el frente de esas casas yo creo que es el ancho de mi sala. Entonces pues eso es la falta de regulación y la corrupción del gobierno, porque como permiten que hagan eso.

E.- Claro.

1.- Y, pero de ahí en fuera la colonia tiene espacios verdes, y me gustaría ya que este un poco más desocupada mi casa, promover eso, hacerla más verde, eso me gustaría, hacerla más verde y dar algunos cursos para que los niños vayan teniendo una perspectiva diferente. Que yo sé que hay mucha carencia aquí, los niños cenan papitas con coca.

E.- Se puede decir que el nivel socioeconómico de la colonia es bajo.

1.- Mira es bajo, pero hay secuestradores, hay narcos, hay de todo lo que tú te imagines. Me ha tocado ver algunas cosas y no he podido hacer nada, no.

E.- Claro, así es. Y si, por ejemplo, si se cambiara aquí de colonia, de vivir.

1.- No tengo idea, en estos cuatro años he trabajado mucho y no he tenido oportunidad de reconocer Culiacán. Porque yo me fui hace como 25 años y volví ahora. Venía nada más de pasear, pero llegas con la mamá, con la tía, y ya vámonos.

E.- ¿Es de aquí? Originaria de Culiacán.

1.- Si, yo me fui a los 25, entonces. No he tenido así que diga yo, en este lugar de Culiacán me gustaría vivir, porque yo sé que en los lugares donde hay alto nivel económico, a mí no me gusta la gente que vive ahí. Hay mucha soberbia, mucha actitud que me molesta y me he encontrado así que, o hay muchos narcos. Entonces no he encontrado alguna comunidad que me guste. Hay una zona nomas que vi, está Américas, y fui ahí nada más para ver a un amigo, que tuvo un intento a un infarto y está Américas, casi llegando al límite de aquel lado. Me dijeron que era una colonia que se había hecho

para universitarios, para los maestros, está Américas, bajas, bajas, hay un Quaker, un taller de Quaker, de aquel lado.

E.- ¿No es Interlomas?

1.- No, ese Interlomas ya lo conozco, no me gusta tampoco, está sin árboles. Esta muy… No, es todo Américas, bajas y está ahí Interlomas, se me hace que es un poco antes de Interlomas, y las casas están muy bonitas, tienen el techo arriba muy alto, tienen pilares afuera, tienen, las casas están muy bonitas. Y las callecitas están muy agradables, me gustó. Fui y visite a mi amigo y le digo, oye que bonita esta la zona. Yo digo que ahí sí, es la única zona que digo "ah me gustaría vivir ahí", sí. Pero son casas tan inmensas que necesitaría yo, no sé, sacarme la lotería.

E.- Sí.

1.- Porque ya sabrás, me he dado cuenta que, ya no te dan trabajo después de los 45 y yo tengo 47, entonces.

E.- Se ve más joven.

1.- Gracias, entonces digo, Dios dirá. Porque ya si Dios me tiene bajo techo y protegida del agua y del calor y han sido cuatro años.

E.- ¿A qué se dedica Elena?

1.- Ahorita, soy correctora de libros en una editorial.

E.- Perfecto, ¿y cuál es su horario de trabajo?

1.- De 7 de la mañana a 2 de la tarde.

E.- 2 de la tarde. ¿De lunes a viernes o lunes a sábado?

1.- Sí, el sábado me salvo de ir, porque estas 5 horas del sábado las trabajo entre semana. Yo debería salir, si entro a las 7 debería salir a la 1. Porque es el horario que nos permiten, 6 horas. Pero como entro a las 7, porque yo dejo a esa hora a mi hija, solita yo llego y abro y me pongo a trabajar. Entonces puedo salir a las dos, voy y recojo a mi hija, vengo y comemos y la llevo al violín o hacemos algo, de cuestiones de la escuela.

E.- ¿Trabaja por la Juan de la Barrera? En la colonia Tierra Blanca, ¿verdad? Es el lugar de trabajo.

1.- Sí.

E.- Dice que va y lleva a su hija y luego va y la recoge. ¿Su hija donde estudia?

1.- Ella estudia en el Jean Piaget. Porque cuando yo me divorcié, por violencia intrafamiliar, yo hui, pero hui porque sentí que ya mi vida corría peligro. Entonces me vine con mis hijos y mis perros, los subí al carro este que tú ves, y subí ropa y me vine a Culiacán. Entonces el papá, ya para ese momento ya tenía ingresos altos, pero por supuesto que yo no recibía nada desde hacía muchos años, solo la alimentación y él se encargaba de hacer los pagos de todo lo demás. Entonces cuando llegué aquí, yo no traía ningún papel, ningún documento oficial, entonces me dieron la oportunidad, como la directora de la escuela del Jean Piaget es conocida de mi mamá, ella me dio la oportunidad de meter a mis hijos para que no perdieran el año y poner pretextos ante la SEP mientras yo conseguía los papeles. Entonces yo estuve yendo a Guadalajara, fui e hice tratos, como el papá no había pagado la colegiatura, no me querían entregar papel. Entonces yo firmé letras, yo te prometo pagártelo de alguna manera, voy a estar enviando como pueda. Me tardé dos años en pagarles, eran 5 mil pesos nada más, pero no podía. Y ya conseguí el papel de mi hijo también, y cuando, en esa época no pagamos en la escuela, ni un peso porque no podía yo.

E.- Claro.

1.- No tenía trabajo, en principio, mi mamá nos alimentó. Entonces no pagamos, y yo dije, en cuanto termine el primer año, yo me comprometo igual aquí a pagar de alguna manera, ella nos dijo, no te preocupes yo te voy a becar, para que sea menos la deuda, pero gracias a Dios, aunque el papá no nos dio dinero durante este periodo, en el pleito, porque es un pleito como de mucho poder, el empezó a venir, a venir, a venir y empezó a darles dinero. Pero cuando al principio, antes de darle dinero a ellos, venía buscando demostrar ante los conocidos que él era la víctima y que yo había hecho muy mal en robarle a sus hijos, pero cuando en una de esas reuniones se juntaba, se juntó de nuevo

con la generación de su escuela, él es psicólogo de la UAS, y en una de esas ocasiones estando en la reunión, y él se enteró que varios de sus compañeras de generación tenían a su hija en el Jean Piaget. Él se empezó a quejar, él a donde llegaba se quejaba, - ¿Qué le pasa?, ¿Por qué los mete a la escuela más cara y quiere que yo lo pague? -. Yo me enteraba, yo me enteraba y decía no me importa, estamos a salvo y yo me las averiguaré. Pero en esa reunión se enteró que tres compañeras tenían a sus hijos ahí y le hablaron muy bien de la escuela y entonces el señor cerró la boca y fue y pagó todo. Y entonces, porque ¿cómo se iba a quedar atrás?, es muy soberbio, es muy así. Pero bueno, pero ya me separé, y entonces desde entonces él paga la escuela y ellos siguen ahí.

E.- Pues menos mal.

1.- Si, porque yo no sé cómo le hubiera hecho para pagar un año en esa escuela, con todo y beca. Yo no pensaba en eso, yo pensaba mis hijos están sin perder el año, eso es lo importante, Dios dirá. Y bendito el cielo ha puesto las oportunidades, entonces ya mi hijo terminó segundo de prepa y pues había muchos problemas porque es un muchacho y sentía que había dejado al papá y todo así, y además tenía la novia allá, y me dijo –mamá, me quiero ir a terminar la prepa en la prepa de mis amigos-, yo dije bueno, ya tiene 17 y medio, okey está bien. Y él se fue y ahora viene de visita cuando llega a venir el papá, que lo trae, porque él viene en carro con el papá. Pero a veces no trae al hijo, a veces sí, ahora lo trajo. Y la niña se quedó aquí, por más lucha que ha hecho, de todas las formas que te puedas imaginar, ella está convencida hasta ahora de que le conviene estar conmigo, porque el papá no alimenta, no cuida, nunca está presente en casa. Y aquí pues yo estoy.

E.- Claro.

1.- Entonces ella ahorita va a entra a prepa y ella quiso quedarse ahí. Y pues el papá estaba, le daba todo, es como una compra. Entonces yo quería que la pasara a la UAS, porque cuando estudie la Licenciatura, me han dicho que la UAS cuando vienen de privados los rechaza, pero le digo ya te quisiste quedar ahí, tu padre te apoya, pues sácate un promedio de 10 para que no te rechacen.

E.- Claro.

1.- Así es, y entonces ahí están. Te digo ahí están, yo no pago ni un peso, todo lo paga él, todo lo que implica, para esto, para lo otro.

E.- Pues que bien, menos mal.

1.- Es que sí, es que, de verdad, digo yo, si hubiera sabido que me iba, es que cuando vivíamos allá, vivíamos en un estado miserable, de verdad. No había ni para ellos, y yo no sabía que él ya ganaba lo que ganaba, yo me empecé a dar cuenta, años antes. Yo nunca esculco, es la responsabilidad de cada quien, y un día me encontré un ticket, por ejemplo, estábamos de pleitos y siempre fue muy difícil la relación y me dio mis cuatro mil pesos para la comida y yo me vine en camión, transporte urbano, me vine a pasar Navidad aquí. Entonces yo me pasé aquí Navidad y año nuevo, con mis cuatro mil pesos y nos devolvimos, y él se llevó a los niños a desayunar y yo me encontré un papel en la cama y lo desdoblo y voy viendo que le habían dado 70 mil pesos de aguinaldo, de esos 70 mil a nosotros tres nos habían tocado 4 mil pesos. Entonces me di cuenta de que cual era el estado económico.

E.- ¿Y antes no lo había percibido?

1.- No, yo no me había puesto a fijarme en él. Pero a partir de ahí, ¡carambas! dije, algo pasa. Yo sabía que, bueno tiene muchos problemas, todos tenemos problemas. Pero cuando ya empecé a ver la magnitud de engaño, en todos los sentidos, porque los otros engaños son obvios, siempre fue muy mujeriego. Pero ya, empecé a ver, a observarlo, y a tomar decisiones, costoso, muy costoso. Pero gracias a Dios…

E.- Bueno, ya tienen 4 años reconstruyendo algo.

1.- Sí, sobre todo ser sobreviviente ya es suficiente. Todo lo demás es extra. La gratitud es inmensa hacia todos los que me han apoyado y a Dios. A Dios y a todos los que me han apoyado.

E.- Perfecto, le iba a preguntar acerca de los desplazamientos diarios que ustedes realizan. Me dice que se va en la mañana.

1.- Yo salgo de aquí a las 6:30, tengo dos sobrinas, de prepa, de licenciatura ya las dos. Entonces yo salgo a las 6, llego a C.U. a las 6:30, ellas se bajan, porque entran a las 6:30 o a las 7, luego me voy por

toda la avenida el Dorado, la dejo, los dejaba a los dos, ahora la dejo a ella en el Jean Piaget y continuo a la Juan de la Barrera. Es mi, todo me quedo cerca, pues.

E.- Y ahí llegas y trabajas sobre las 7.

1.- Llego a las 7, salgo a las 2. Igual del coche, me dirijo por la Universitarios, la recojo en el Jean Piaget y me vengo hasta acá.

E.- El Jean Piaget es el de Las Quintas, ¿verdad?

1.- Sí, el que está en el Dorado y Malecón. Entonces llego aquí, ya preparé comida o la preparo en el momento, comemos, descansamos un momento si hay oportunidad y si no, nos arrancamos otra vez al centro, si no tuviéramos carro no lo hacíamos, yo lo sé, y nos arrancamos a su clase de violín o yo voy a un taller de literatura, o bien hay que comprar material o bien que llévame, que si me dejas ir a una comida o que el cumpleaños de fulanita. Y si me muevo mucho, me voy hasta por allá al Zapata, donde está el canal federalismo y Zapata, allá. Y, así pues, si todo el día, andamos.

E.- ¿Todo el día andan fuera?

1.- Manejo mucho, y gracias a Dios, como es el coche, siempre ha sido el transporte de los hijos, también lo paga. Él lo paga.

E.- Menos mal. ¿y cuánto gasta más o menos en gasolina?

1.- Yo le pongo como 500 pesos a la semana.

E.- 500 a la semana. El gasto, el carro es un carro pequeño, ¿verdad? Entonces no gasta mucho.

1. Es del que tiene, es de los más ahorrativos.

E.- ¿Mecánico?

1.- Si, hemos tenido que estarle metiendo, porque como ya tiene 7 u 8 años de uso intenso, entonces sí ha tenido muchos arreglos. Pero el papá los ha estado dando.

E.- Perfecto. Pues menos mal.

1.- Si, gracias a Dios.

E.- ¿y sus compras, donde las realiza y cada cuánto? ¿con que tanta frecuencia?

1.-Cada quincena. Llega cada quincena, recibo mi dinero, si no ha enviado el señor, el me da 5 mil pesos a la quincena, es todo lo que da así de alimentación o manutención. Eso me daba con los dos y cuando se fue mi hijo, ya no sé si me mando a preguntar, pero me dice oye que pensarías si nos diera la mitad de lo que da y ya teníamos que, tres años con 5 mil pesos para los dos. Y dije, ah lo demando y ya no pasó nada. Y entonces digo, o me cobran a mí, normalmente me cobran a mí y yo con eso pego la carrera al súper, voy por mi hija y ya vámonos al súper. Porque llega el día 15 y ya no tengo nada de comer, voy y compro para los quince días, congelo y con eso. Yo no voy al súper más que una vez a la quincena, si se me acaba algo hago otra cosa, pero no voy porque no tengo tiempo. Es muy cansado llegar del súper, guardar todo, son como una, en promedio son como cuatro horas.

E.- ¿Las que le dedica al súper?

1.- Sí, cuatro horas cada quince días. De repente no pues que tengo antojo, algo. Salte y si quiero hacer cualquier cosa y llego aquí al Nayeli.

E.- ¿Al que está aquí a la salida?

1.- Esta, bueno no está aquí justo. Salimos y hacía allá, como unos cinco minutos en el carro. Y es un súper, la persona que está ahí, el dueño del súper es muy, tiene responsabilidad social. Yo siempre compro acá en Ley del Fórum, porque por el estacionamiento, ya vez que es gratis. Y luego me cruzo y voy y pago, porque yo, todo lo que vez ha sido en abonos de Liverpool y Coppel. No he podido comprar así en concreto porque no me alcanza, yo con mi dinero. Yo gano 3 mil a la quincena. Entonces yo fui a la Ley y compré el kilo de limones a 40, porque había estado a 60 la semana pasada y dije bueno está en oferta, y vengo y ahí en el Nayeli, sabes que voy a llegar a comprar chorizo, tengo antojo, el de Nayeli es buen chorizo y el kilo de limón estaba en 14 pesos. Entonces ahora, lo hago al revés, llego a Nayeli, compro calabaza, y ya me voy al súper.

E.- Lo que halle más barato acá.

1.- Así es, yo sé que ahí va a estar más barato que en la Ley. Parece que después de que se murió, no, el chino, los hijos no. Normalmente pasa eso.

E.- Si, bueno, tendré que venir a comprar acá.

1.- Nayeli, está súper bueno ahí. Ah y bueno, la carne también ahí costaba el kilo como 30 pesos menos, y era Sukarne aquí y allá. Entonces te digo, yo voy ahí, la gente es muy amable, tú vez que entra la gente muy humilde también. Y es que hay mucha pobreza en toda esta zona, mucha pobreza y mucha necesidad de instituciones gubernamentales. Hay muchos niños que tienen retrasos y viven solos en sus casas, con la puerta abierta. Hay cosas muy tristes. Mucho maltrato, tanto animal como de niños y esposas, los hombres les pegan mucho a sus esposas por acá. Tú oyes en la madrugada y ahí me despierto, es muy triste. Oye, oyes los gritos y despiertas, ¿Qué pasó? Mira, me dan ganas de salir e irme caminando por la calle y gritonearle a la gente, pero ¿y si tienen pistola?

E.- Claro, es poner su vida en riesgo.

1.- Exacto. Pero bueno, ya. Ya me dijo el doctor que me tengo que adaptar porque si no me va a dar un infarto cerebral. Que estoy muy estresada y mis dolores de cabeza, empecé a tener mucho dolor de cabeza, puro estrés. Y mira, cada día me levanto y digo las cosas así están y yo hago lo posible y ya no me ha dolido la cabeza.

E.- Así es.

1.- Ni modo.

E.- Perfecto. ¿Y los inconvenientes o contratiempos que se cuándo usted hace los desplazamientos diarios que tienen?

1.- Las salidas, esta calle tiene mucho hoyo. El carro se me daña.

E.- El mal estado de las calles.

1.- Sí, el mal estado de las calles, son hoyos muy grandes, charcos. Cada rato soy clienta VIP, como se dice, frecuente del señor de ahí de la llantera. Porque son una de estarle sacando clavos a mis llantas, clavos y tornillos. Hay mucho daño, te digo. Bueno es eso, es que las calles están muy angostas, y yo, por ejemplo, así como me metí, no lo dejo afuera porque al principio, cuando todavía no habilitábamos los dos estacionamientos, me daban chanza de ponerlo ahí enfrente, para no dejarlo en la calle porque luego los coches te rozan, porque están muy chiquitas las calles, están muy angostas. Y luego, si todo el mundo deja el carro en la calle, pues más. Pero me quisieron abrir, entonces el carro tiene que estar adentro de la cochera para estar seguro y ese, es eso, lo angostito, al ponerme yo así que llego a veces en la noche y vienen los vecinos queriendo llegar a su casa, si tienen que esperarse a que yo baje a quitar un candado a quitar el otro, abro las puertas, el perro lo hago para allá, me da pena. Me da mucha pena, es disfuncional se podría decir así, el diseño de las calles. Lo único, nosotros tenemos suerte de que está el parque, y a veces quien llega a visitarnos, no tenemos muchas visitas, pero se pueden poner de ese lado de la calle o allá en el parque. Porque aquí si te fijas, todos son cocheras, todos son frente.

E.- Sí, no hay manera.

1.- Esa es una de vialidad, me preguntas nada más, ¿verdad?

E.- No, de todo.

1.- Esto te digo de la música muy alta, los viernes, sábado y domingo. Es casi seguro que vas a dormir en medio, como si tuviera la música aquí adentro de la casa. Súper fuerte, no sé cómo les invierten tanto a esas bocinas, son una envidia de bocinas. Pero es una música, y tenemos, lo que tenemos son tapones, esos que usan los bomberos.

E.- ¿Y duermen con tapones?

1.- Dormimos con tapones. De verdad Nayeli, no es posible dormir sin tapones. Allá en la esquina hay una casa de citas, y llegan los tipos el viernes y hacen una fiesta. Y música, y carcajeándose toda la noche, diciendo leperadas y groserías. El muchachito de aquí, pues es muchachito buena gente, hablamos con él, oye bájale al bajo. Porque si pueden poner la música súper alta y no me pasa nada, la oigo aquí, no, me pongo a bailar mejor para no enojarme, pero cuando ponen el bajo que no sé qué es, que parece que es una moda, que rompen cristales con él, me dicen. No sé qué es

objetivamente, pero me dijeron que es el bajo, las ventanas hacen esto (hace ruidos), hacen vibración. Es un dolor de cabeza tan intenso, que siento como que voy a enloquecer, de verdad siento que voy a enloquecer, y me pongo mis tapones y me pongo la almohada en la cara y esperar.

E.- ¿Y eso por la noche?

1.- Es un tormento.

E.- Parece que les gusta la noche.

1.- Sí, ya no ha pasado te digo desde hace mes y medio, dos meses hemos estado en paz. Gracias a Dios. Al muchacho le llamamos la atención, cuando el borracho de acá dejó de hacerlo porque el carro se le descompuso, que espero que dure mucho tiempo descompuesto, empezó el muchacho y fuimos y le dijimos. Mi mamá le dijo, oye, las ventanas están vibrando, -hay si discúlpenme, jeje-, y lo quitó. Y es que lo pueden quitar, el viernes, por ejemplo, el sábado, yo me dormí hasta las dos de la mañana, porque a esa hora quitaron la música de enfrente y los de enfrente te digo, el niño, el muchachito pues pone su música, ok, no hay problema es tolerar. Pero lo que pasa es que fue un cumpleaños, entonces hicieron una carne asada y ok, hay que tolerar. A las dos de la mañana me acosté el sábado por que la música estaba aquí en la casa.

E.- Sí, la tenían aquí en el cuarto.

1.- No tenía caso de irme a acostar. No tenía caso, entonces me puse a hacer cosas. A las dos que se apagó, ya, vámonos a dormir.

E.- Esperando turno.

1.- Así es.

E.- Esperando turno para dormir.

1.- Ese es el inconveniente, no.

E.- Me decía que su hija tiene actividad extraescolar, ¿verdad?, ¿A dónde me dice que la lleva?

1.- Al ISIC, ella estudia violín.

E.- Al violín, ¿en DIFOCUR?

1.- Sí.

E.- ¿Y a qué hora?

1.- Es que ahora se llama ISIC, ¿no sabías?, se llama Instituto Sinaloense de Cultura, ya DIFOCUR ya no, tiene todo más de un sexenio que dejo de llamarse DIFOCUR, y tiene una escuela de música, tienen taller libre, técnico y licenciatura. ¿Te quieres salir? Ven, ven. Ven bonita, órale. Ven, ¿te quieres salir? Ve para allá, ándale pues. Vamos, ya no está lloviendo al cabo y tienes la alfombra (le habla a la perra).

E.- Dice que hay una plaga de pulgas y garrapatas, ¿y eso por qué?

1.- Pues yo creo por tanto animal callejero y dicen que por el calor. No, y nosotros fumigamos aquí, mi mamá compró una bomba, porque cada fumigación te cuesta 500 pesos y la última fumigación no sirvió para nada. Entonces compró la bomba y compró la cipertropina o no recuerdo cómo le llaman.

E.- Un líquido.

1.- Cimetropina, algo así se llama, y hacemos la preparación y fumigamos toda la casa cada mes, ella sabe los periodos. Primero es cada 15 días y después es como cada 6 meses, algo así. Está calmado ahorita, a nuestro perro lo bañamos, la medicinita cuesta 150 y nos dura como para mis perros dos, nos duran como para unas 5 veces. Yo se las aplico y ya andan sin pulgas y garrapatas, o se les suben y se les caen, porque si no es una infestación que hasta nos pica a nosotros.

E.- Que le iba a decir, ah, me decía que su hija va al ISIS, y me imagino que usted escogió esa porque no hay muchas opciones de estudio.

1.- Es porque es más económico.

E.- ¿Es más económico?

1.- Ella tomó unos talleres, y además me queda en el centro. Yo ya la dejo y voy al museo, o la dejo y voy a mi taller o ahí mismo está mi taller de literatura. Es mi zona.

E.- Como que se organizan las salidas para...

1.- Sí, así es, es como mi zona conocida, no lo sé, supongo que hay otras instituciones, pero no las he buscado, porque encontré ahí el maestro que da taller de literatura es excelente, y por eso yo empecé a ir ahí.

E.- ¿Ahí mismo, en el ISIC?

1.- Sí, yo iba primero con él en el cuadrante creativo, porque vi en el periódico. Pero luego empezó a dar aquí y yo lo siento mejor, yo siento más mi área aquí que allá en el parque.

E.- ¿En el centro?

1.- Sí, pues yo toda la vida, cuando estuve aquí, trabajé en la editorial de DIFOCUR, cuando era DIFOCUR. Entonces como que uno se familiariza no, y ahí vamos al teatro a la sinfónica cuando se pone, ya vez que cada jueves, hace mucho que no vamos, no se si no hay o que. Pero si, estábamos yendo cada jueves, algún jueves no podíamos ir, pero nos gusta ir ahí.

E.- ¿Y con qué frecuencia va a las clases?

1.- Ella va martes y jueves, y yo voy miércoles.

E.- Siempre se trasladan en carro, ¿verdad? ¿y cuánto tiempo hacen más o menos de aquí a allí?

1.- 20 minutos, sabes es que también nos trasladamos en Uber, porque como el carro empezó a descomponerse mucho y había que movernos, el papá de mi hija le puso en su celular el Uber, de manera que él es el que paga. Entonces cuando hay alguna situación de que es muy lejos o es muy noche, que yo estoy muy cansada que yo no quiero manejar ya porque es final del día y es un asunto de ella, por supuesto, si es mío, entonces digo bueno pide el Uber. Y pide el Uber, yo me quedo ahí con ella, a veces pido algunas cosas no, y ya pido el Uber. Cuando hay indisposición del carro o mía, mía es muy poca, pero si usamos eso.

E.- Me decía que cuando es muy noche prefería pedir el Uber.

1.- Cuando estoy muy cansada yo.

E.- Ah, ok. Por una cuestión de cansancio, más que…

1.- Sí, sobre todo cuando es viernes y sábado, yo ya no estoy completa. Tengo que descansar.

E.- Para desplazamientos que ustedes, o salidas que ustedes tengan para recreación…

1.- Es la sinfónica, es el Jardín Botánico, a veces ya tenemos rato sin ir, porque ha habido mucha actividad de quinceañeras, de mi hija, que ella sale de ramo y que hay que ir tales actividades previas. O sea, hubo mucho movimiento social y dejamos de ir a eso. Vamos a caminar a veces al Botánico, pero ha sido muy poco. Vamos con una amiga que nos invita a su casa a cenar, allá para el Costco. ¿Qué más hacemos de recreación? Voy con mi abuela a visitarla hasta la Escobedo, por la colonia Hidalgo. Pues nomas, y los talleres, el taller de literatura es netamente recreativo, es como mi felicidad y los de ella que son de violín. Vamos al MASIN que está alrededor, pero eso es cada vez que lo cambian.

E.- ¿Al cine, no lo visitan?

1.- Sabes que a mí me gusta mucho el cine, pero más bien llevo a mi hija, porque se quedó de ver con unos amiguitos para ir al cine y luego voy y la recojo. Pero yo no voy porque en realidad yo tengo una actividad social muy limitada, porque he estado entregadísima al trabajo. Trabajar y obtener recursos, entonces si me llega trabajo extra, lo tomo.

E.- Sí.

1.- Y eso es estar y estar trabajando. La recreación apenas este año empezamos a salir un poquito más, pero nada más. Salimos en esto de Surutato, a esto que es viajes comunes, salimos a Badiraguato.

E.- Pero ya fuera de la ciudad.

1.- Si, esa fue nuestra salida. Y otra vez salimos, eso fue este año, o finales del año pasado. Y en este año fuimos a las, ¿Cómo se llaman?, las bolas, las piedrotas.

E.- Las Labradas.

1.- Esa, me acuerdo de unas piedras. A Las Labradas, igual en viaje común. Porque salir solas es muy peligroso. Entonces se hace el viaje común, mi mamá trabaja en el Seguro Social dando clases de corte, entonces va un camión lleno de viejitos. No somos muy atractivos, ahí nos escondemos dije yo. Y vamos y venimos en paz, no nos ha pasado ninguno susto, bendito el cielo. Ya ves que dicen que asaltan los camiones, pero también dicen que cuando vas en un camión así de los equis dueños de la zona, tienen la lista y saben quién va y no hay problema. Entonces esas dos salidas hemos hecho en finales del año pasado y ahora el 21 de marzo.

E.- Y aquí en la ciudad, me decía que su hija a veces va al cine con las amiguitas. ¿Con qué tanta frecuencia va?

1.- Más de la deseada, pero es que le digo hija apenas puedo, tantas vueltecitas y de pilón. A veces lo que hace es quedarse en la escuela y comen y ya se van al cine porque ya la otra mamá las lleva. Y a veces se va con una amiga y esa mamá las lleva al cine. Yo a ver, con qué frecuencia ira al cine ella, una vez al mes, talvez.

E.- Una vez al mes, no siempre dice, no siempre la lleva usted.

1.- No, si me puedo escapar, me escapo. Y es que con este calor y andar manejando, deberás a veces siento como que, como si me adormeciera. A veces siento como atención dispersa, a veces tengo que descansar. Me he enfermado, he tenido que ir al doctor y es puro cansancio, y empiezo a dormir más.

E.- Claro, descansar.

1.- Sí.

E.- La verdad hay que darle pausas al cuerpo, ¿y a comer fuera, salen?

1.- Sí, yo tengo por costumbre desde que llegue aquí, como sabía que yo no podía salir mucho. Tomé por costumbre que a mí me pagan mi quincena y los invito a comer, y el papá cada vez que viene, los tiene todo el día con él, desde las 8 de la mañana, me los entrega a las 12. Hasta el día de mi cumpleaños, el día de las madres, y entonces todo el día los lleva a desayunar, a comer, a cenar, con los parientes, no los suelta. Entonces ellos, terminan ese periodo, cuando viene en puentes, es que los atiende, ahora sí está con ellos, antes no estaba, ahora sí.

E.- Bueno, suele pasar.

1.- Pero es una compañía a veces nefasta. Ha habido periodo en que al principio cada vez que él venía yo tenía que llevar a Amanda al médico, porque estaba amarilla, con diarrea, tifoidea, con una gripota, hasta que le dije...Me quede, creo con su hermana, es que son fregaderas que cada que venga tenga que llevarla al doctor por cuestión emocional, porque hay desplantes, hay desprecio, hay agresiones psicológicas. Ese hombre no está bien y parece que se calmó, ahora tiene más cuidado. La última fue que a mi hija le dio tifoidea con que más, a ver déjame me acuerdo, le dio junto dengue y tifoidea y estaba muy mal. Hubo otra ocasión en que le compró una bolsa así de, un bote de esos tamborcitos enchilosos y esos se los comió a escondidas, porque sabe que su estómago, siempre ha sido de cuidado porque de chica siempre tomo antibióticos, tenía un problema de intestino, entonces su estómago es frágil, su estómago hay que cuidarlo. Y se comió todo el bote y entonces se tiró con un dolor, yo no sabía ni qué, ahí van, ahí vengo, no la podía alimentar más que con un juguito de zanahoria y manzana y se tiraba con el dolor, hasta que me di cuenta, encontré la, la…

E.- El bote.

1.- El bote, ¡nombre! me enojé tanto y despotriqué, y le dije a todo el mundo para que le llegará la información al tipo. Y le llego la información. Y entonces a la otra que vino, se fijaba bien lo que comía, caldo de pollo, se portó por primera vez como un papá cuidadoso. Y de ahí para acá ahí van las cosas. Entones ellos si salen a comer mucho, cada que el papá viene, todo el día. Y yo cada quincena los invito y en el trabajo a veces me voy ya tarde y lo que hago es pedir desayuno, y una señora a cuatro cuadras que cocina en su casa y vende desayunos. Entonces yo como ahí y desayuno ahí, como ahora que desayune a las 12, que ya se fueron, vino un cliente a revisar un libro. Esas son mis, no ir al restaurante, no, de repente no pues que ya no tengo en la casa y paso y compro unos consomés en el Aispuro, me los traigo y comemos aquí. O les gusta a ellos ir a las enchiladas allá en Las Güeritas, a mí me gustan las tostadas, a la mejor ponle en la quincena vamos al que yo invito,

bueno los dos invito, bueno no, uno invito yo y el otro es con lo de las comidas que él manda y vamos por ahí a Las Güeritas, así a lugarcitos.

E.- ¿Y Las Güeritas dónde está?

1.- Es un negocio que está en la bravo o está allá enfrente de la comercial mexicana, nosotros vamos al de la comercial mexicana y es un lugar…

E.- ¿Es cenaduría?

1.- Aja, hay gorditas, enchiladas, tacos dorados, flautas, que más venden ahí, esas con su caldito, están ricas, me gustan mucho. Y luego venden unas enchiladas de pata de res, una delicia.

E.- Habrá que ir a conocer.

1.- La verdad te las recomiendo mucho, vieras que limpio está. Sabe lo limpio.

E.- Porque es difícil también encontrar lugares que...

1.- Sabe, así limpio. Nunca nos hemos enfermado, para nada. Y todo es sabroso, se tardan un siglo en servirte, pero la verdad yo espero, no me importa, porque es muy sabroso. Te atienden amable, está muy bien.

E.- Pues súper bien, tendremos que ir.

1.- Enfrente de la Comercial Mexicana, así dice las güeritas. Creo que cierran.

E.- Ah, está por fuera.

1.- Sí, tú te cruzas la calle, ya ves el boulevard, te lo cruzas y ahí está, creo que cierran, no sé si los lunes o los jueves.

E.- ¿Y en que horario más o menos los visitan ustedes?

1.- ¿Ahí en las güeritas?

E.- ¿Es para cenar?

1.- No, cuando salimos de la escuela. Yo se chin, ahora si no tengo nada más que hacer, porque es final de quincena o algo pues, o es que sabes que no vamos a alcanzar a ir al taller si vamos hasta la casa, entonces nos venimos para acá. Muchas veces hacemos eso, o me llevo yo algo y en la oficina comemos, voy por mi hija y comemos en la oficina o voy por ella y pido ahí con la señora, y un solo alimento, una sola porción nos la comemos entre las dos, en la noche cenamos bien. Eso sí lo hago, cuantas veces lo haré, ponle en la quincena dos veces, a la mejor dos veces que es una situación de vamos a ir a la visita al doctor y a lo mejor no alcanzamos a venir hasta acá, porque es venir.

E.- Claro.

1.- Pedimos comida con la señora o vamos ahí en Las Güeritas, si nos queda tiempo, claro. Porque te digo que se tardan, entonces siempre es a medio día, a veces mi hija quiere tacos de cabeza, esos sí en la noche.

E.- Sí.

1.- Y vamos ahí el Banorte que está atrás, aquí por Universitarios, y está muy bien, está muy limpio. Es una familia, es que es familia la que, también allá es familia.

E.- Usted entonces, me llamó la atención que a veces se quedan a comer en la oficina porque no alcanzan a venir para acá, ¿eso lo ve como un inconveniente?, el tener que como, los lugares de residencia de trabajo a distancias considerables.

1.- Fíjate que no es la distancia, es el tráfico de la hora. ¿Se dice tráfico o tránsito? Lo que pasa es que a las dos y media la Obregón está intransitable. O sea, es venirte a vuelta de rueda, es enfrentarte a que los camioneros van bien encabronados y a toda velocidad. Es la hora, en que salen de la escuela y hay mucho movimiento ahí, mucho calor, mucha gente caminando por la Obregón, cruzando. Entonces es tenso, en la mañana no, en la mañana es una delicia. O sea, a las 6 de la mañana, toda la Obregón para mí, todo muy tranquilo.

E.- Es por la hora.

1.- Es la hora, la Obregón es muy chica, la ladrillera, hay mucho camión.

E.- ¿La Obregón de aquí hacia el Universitarios?

1.- Sí, hasta ahí donde ya se hace de cuatro, ya fluye. De Universitarios para acá, porque hay mucho camino para acá todavía.

E.- Sí, hacía el norte.

1.- Y hay mucha gente, muchísima gente y no tiene carro. O tiene carro pues, pero es mucha.

E.- Y usted se encuentra en el camión gente caminando, peatones, bicicletas.

1.- Sí, la bicicleta y que no tienen vialidad. Eso es mucho muy tenso, tú sabes que le das a una bicicleta y a lo mejor se mueren.

E.- ¿Le ha tocado ver alguna vez algo?

1.- Hay sí, me ha tocado ver muchas. Es que, cada rato atropellan gente aquí en la Obregón.

E.- A pie o de bicicleta.

1.- O de moto.

E.- O de moto.

1.- Es muy común.

E.- Muy común.

1.- Y también los choques son muy comunes.

E.- Claro.

1.- Y ya hay un choquecito y por donde pasas.

E.- Si, se detiene todo.

1.- Es que es muy angosta la Obregón, muy angosta, y te digo, como no hay vialidad la gente se atraviesa y todo. No deja de ser muy conflictivo. Yo sé que esa hora que salga de la escuela, para empezar, llegar a la escuela, todo el mundo va a la escuela y sales, la hija sale y se sube, el calor insoportable, el sol tan fuerte, tiene aire mi carro eh, sería imposible estar sin aire y venirme y todo. Todo ese camino de ahí, de lo que es Américas, del Malecón, cruzar Américas es lentísimo. Si me vengo por allá por el Dorado es un poco más rápido, pero llego a donde empieza el camino a Imala para acá y es a vuelta de ruedas.

E.- Universitarios.

1.- Sí, universitarios, llegar aquí a la Obregón es una eternidad. Y luego venirte por la Obregón hasta acá es otra eternidad.

E.- ¿Y siempre utiliza la misma ruta?

1.- Hay otra que si yo me voy hasta donde está el semáforo de la Oxxo y agarro una calle que es donde pone el tianguis los sábados, Martinica.

E.- Sí, para acá para Lomas del Sol que da, ¿verdad?

1.- No, aquí estamos Los Lirios y es más allá. Salimos y damos a la derecha y está un semáforo, esa es. Donde se pone el tianguis. Entonces si yo tomo esa, que es la única que cruza desde la Obregón hasta las Américas, esa es más rápida porque me evito el semáforo de allá, de la esquina de la Obregón que es muy lento. Y luego ese semáforo no lo respeta nadie, cuando es hora pico, no le importa, tienen el rojo y siguen dando vuelta, entonces no te dejan pasar.

E.- Salen de la Obregón.

1.- Ese no lo respetan, hay muchos problemas. Y el problema de que tú te atraviesas, es que esa gente que no respeta es esa gente que trae armas, no puedes. Y mira, yo me iba a las 6, y llegaba a las 6:30 si me iba por acá, si yo me iba por la Obregón no llego a dejar a mis sobrinas.

E.- ¿A esa hora a las 6?

1.- Sí, a esa hora, si yo me vengo a las 6 y agarro aquí esa callecita que me lleva hasta Américas, y llegó 6:25. Pero si yo me voy por la Obregón y doy vuelta así para dejar a mis sobrinas ya llego tarde.

E.- ¿Y qué le hace? ¿Cuál es la ruta que utiliza con mayor frecuencia?

1.- Fíjate que la que uso con mayor frecuencia es la directa, la más lenta. Pero es que yo me voy, a bueno, cuando mi hija va a clases si tomo esa. Esa que es la que me ahorra tiempo, porque llego así Américas, Universitarios, dejo a mi hija, o dejo a mis sobrinas y dejo a mi hija. Pero como yo, en esta época que ella no va a la escuela, yo voy al trabajo, entonces yo me tengo que ir directo, tomar la pura Obregón, pasarme la calle de mi trabajo, cuatro cuadras, luego retornarme e irme por la Juan de la Barrera. Yo siempre me tengo que ir por la que tarda más.

E.- ¿Y cuando está su hija en la escuela, casi siempre usa la ruta corta?

1.- Casi siempre la uso.

E.- No es corta.

1.- Es más rápida. Yo uso esa ruta, no me puedo ir matando porque hay mucha gente en la calle, es mucha gente la que hay en la calle, yo me voy y Américas y la dejo y ya de venida tomo lo que es el Malecón. Y a esa hora, aunque sean las 7 ya, no hay tanto, es un tráfico regular. Tempranito.

E.- Bueno. Cuando usted va a salir de la casa, me imagino, los viajes que ya son frecuentes, como la escuela, el trabajo, ya tiene su ruta bien definida, ¿no? Pero cuando tiene a lo mejor otra salida que no es salida frecuente. ¿antes de salir de la casa analiza por donde se puede ir?

1.- No, tengo mi Google Maps que no me falla.

E.- ¿Con el Maps lo hace?

1.- Yo salgo porque normalmente uno sale corriendo, no me alcanza el tiempo, a mí no me alcanza el tiempo. Salgo, prendo el coche, pongo a donde voy, calle y número y le pongo la voz. Y ya pongo esto así y me va diciendo, en 300 metros darás vuelta a la derecha, perfecto y doy vuelta a la derecha. Yo todo lo que me diga Google lo hago, porque me lleva de manera precisa y maravillosa a donde sea que voy.

E.- Sabe a dónde va.

1.- No sé, ese señor que inventó eso es un santo para mí, deberás.

E.- Le es útil, claro.

1.- Yo siempre hacía una hora más cuando iba a un lugar que no conocía, porque siempre me perdía. Llegaba, pero una hora después, se acabó.

E.- ¿Y alguna vez considera el gasto de gasolina para?

1.- No, porque todas las vueltas que hago son necesarias.

E.- Entonces digo, para elegir una ruta o la otra.

1.- Para elegir de una ruta a la otra, es que no, siempre tomo la ruta, como, es que Google te da la ruta más corta. Porque ya ves que te señala, yo normalmente digo, si voy a ir al Costco, yo ya probé, si me voy por acá por Universitarios, bla, bla, o si me voy por Obregón, bueno, no me voy por la Obregón, me voy por el Fórum y tomo el Malecón, porque ahí es un carril integrado. Yo así me voy, por facilidad, allá está integrado y acá no y agarro menos Obregón, yo prefiero agarrar menos Obregón siempre.

E.- Menos tráfico.

1.- La de acá, la ruta del Fórum, es más rápida. Y si no puedo, me voy por allá, pero entonces, yo ya probé, ya fui, por un lado, ya fui por el otro y veo que es menos tiempo y menos por acá, yo ya me casé con esa. Yo me caso con la de tomar aquí Fórum, tomar el Malecón viejo y ya llegar al Costco y de regreso igual. A mí me quedaría más fácil venirme por acá, por la Universitarios, no sé cómo se llamará allá, porque no tengo que retornarme, pero prefiero retornarme porque ya comprobé que el Malecón es más rápido.

E.- ¿Y a Costco va con frecuencia?

1.- No, voy cuando…Es que ahí compro la comida de mi perra porque esa comida…Lo que pasa es que mi perra se empezó a enfermar, ya tiene 13 años, está viejita. Pero empezó a tener muchas enfermedades de la piel, y entonces vi en internet que el maíz y la harina causan eso, entonces toda la vida lo alimenté con Pedigrí según por bueno, puro maíz y harina. Y entonces investigué y en

Costco no es tan caro como lo que te venden en otros lugares carísimos. Y no tiene harina ni maíz, entonces yo siempre voy a Costco cuando se me acaba la comida del perro. A eso voy.

E.- A eso.

1.- Y la tarjeta, el papá la paga. Entonces no tengo ningún problema.

E.- En usarla.

1.- Y lo que hago es ahorrar, porque la bolsa cuesta 700 pesos, pero yo sé que me va a durar dos meses. Yo le combino, yo cuezo arroz con avena, y compro huesitos de pollo, hago consomé. El perro se estaba muriendo, y el doctor de, no, es que el moquillo, no sé qué, le dieron medicina y ahí le lavé los ojos con manzanilla y le dieron medicina y se alivió. Porque yo dije, es moquillo, es como gripa y el consomé me ayuda a mí con la gripa, pues le hago consomé. Y la bolsona de huesos me costó como 20 pesos, una bolsona, hice mucho consomé, le estuve dando consomé diario y revivió.

E.- La que está aquí abajo.

1.- La grandota. Estaba así, ya no habría los ojos. Entonces te digo yo, eso me dura como dos meses porque combino, coco, arroz y avena y lo congelo, lo voy sacando. Y le doy a veces esa, avena con arroz, eso no le cae mal. Ahí voy, tratando de economizar. Pero por eso voy a Costco y compro perejil en hojita seca, porque me gusta mucho. Nomás yo creo, ciruelas España, ya son…

E.- Cositas.

1.- Una listita que ahí compro y que o hay en otro lugar. El atún, por ejemplo, te sale más barato que si lo compras en el súper, aunque esté en oferta. Sale más barato el atún, eso es lo que compro.

E.- Buen tip.

1.- Eh.

E.- Buen tip.

1.- Sí, sí.

E.-Bueno, su medio de transporte es el carro.

1.- El carro, el carro y el Uber cuando no.

E.- ¿Y el transporte público lo ha utilizado aquí en Culiacán?

1.- Cuando dejo el carro en el taller, porque como yo no tengo Uber. Si yo voy y dejo a mi hija en la escuela, me devuelvo, digo en el trabajo voy a llegar tarde, y recorro horario, me lanzó al taller, lo dejo y me voy en camión.

E.- ¿Y antes de que estuviera el Uber aquí en Culiacán, utilizaban el taxi o…?

1.- Si, tenemos un taxi, apenas tenemos cuatro años aquí, pero estas niñas ya tienen 20 o 22 años, trabajan en las ensaladas del Salads Inbox, entonces hay un taxi que se encarga de repartirlos a media noche cuando terminan. Y ese muchacho nos dieron el teléfono y es al que yo llamo. Porque es conocido de ellas, pues.

E.- De confianza.

1.- Yo lo llamo, él nos cobra una cuota más económica.

E.- Y bueno, ¿tiene usted una opinión acerca del transporte público de la ciudad?

1.- Es que es un carnaval, el transporte de Culiacán, en verdad.

E.- Buena palabra para definirlo.

1.- Es un carnaval, es así como si te subes y entraras en otra dimensión, no te queda más que observar y verlo con aceptación, no. Así como para, como estudiar o buscar, no sé, pues en México y en Guadalajara no se ve eso.

E.- ¿Qué, en específico?

1.- Pues es que allá si son transportes urbanos, y aquí es todo un show, pues. Aquí bueno para empezar lo del aire acondicionado, pues si es necesario, que bueno. Pero lo ponen como congeladora, se me va a enchuecar la cara de subirme del calorón afuera, y digo pobre gente se ha de enfermar, digo. Yo nada más me subo una vez y me bajo una vez, porque voy y dejo el carro al taller. Pero la

gente que diario tiene que estar asándose, porque es un calor muy intenso y entrar a esa congeladora y bajarse otra vez, oye la gente se enferma. Esos son cambios bruscos de temperatura. Y digo yo, porque no regulan la temperatura, y el gordo camionero va feliz en su congeladora porque no siente el frio. Y luego los que están siempre rodeando, eso no se ve en Guadalajara, ponle que, en Jalisco van acompañados de una persona, pero aquí van cuatro.

E.- ¿Garbanzos?

1.- Sí, será que aquí es mayor el desempleo, no sé, pero hay de todas las edades y luego van, a veces van sentados acá entre el usuario y van platicando con él. Y van platicando con todo el repertorio de vulgaridades que tú has oído, pues. Y digo yo, que le pasa, es como muy normal y las luces y los simios colgando y todo lo que es gráfico, como grafiti urbano.

E.- Dentro del camión.

1.- Yo cuando los veo me gusta, yo los veo como simpáticos. Veo viniendo un camión con todos sus laterales llenos de foquitos de colores y todo, es una fiesta, es bonito, a mí me gusta mucho lo brilloso, me gustan las luces de colores, me encanta. Pero a ellos los tienes que sufrir en cierto grado, porque las vulgaridades que no son graciosas, aunque el conjunto no deja de ser, como se podría decir pintoresco, las bromas que se hacen…O sea, tú vez que ellos van muy felices, eso es lo que puede ser muy disfrutable, ver una comunidad feliz, una unidad de garbanzos y chofer, y eso del colorido. Pero a veces la música es muy estruendosa y el aire no está regulado y las leperadas, tanta vulgaridad que dicen, no hablan de otra manera. De repente, no sé, es pesado, y eso que yo me subo a trayectos muy pequeños, yo no vengo desde el centro, yo nada más del taller a mi trabajo, y el taller esta entre mi trabajo y mi casa, por la gracia de Dios encontré a un hombre que no me robó, porque me estuvieron robando 3 años en diferentes talleres, y ya este señor me tiene mi carro bien, lo volvió a hacer práctico. Pero te digo, es pintoresco, pero si regularan que estuviera prohibido subir más allá de tantos grados, a lo mejor, a lo mejor cuando está atascado el camión está bien, pero cuando va poca gente, nos congelamos.

E.- ¿Y acerca del precio?

1.- Yo sé que es caro, pero como es muy poco lo que uso tengo que preguntar, me da pena preguntar cuánto es o le doy una moneda de diez y ya me dio lo que me da de cambio y no digo nada. Pero sí es muy caro, porque creo que está como 8.50 o 9.

E.- 9.50 está ahora.

1. ¿Ah sí? Pues es que es medio kilo de tortillas, y la gente no tiene que tomar uno. Eso que hicieron de hacer pedacitos las rutas es una desgracia. Yo antes cuando era una niña tomaba un Mandarina y llegaba desde una punta de Culiacán hasta la otra, después el Mandarina era Mandarina 1 y Mandarina 2. Y ahora, para ir con mi abuela tengo que pagar dos camiones. Pero la gente que tiene que ir a trabajar y tiene que pagar tres camiones, es un abuso, pues. Es casi lo de la canasta básica, entonces es un abuso, yo creo que es de los tantos abusos que hay, pero yo creo que eso es por tanta corrupción, de las autoridades que se suponen deberían de ver por el bien común.

E.- Claro, tal cual. Bueno y si hubiera, bueno, ¿considera que desde su vivienda tiene fácil o complicado acceso al transporte público cuando ha tenido que utilizarlo?

1.- Se puede decir que fácil, porque no estamos tan atrasados, hay lugares más atrasados. Pero difícil, porque los perros nos persiguen y nos quieren morder. O sea, lo bueno es que metieron una ruta hasta el fondo, que es el Lombardo, eso fue hace poco, el fraccionamiento duró mucho tiempo sin entrada de camión, y entró el Lombardo hace pocos años, no sé cuándo. Es muy bueno que llegó hasta acá, yo puedo caminar hasta la esquina, todo el mundo en el fraccionamiento, si te fijas, por ejemplo, está la calle por la avenida principal, el fraccionamiento está para ambos lados, cuando mucho hay dos cuadras. Esta fácil, porque caminas dos cuadras y tú sabes que vas a tomar un camión. El problema es que el Lombardo, a mí alguien me platico que no le dieron permiso de irse por la Obregón por cuestiones de política. El poderoso que tiene la ruta de la Obregón dijo, no te metes y entonces se tuvieron que ir por la calle alterna de la Obregón. El Lombardo sale hasta la calle anterior a la Obregón y se empieza a ir por ahí.

E.- ¿Es la que no está pavimentada?

1.- Exacto, es un lodazal, una serie de dunas ahí que tienes que ir, y es mucho movimiento, te bates muchísimo. Y se va, se va, por lo mismo despacio, y si se va recio también lo sientes, hace esto, culebrea tanto que haces una eternidad para llegar a Fórum. Creo que va a Fórum.

E.- ¿Cuánto tiempo hace?

1.- Lo que pasa es que yo me bajo a medio camino. Mi mecánico está a la mitad, yo me bajo, camino a la Obregón y cruzo y me voy caminando para allá cinco cuadras. Pero sí hace mucho tiempo. Y mucha gente lo que hace, bueno no voy a tomar un camión más, mejor camino hasta la Obregón y es insufrible el sol, porque no hay árboles en la banqueta.

E.- Y no hay banqueta.

1.- Y no hay banqueta, por eso te digo que hay mucha gente en la calle, me tengo que poner lista, tenso, porque van, yo llegó, yo me paro y me espero a que ese montón de gente que viene caminando me saque la vuelta y entonces me empiezo a mover. Y yo sé que tengo el riesgo, me pitan, me dicen cosas y demás sí, pero no voy a atropellar a una señora con su bebé. Entonces, pues si, la verdad no sé si pavimentaran esa calle fuera más fluido ese camión y la gente se fuera más, no sé…

E.- No tuviera que caminar hasta allá.

1.- Y una vez de esas, ahora me voy en el Lombardo. Pero en una de esas me fui, no llega el Lombardo, además no llega.

E.- ¿Tarda mucho en pasar?

1.- Sí, y me fui caminando por la Obregón, y si se me echaron dos perros encima. Dos perros venían decididos a agarrarme entre los dos cabrones. Y luego la gente se enoja porque agarras una piedra.

E.- Claro.

1.- O sea, yo los vi que venían, dije yo, ¡santo Dios!

E.- Es mi vida o el perro.

1.- Les grité, no, ellos como si hubiera oído misa. ¿Qué hago? Me dije yo, no me puedo agachar por una piedra porque me van a morder la cara. Y entonces instinto, ángel de la guarda, lo que tú quieras, le aventé un pie y dieron vuelta. Se fueron igualito, ladre y ladre con los dientes así, pero nada más levanté mi pie y dije que maravilla. Bendito sea el cielo, no me mordieron. Pero a mi hija ya la mordieron.

E.- ¿Sí?

1.- Fuimos por aquí por la tienda, y salió un perro y la mordió. Mi hermano el de la tienda de acá, lo agarró uno de esos muy bravos, ¿Cómo se llaman? pitbull. No la soltaba y le trabó la quijada, y ahí están, no se la podían quitar. Y fueron saliendo de la tienda las dos. Entonces yo acá hice un pancho.

E.- ¿Y está muy lejos la tienda?

1.- Está de aquí, llegas a la esquina y a la siguiente esquina.

E.- Sí.

1.- Y el perro era de enseguida, y acá es una, dos, tres cuadras y medias. No realmente no está. Pero te digo, yo hice un pancho y vi que salió gente tan humilde que me dio pena y le dije a ver, señora era una señora con un montón de hijos así chiquititos. Entonces me dio pena y dije pobre, porque se asustan. Y le dije yo, mire no la voy a demandar por consideración a usted, pero haga algo porque ese perro no puede estar en la calle. Imagínese que es un viejito, mi hija se alivia pronto, pero un viejito no. Y fui a la tienda y que mordió, y nombre ese perro ha mordido a toda la colonia, ¿en serio?

Sabes que después de que yo hice el pancho a la señora, que me puse a gritar de quién es ese perro y empezaron a salir todos los vecinos a abrir sus ventanas para abrir el chisme. Es así como chistoso la reacción de la gente, empezaron a abrir las ventanas y yo de quién es ese perro blanco, ese perro mordió a mi hija, ¿de quién es? Y ya salió la señora, salieron dos hijitos, y después de eso encerraron al perro. Es bien curioso Nayeli, la gente no tiene voz. A la mejor yo me animo, porque yo ya anduve por allá y tuve que enfrentar cosas, porque estaba sola y tú te enfrentas a la cultura de otro lugar y tienes que hablar.

E.- Claro.

1.- Porque en ese caso encerraron al perro, el perro ya no mordió a nadie.

E.- Y antes era de que no les habían dicho.

1.- Pues que pasaba, ya el perro había mordido a toda la colonia, un montón de gente, ya me dijeron nombre mordió a fulano, un mordedero de gente. Luego, aquí toda esa calle y el parque, todo alrededor del parque si lo usa, se van los muchachos y las muchachas, están los columpios, están risa y risa, va la gente a caminar, aunque este chiquito, llevan a los perros a caminar. Ese parque sí es usado, y el de acá también, eso es muy bonito, me gusta que estén los dos parques porque podrían haberlos omitido, y toda esta calle, Río Sena y el parque, si tú te fijas, en el parque, es el fin de la colonia, y para allá es el río y las ladrilleras y hay una puertita ahí, si nos da miedo, en la noche tratamos de no ir, yo no voy. Pero todas esas lámparas apagadas, mi lámpara que está enfrente es la única que sirve de aquí para allá oscuridad total, y hace poco se fundió todo y yo venía, y dije ¡ah chingado! qué oscuro está todo esto. Y pasó un día, pasó otro, y dije, bueno, estos mendigos de la comisión de luz que no pueden venir a arreglar eso, y dije ¿y si no les han hablado? Entonces ya me puse, oiga quiero reportar, ¿Dónde lo…?, no pues que tal número. Y oiga donde, que, al Ayuntamiento, oiga fíjese que, ah sí mire le voy a dar un número y ahí va a reportar. ¿Sabes que al día siguiente había luz?

E.- Era que no habían hablado.

1.- Pues ¿qué otra Nayeli?, si al día siguiente había, no puede ser coincidencia, no puede ser. Duró como semana y media en oscuridad total, y yo me sorprendí mucho. Qué raro, si toda esa gente tiene su casa en medio de la oscuridad total y ninguno de ellos habló. Y entonces, hace poco, después de esta segunda lluvia que fue muy fuerte, otra vez, oscuridad total. Pasó un día, pasó el otro, y dije, pues que hablen ¿no?, pasó el otro, pasó el otro y seguía oscuro. Y le dije a mi mamá, sigue oscuro, y la vez pasada que hablé al día siguiente vinieron, ah, pues habla, pues sí, y al día siguiente, no, ahora no fue al día siguiente, fue hasta el otro en la mañanita, ahí estaba el camión de la comisión o del Ayuntamiento, no sé, y ya arregló todo. La gente no habla, están más desilusionados que yo.

E.- ¿Y a qué se debe? ¿A qué piensa usted que se deba que no hablen?

1.- Pues me cuesta creerlo, pero que se debe a que desconocen, digo...Se debe a que desconocen los medios, los canales. Porque yo estoy decepcionada de todo lo que es el, este el aparato gubernamental tan nefasto, corrupto, egoísta y demás. Porque con tanto dinero que se han robado, otra sería nuestra calidad de vida. A la gente la enseñas y la gente mejora su calidad de vida, pero yo supongo que, si esa gente que está alrededor del parque, vive esa oscuridad tan intensa, es porque no conoce los canales. Oye, todo mundo tiene celular y todo mundo puede hacer lo que yo hice, oiga donde, oiga, que numero de, y muy amables, en el Ayuntamiento son muy amables, mire, anote por favor el número de código de reporte, y si no van mañana usted se comunica conmigo para darle seguimiento. Así, me sorprendió, yo esperaba estar eche y eche de este gobierno y mira, nada más porque somos colonia de la orilla. Y no es que nadie había hablado. Yo supongo que es desconocimiento, no puedo creer que la gente viva en esa oscuridad sabiendo que hacer, ¿apoco no se te hace?

E.- Claro.

1.- Y es que, si tú te fijas, si tú caminas por la calle vas a ver los niños y todo. La gente tiene poca oportunidad de acceder a cuestiones culturales, cuestiones que le hagan ver otra realidad.

E.- Trabajan mucho.

1.- Otras realidades, tener esperanzas, sentirte contenta, hay mucha tristeza dentro de las casas, hay mucho enojo, y con este pinche calor más porque ellos no tienen aire. Si te pones a ver hay muchas casas que no tienen aire y no sé cómo le hacen. Yo cuando hice la casa y ya puse rejas y me pude venir, porque estábamos con mi mamá, me vine. Amanecí en un charco en la cama, yo absolutamente mojada, y me dijo mi mamá, vente te vas a enfermar. Pues sí, porque no había aire. Y ya luego mi hijo tuvo la buena idea de decirle, porque yo no pido nada, porque está es mi casa, no quiero ninguna posibilidad de intromisión. Pero mi hijo le dijo, papi me compras un…¿Cómo les llaman a estos?

E.- Mini Split.

1.- Sí, oye papá, ¿y si nos compras un mini split?, ¿un qué?, porque no sabíamos que se llamaba mini split, y nosotros nos quedamos hasta los aires acondicionados, como en Guadalajara y D.F. no usamos, entonces cómpranos un mini split. ¿Qué es eso? Es así para el helar, bueno le compró uno

a cada uno, porque son dos, eran dos, a cada uno le pusimos en los cuartos donde ellos dormían, por eso yo no tengo en la sala. Pero apenas así nos pudimos venir, y luego ahí donde mordieron, de donde es el perro que mordió a mi hija, un día fui yo, porque yo le dije le encargo mucho, ¿está vacunado el perro? No pues sí, por favor enséñeme la cartilla, porque yo necesito ver, confirmar ahí que este perro está vacunado, sino para llevar a mi hija a vacunar. Y entonces, no pues sí, pero déjeme la busco, y un día de tantos que fui, no es que mi hija no está. Y fui y la puerta estaba, así como abiertita y yo toque y toque, pero la puerta estaba abiertita y no tenía cerradura, no tiene cerradura la puerta, tiene un hoyo. Y ahí estoy toc, toc, toc, y la puerta se habría poquito y nada, entonces empujé tantito la puerta y dije ¡buenas tardes!, la casa oscura, y llena con un cúmulo inmenso, era como si fuera un almacén de un recolector, de esos que andan en la calle. Así un montón de cosas amontonadas, no puedes, no hay sillones, no hay nada, me sorprendió tanto. ¿Cómo pueden esos niños vivir aquí?, eran tres niños, una abuela, una mamá y el abuelo, y adentro es un cúmulo de un montón de cosas viejas.

E.- Chatarra.

1- Entonces, ¿cómo la gente va a estar contenta? ¿Cómo la gente va a poder pensar en algo más allá de lo que es alimentarse? Si están así es porque el trabajo, porque trabajan todo el día y porque el trabajo apenas, el fruto de tu trabajo apenas alcanza para tomar agua y alimentos. Y tú te vas a la hora en que empieza a atardecer y hay un montón de chiquitillos flaquillos con su coca y sus Sabritas, y van y se sientan en la banqueta, esa es su cena. Yo no creo que la mamá les dé para eso cuando les va a dar de cenar, si ya viene siendo de la tarde noche. Esa es su cena, y si hay mucha desnutrición, hay mucho maltrato.

E.- Y hay algún programa o algo que se acerque, algún programa gubernamental que haya notado, trabajadora social.

1.- No he buscado.

E.- No, que haya operado aquí.

1.- ¿Qué yo haya visto? No sé, la persona, yo sé que hubo una persona que fue la que estuvo al mando, según esto de la asamblea de colonia.

E.- ¿Tiene organización?

1.- Tenía, había una, cuando entregaron Los Lirios, el Ayuntamiento vino y entregó el parque.

E.- Este se había formado por etapas, ¿la etapa más vieja es está?

1.- Es está, hasta esta casa, y de aquí para allá es la más nueva. Y a mi hermana cuando le entregaron la casa era la segunda etapa. Entonces la señora esa, una señora de pelo chinito, que es muy responsable, es la única que he visto con su perro con mecate y que recoge las popós. Yo también hago eso, pero yo me siento rara salir y recogerla, me siento extraña. Porque nadie hace eso, pero lo hago. Ahí el que me vea y aprende, ¿verdad? Aunque hace mucho que no los paseo, a mis perritos. Pero te digo, esa señora yo sé que ella era la directora, la presidenta, pero se cansó.

E.- Claro.

1.- Nadie iba a las reuniones, nadie colaboraba, los mandó a la jodida, y ya no hay organización. Y yo no estoy enterada, porque yo he estado cuatro años de manera intensa dedicada a hacer esto funcionar, a que mis hijos tuvieran un techo y que tuvieran cierta seguridad para contrarrestar ese bombardeo de dinero y manipulación, porque se los quería llevar. Entonces si ha sido difícil, porque actualmente son muy jóvenes y el dinero si deforma la realidad.

E.- Claro.

1.- Pero ahí vamos, con la ayuda de Dios, ahí vamos. Todos los días hago oración y bendigo mi casa. Ahí vamos gracias a Dios.

E.- Hace un momento comentó que el parque estaba bien, que la gente iba a andar al parque, ¿ustedes lo utilizan?

1.- Yo antes de entrar a trabajar, yo iba y caminaba ahí con mi perro, y daba y daba vueltas hasta que ya sudaba, para el estrés pues, y mi perro también. Eso es lo que he hecho. Mi hija no, mi hija, es que

yo tengo temor, tengo temor tiene 15 años y hay muchos narcos en la zona, entonces no salimos. Ya no salimos ni a la tienda.

E.- ¿La inseguridad las detiene?

1.- Es que tú los ves pasar, tú ves a los carros pasar, yo me he dado cuenta de que nos han vigilado porque tengo placas de Jalisco. Entonces claro, nos han seguido hasta aquí y se han quedado ahí mientras yo cierro el barandal. No volteo a verlos, yo sé, una de las veces fue muy…me impactó, porque se paró así con las luces prendidas y la música, pero era una música con un tipo de rap, no era música ranchera clásica de los narcos de Culiacán. Yo creo que ellos no eran de aquí. Algo así.

Se acercan y se quedan ahí con esa música muy fuerte, muy buena calidad de música, un carro muy bueno, pero no era camioneta, era carro compacto, pues. No era chiquito, se veía que era un carro que costaba, y entonces y yo estoy oyendo la música, oyéndola, y volteé y eran dos muchachos con su barba tan bien recortada, tenía así, finito. Parecían de película, yo nunca he visto alguien con una barba así de fina recortada y una camiseta, parecían maniquís. Parecían maniquís, el cabello súper cortadito, un rostro, no me pareció a mi típico sinaloense, finos los muchachos, con sus brazos así y con una sonrisa ligera. Haciendo, así como con la música (mueve la cabeza), los dos igualitos, no traían esa cachucha nefasta que usan los halcones, los punteros. Y haciendo así, con una ligera sonrisa, y ya los volteé a ver y ya. Mi hija no, mi hija se estaba bajando del carro, y dije no la vean, no. Y ya los vi, ellos vieron que los vi, yo seguí cerrando y ya empezó a caminar despacito, despacito, a vuelta de rueda. Ya que vieron que me bajé yo y que bajó mi hija, cerré el coche y se van. Ellos querían ver quien se bajaba del coche. Y ya esa fue, el último, cosas que me atemorizan, pues no son normales.

E.- Sí.

1.- Y otra vez me siguió otro, pero este era como un carro, como una camioneta, pero bien, un camioneton. Un camioneton, pero no esos de caja abierta, si no de caja cerrada, no sé cómo se llamarán, también me siguió. Ese lo vi que me siguió desde allá de la entrada, vino y me acompañó, yo me metí y el siguió. Me ven quien soy, me bajo del carro para abrir, ven que soy una mujer y se van. Entonces digo, no es nomás el pinche borracho mirón.

E.- Son organizaciones.

1.- Sí, mi hermano una vez le puso una pinta a uno que, un viejo que tiene su familia ahí y pasa mi hermana y le dice cosas a la muchacha. Pues fue y le dijo, lo puso en su lugar. Pues gente que no tienen límites y eso me molesta a mí.

E.- Claro, claro. No puedes vivir tranquila y segura en tu propia casa.

1.- Sí, eso es muy triste, yo por eso me quiero ir al extranjero. Es que no veo solución, es un asunto cultural, que habría que modificar desde las generaciones jóvenes, y las generaciones jóvenes están muy afectadas por la violencia de las generaciones que los cuidan, y por la cultura de las generaciones que los cuidan. Entonces que, lo más que puedo hacer es ya que tenga oportunidad, yo espero que esto no dure mucho, ya la veo armada, ya es mínimo, son detalles ¿no? Si cambio de trabajo y tengo un mayor ingreso, pues más rápido, poder hacer algo, por el bien de la comunidad, pero no vas más allá que hacer algo, porque las mujeres salgan de su depresión, no, y hacer acciones comunitarias, que agarrar lazos. Pero me expongo, porque el alcoholismo causa muchos problemas, no les gusta que sus mujeres aprendan, yo lo viví porque mi papá era alcohólico. No le gustan que oigan consejos, que abran sus ojos y vean que su calidad de vida puede mejorar, no les gusta.

E.- Claro que hay otras opciones.

1.- Y es muy violento. Te digo realmente yo estoy desesperanzada, pero pues Dios dirá.

E.- ¿Y si hubiera opciones cómodas y seguras de desplazamiento, que no fuera el coche en la ciudad?

1.- Yo las usaba. Yo bueno, lo que pasa es que, en Guadalajara, por ejemplo, el metro no me quedaba para llevar a mis hijos a la escuela, el metro es escaso. Es central, nada más, pero yo usaba el metro y yo usaba el de allá, el trolebús, yo lo usaba. Oye, pues yo iba hasta, iba con una señora que me daba masaje, muy económica, 150 cobraba, hasta una colonia lejísimos, hasta el final de una, y me tomaba mi metro y me tomaba el trolebús y vámonos. No me iba a ir hasta allá en el coche.

E.- ¿Y qué era lo que le hacía usar el transporte público en lugar del coche?

1.- La distancia. Oye, pues en lugar de gastar gasolina, porque Guadalajara si es muy grande. En vez de gastar gasolina y el riesgo, porque en Guadalajara también si hay mucho problema de tráfico, la gente. Es que la gente se mata por el cajón del estacionamiento allá, ya eso pasa en Guadalajara, se golpea por el estacionamiento. A un compañero le tocó ver que llega la chava y se quería estacionar y rápido llega el tipo y se mete. A mí me lo hicieron varias veces, y es mucho enojo. Me lo hicieron en el súper, me lo hicieron en la colonia donde yo vivía y es muy común. Y está muchacha se baja del carro y cuando el tipo se baja le dice, ¿Qué te pasa? No ves que yo estaba por meterme, y el tipo la golpeo, y mi amigo se baja el carro y le dice "cálmate, ¿cómo te pones a golpearla?". Él estaba así, también conmocionado, le dio un puñetazo, entonces…uno Guadalajara, igual que aquí, en Guadalajara a dos conocidos míos, les sacaron la pistola y se la pusieron de carro a carro, porque el otro iba peleando y este iba, y le pone una pistola, dos… A la hermana de mi amiga y a otra persona, que creo que tenía que ver no sé, si con el trabajo de la universidad, pero dos, supe yo que le mostraron la pistola. Es como, y además hay tanta glorieta, a mí las glorietas no me gustan, siempre terminaba la calle por la que no era. Ya ves que está así y tienen las calles como una florecita, y no tenía Google y entonces, ya me salí por donde no era y ahí te vengo de regreso, yo en Guadalajara no disfrutaba manejar.

E.- Por lo extenso que era la ciudad.

1.- Por las glorietas y por la violencia de la gente. Manejan violento, y además tienes que manejar rápido, también. Yo en el D.F, yo creo que sí, a lo mejor era por la edad, estaba más joven, yo disfrutaba mucho manejar, pero en el D.F. ya ves que vas a 80 o 100, todos juntitos, y yo disfrutaba, pero digo a lo mejor era que no estaba tan cansada. Si disfruto manejar, pero estoy muy cansada, es que son cuatro años, como te digo, muy intensos.

E.- Si me imagino. Bueno, de acuerdo a las necesidades, ya para ir terminando, de acuerdo a las necesidades que tiene de moverse, de hacer vueltas aquí dentro de la ciudad, ¿Cuál considera que sean los principales obstáculos que se le presentan? Así como un resumen de los principales.

1.- Pues mira, lo del uso del camión es porque hay caminar hasta la Obregón y está muy fuerte el sol, no hay banquetas y no hay árboles, y los perros. Y bueno, aquí sí está muy pesado, pero, por ejemplo, yo si veo el carro como primera necesidad, porque el carro significa para mí la seguridad de mis hijos. Yo me puedo mover más fácilmente, si hay calor o lo que quieras en camión, la salida pues, o me voy en el Lombardo, pero para mí es mucha la diferencia, a lo mejor por la zona que vivo, de la seguridad.

E.- ¿Se siente más segura en el carro?

1.- Sí, yo siento mucha seguridad.

E.- ¿Y seguridad en qué sentido?, seguridad en el ambiente, seguridad que hay en la ciudad o en cuanto al tráfico, de que a lo mejor los camioneros tienen muchos choques.

1.- Bueno, el ambiente. En cuanto al ambiente, yo me siento pues encapsulada. Entonces yo siento seguridad, yo normalmente cargo muchas cosas, voy y vengo, libros, mandado, el súper es horroroso hacerlo en camión. Yo lo hice muchos años mientras estuve sola en el D.F., con el papá de mis hijos y ahí vamos cargando las bolsas, se me estiraron más los brazos yo creo, porque era pesadísimo caminar cuadras y cuadras, ¿no?, con las bolsas. Entonces también, cuando eran chicos, para mi representaba mucha seguridad por el robo de niños, había mucho robo de niños tanto en el D.F como en Guadalajara, entonces yo teniéndolos en el asiento de atrás, sentía que no eran presa fácil, pues. Y bueno es eso, las calles, ya pensando en el coche, pues que las calles están en mal estado. Ahorita acaban de, porque esta este señor, el Jesús Valdez, se llama, pues ya ves que quiere, quiere ser reelecto, porque tiene un año ocho meses de funcionamiento no.

E.- Un año y medio.

1.- Claro que está haciendo, está haciendo las cosas como debe, en realidad. No está haciendo magnánimo, está haciendo las cosas como debe, como todos debieran de hacerlo. Pero porque está quedando bien, entonces ya pavimentó, era un hoyerío. Entre que te vas al pozo, el topezón así, entonces se te friega el carro por el pozo o por el tope, porque ponen topes a diestra y siniestra. Aquí pusieron, y los entiendo, hay niños, hay animales atropellados. Los vecinos ponen los topes, y ponen topes muy mal hechos.

E.- Sí, son los vecinos.

1.- Y muy mal hechos, el carro se te friega. Pero a ellos no les importa nada, no tienen carro. Entonces, aquí han puesto varios topes que dañan mucho, están muy filosos, muy picudos. Entonces es eso, las calles están en muy mal estado. Bueno, aquí los ladrilleros si nos representan lentitud, pero si salgo temprano no hay problema. Si se me atraviesa un camión de ladrillos ya te fregaste, porque no te puedes hacer para otro lado, y van así a vuelta de rueda. Pero yo a ellos les tengo tolerancia, ¿quién me mandó a no salir más temprano?, ni modo. Pero es eso, y te digo lo de los camiones, esa cantidad de groserías que dicen, y que sabes que, yo creo que también parte de la seguridad es que esta cultura en la que no nomás no hay respeto en general, hacia el otro, sino que, en particular hacia la mujer, hay un trato de minusvalía. La mujer no vale como para respetarla, y mi hija es mujer. A mí, yo mientras estuve aquí joven siempre me sentí en riesgo, siempre me sentí en temor, porque te tiran el agarrón, porque te siguen, porque se te pegan en el camión y no tienes como manera de defenderte.

E.- ¿Entonces definitivamente el ambiente de seguridad que hay, que usted percibe, influye en la manera en la que, en la elección del modo de transporte que usted realiza?

1.- Sí, yo mientras pueda tener coche lo voy a tener. Y espero que me alcance y que vayamos mejorando, no sé qué haría si no tuviera coche. Si no tuviera coche tendría que agarrar camión a fuerzas. Voy a tener que aguantarme los miedos ¿no?, no me va a quedar otra, mis sobrinas vienen en camión, dije yo, bueno es que, yo espero que si no tengo coche que mi hija esté más grande. Ya mis sobrinas tienen 20 o 22 años, ya se defienden mejor. Pero una de las plebillas de 15 años, entonces yo me acuerdo que cuando yo tenía 15 años, yo me sentía muy vulnerable y había mucho abuso, hay mucho abuso, como si no hubiera límites, no hay límites, no hay avance, no puedes hacerle nada al tipo si te manosea. ¿Qué hacer? ¿No? Muchas groserías, entonces eso, eso no se da en Guadalajara, al menos donde yo vivía en Guadalajara no era en la orilla, pues. Era una zona céntrica, y en el D.F. pues nada más sabes dónde debes de subir y como debes de tener cuidado. Si hay abuso en los metros.

E.- Si, muchos.

1.- Pero también en el D.F. yo anduve en carro, desde que mi hijo nació, yo me enfoqué a comprar carro y conseguí un crédito, hice todos los movimientos posibles y me tocó en la segunda ocasión, me tocó el crédito y compré mi primer carro. Allá aprendí a manejar.

E.- En el D.F.

1.- Fue tanto el estrés, Nayeli, que se me hizo un círculo en los ojos, se me pusieron blancos y toda la piel se me descascaró.

E.- ¿Del estrés?

1.- De aprender a los 31 años, aprendí a manejar. Es muy pesado, pero aprendí y ya tenía a mi bebé ahí, tenía…mi hijo nació cuando yo tenía 30 años, sí, porque en el metro me lo iban a aplastar. En el metro no puedes subir un bebé, entonces ya desde entonces tengo carro, por la gracia de Dios primero fue el mío, no lo pude sostener porque dejé de trabajar. Entonces al papá de ellos le dieron uno en el trabajo y él me lo dio a mí, él era director. Él dijo, "tú sabes si me lo das, se lo voy a pasar a mi esposa porque yo no lo necesito", el trabajo estaba a tres cuadras y se lo dio. Y él me lo dio a mí, y luego ese fue, y luego él compro el carro. Él tuvo un crédito y compró de ahí mismo en el trabajo, y compró el carro este. Con este tenemos ya como unos…es del 2010.

E.- 6 años, 7.

1.- 7 años de que el compró el carro. Siempre hemos ido en carro desde que nacieron los niños, y los dos sabemos que es por los niños, eso es como un acuerdo, tácito se dice, ¿no? Porque él tenía el otro carro, porque yo tenía a los mis dos chiquititos, y yo andaba para todos lados con ellos.

E.- Y allá, bueno cuando ustedes, cuando Vivian en Guadalajara me dice que, si llegaban a usar el transporte público, ¿no? ¿entonces cambia su movilidad al venirse a vivir aquí?

1.- Nada, no, si usábamos el transporte público, pero cuando yo iba sola. Hijos era usar el carro, ellos están acostumbrados, ellos no saben usar el camión. Yo ya dije, ya es hora, vamos en camión. Y ya hemos ido en camión, pero ellos no usaron el camión. ¿Sabes cuándo usábamos el camión? Cuando iba con mi mamá y cada uno se encargaba de uno, y entonces salíamos a caminar por Vallarta, nos íbamos en metro, en camión o en el metro y podíamos andar paseando juntos, pero no mucho, ésas eran como escasas ocasiones, normalmente nos íbamos en el carro, lo dejábamos lejos por allá donde

había posibilidad y caminábamos juntos por las avenidas, el centro, pasear, los eventos culturales, acá y allá. Caminábamos mucho, pero si preferíamos usar el carro cuando los niños estaban con nosotros.

E.- Pero aquí definitivamente no.

1.- No yo creo que por eso él ha dado un montón de dinero para arreglar eso. Te digo que me andaban robando en los talleres. Y si él siempre ha estado dando dinero, yo digo que por lo mismo. Porque preferimos mil veces traerlos en el carro, es mucho más seguro. Es mucho más seguro, traes el aire acondicionado, es que es mucho más seguro.

E.- ¿Y al respecto considera que su gasto en transporte, en gasolina, como piensa que es? ¿Cómo lo percibe? Es alto, es normal, es bajo.

1.- Considero que es alto, si considero que es alto pero que no me queda otra. Porque si pago camión va a salir más caro. Si porque como nos movemos mucho y, además si no tengo carro, no iríamos al taller, ni de violín ni de literatura, ni a eventos culturales, porque es que venir hasta acá y llegar aquí y comer y alistarte, y salir con ese sol para ir a un evento cultural, es muy costoso.

E.- Sí.

1.- Sí, muy costoso. Y llegar allá, para empezar los zapatos, caminar en estas calles es horrible, se te desparpajan los zapatos, te duelen los pies, se te tuercen los tobillos, porque hay mucha piedra. No hay ni banquetas, como viste. No hay manera, llegar allá yo creo que es muy como agotador, te cansas mucho, es muy alto el costo en todos los sentidos. Y luego salir, la sinfónica es a las 8, tenemos que salir a las 10, y a las 10 ya no hay camiones.

E.- Claro, las limitaría.

1.- Si, a la sinfónica tienes que ir en carro, porque a las personas que yo conozco que no tienen carro, o toman taxi o se van caminando hasta su casa, y es un riesgo eso. Cualquier…

E.- O simplemente otras personas no van.

1.- Si, no, te digo, yo por ejemplo me encontré a unos amigos ahí de hace mucho, "que ondas ¿cómo están? ¿Oye traes carro?", "no", ¿y cómo te vas a ir? "no ahorita me voy caminando así", y ya le digo, ándale vente te voy a llevar, ándale vente, y ya me los llevé. Pero entonces me di cuenta de que ellos van, con tal de ir se avientan a esta hora a caminar a su casa y no está cerca. Son de mi edad, es el esposo y la esposa, pero no deja de ser que está teniendo costo alto, la posibilidad de que te asalten o algo. Oye, mi sobrino, si es cierto que eran casi las doce de la noche, vive por acá cerca de C.U. porque está estudiando y salió de su departamento, el que renta ahí junto con sus amigos, para ir al Oxxo por agua, fue al Oxxo, ahí viene con sus garrafoncitos de agua, llegan dos tipos, lo agarran de cada brazo, lo tumban y empiezan a…lo bueno es que mi sobrino es un toro, se levanta y primero le da a uno y luego le da al otro. Llega la policía y le dice "¿Qué paso?", no pues es que estos me agarraron a golpes y entonces los policías lo ven y están todo, y le dicen "oye eres boxeador", no, pero pues vámonos, como que, yo no me subo, yo no me subo a la patrulla. No que sí, que vámonos, "¿Por qué?", "porque se estaban peleando en la calle". Pero no le estoy diciendo que llegaron y me empezaron a agarrar a golpes, "sí, pero ¿porque los golpeas? Tenías que ir acá a tres cuadras, hay una", ¿Cómo se llaman esas casetas?

E.- Sí, caseta de policías.

1.- "Aquí a tres cuadras hay una", "¿y para que voy a ir" les dijo, "si ustedes no hacen nada". "no pues súbete", les tuvo que dar sus 500 pesos. Fíjate, para que no se lo llevaran, a mi sobrino que salió a comprar agua. Entonces le dije a mi sobrina, mija, pues dile que piense muy bien lo que necesita y que no vuelva a salir en la noche, porque como dices tú es estudiante, y trabaja ahí vende en las ensaladas, apenas les alcanza el dinero a los muchachillos pues, y tener que dárselo al policía, porque los chavos no lo podían asaltar porque les metió una chinga. Pero se lo querían llevar, si les dijo "me están asaltando", tú estabas aquí peleando. ¿Qué te parece?

E.- Que fuerte, que falta de, ¿Cómo se dice? De dominio, de la autoridad.

1.- Sí, es que…

E.- Y te sientes vulnerable, o sea, te sientes vulnerable y además que no puedes hacer tu vida sin obrar mal.

1.- No puedes, siempre tenemos que estarnos cuidando, y eso cansa, agota. Yo tengo ganas de estar en un lugar donde no me tenga que cuidar. Y hace poco una amiga me dijo, platicando de eso, me dice que hay un pueblo en China donde los niños ya desde los 6 años, ellos van a la escuela sola, ¿Por qué?, porque hay absoluta seguridad en su pueblo. Ahí no, todo el mundo se ocupa de que todos estén bien. Pues sí, pero es una cultura, ¿Cuántos años tiene desarrollándose?

E.- No es imposible, pero se requiere de mucha voluntad en todos los aspectos de la vida cotidiana. O sea, ya en todas las instituciones.

1.- En las instituciones, a mí me han estado ahorcando las instituciones, y cada vez son más descarados. Ya ves que hace poco hubo como un intento de revolución, ¿no? Que empezaron a quemar Oxxos y yo dije, ¡santo Dios!, ¡ya se armó la revolución!, vamos a salir todos perdiendo, y como siempre en México, los políticos se van a salvar, van a disfrazase y van a seguir adelante. Cuando ya se calme el coraje, el coraje que estado ahí concentrado...

E.- La ira social.

1.- Sí, la ira social. Así es, y mira no se extendió, no siguió. Paso y ahí se quedó así nomás.

E.- En México, es el país de no pasa nada.

1.- ¡Ay sí!, es terrible.

E.- Bueno Elena, no sé si tengas algún otro comentario, algo que quieras agregar, tratar, cualquier cosa al respecto de lo que hemos estado hablando. Creo que hemos tocado varios puntos y pues te agradezco muchísimo la oportunidad de conocer tu punto de vista y poder conocer tu vida diaria al respecto de cómo te mueves, de las dificultades que encuentras y todo lo que ves aquí en la colonia. La verdad es que te decía, yo escogí esta colonia porque estoy haciendo una comparativa entre tres colonias de la ciudad, y me pareció precisamente que en esta colonia había muchas carencias. Pude haber escogido otra, en Culiacán hay muchas, muchos lugares con muchas carencias, otras que están mucho más carentes, pero la realidad es que la inseguridad, es aún peor, en esas colonias…

Código de entrevista: E-Lr-VII

Nombre ficticio: Gema

Sexo y edad: Mujer, 22 años

Gema, E-Lr-VII

E.- Lo primero que te voy a preguntar es tu nombre completo y tu edad.

1.- Me llamo (nombre completi), y tengo 22 años.

E.- ¿En Lirios del Río, con quién vives?

1.- Vivo con mi mamá, con mi hermana y el esposo de mi mamá.

E.- ¿Y cuantos años tienen ellos?

1.- Mi hermana tiene…va a cumplir 20 creo, no me acuerdo bien, mi mamá tiene como 43 y el señor tiene como 53.

E.- ¿Y cuánto tiempo tienen de vivir ahí en Lirios del Río?

1.- Pues, tenemos como 10 o 11 años.

E.- ¿10 o 11 años? ¿Fueron de las primeras personas que llegaron ahí o cuando llegaron ya había mucha gente?

1.- Cuando llegamos ya había mucha gente. Es que nosotros vivíamos en Mazatlán, pero nos cambiamos para acá. Y empezamos a rentar, pero ahorita ya tenemos nuestra casa.

E.- ¿Y rentaron ahí mismo en Lirios del Río?

1.- Sí, sí.

E.- ¿Qué es lo que fue lo que los llevo a moverse de Mazatlán para acá?

1.- Pues que mis papás se divorciaron. Y mi mamá se vino para acá, y ya por eso nos vinimos a vivir para acá.

E.- ¿Y por qué escogieron Lirios del Río?

1.- Porque ahí vive mi abuelita. Ahí vive, de hecho, vivimos enseguida de su casa. Pero fue por eso, para estar cerca de ella.

E.- ¿Y la casa en la que rentaban antes también estaba cerca de la casa de tu abuela?

1.- Sí, pero como a cuatro cuadras. Y ya después, primero vivíamos en una que estaba como a 5, nos cambiamos para atrás, y ya después nos pusimos enseguida de su casa. Pero ya fue la casa que compro mi mamá.

E.- Ah, ok, perfecto. ¿Qué te agrada de la colonia que habitas?

1.- Pues que, se me hace que es por…tiene parques, pero no están bien cuidados. Pero si como que… tiene tres parques, por eso y a mí me gusta hacer ejercicio, pero nomás por eso, porque la gente se me hace como que no tiene valores, es muy cochina. Y ahí hay mucha basura, muchas cosas de esas y como que hay cholos y así. Pero ya más que nada por el parque, por el área.

E.- ¿Percibes un ambiente de inseguridad?

1.- Sí.

E.- ¿Sí? ¿En qué sentido? ¿Qué es lo que te hace sentir ese ambiente?

1.- Pues porque a cada rato pasan en motos, y se ve que es gente mala. Y como, y a cada rato se oyen balazos, como estamos cerca del río, se oyen así muchas balaceras y todo eso. Y se oyen como a las 5 o 3 de la mañana. Y ahí cerca mataron a uno, por la calle principal que es la del río, por donde esta todas las calles, ahí mataron a un señor.

E.- ¿Hace poco?

1.- Hace como unos ocho años, yo digo. Cuando recién nos cambiamos, se oyeron muchos balazos y pues mataron a alguien.

E.- ¿Y eso no les causo alguna, algún sentimiento o algún pensamiento de quererse cambiar de ahí?

1.- Pues mi mamá de hecho quería buscar, cuando íbamos a comprar casa busco más adelante, no ahí en los Lirios. Pero, de todos modos, los lugares que están hacia allá, se miran feos, pues.

E.- Más para el norte, más para la Obregón.

1.- Sí, yendo para la loma, más para allá. Pero no se miran bien los lugares, están bien las casas, pero no, el lugar se mira feo, hay baldíos, y hay gente que se ve que no trabaja en cosas buenas, pues. Pero nosotros nos cambiamos a los Lirios por estar con mi abuela, estar, por un lado, estar al pendiente de ella, porque en ese entonces ella se enfermaba mucho del corazón. Y pues por eso nos cambiamos ahí otra vez.

E.- Ah ok, y me decías que bueno, que te agradaba que había parques y eso, lo que te desagrada es lo que comentabas la violencia o la inseguridad.

1.- La violencia, inseguridad y así. Porque no, hay gente que es como los vecinos, sí son amables y eso, pero hay vecinos que no, como en todas partes pues, se la pasan tomando, por ejemplo. Que suben toda la música, y eso sí molesta, a las 6 de la mañana están con su ruidajo, y así.

E.- Y ustedes considerarían, ¿alguna vez han platicado la posibilidad de cambiar de casa? ¿de moverse a otro lugar?

1.- Pues yo quisiera, mi mamá siempre me ha dicho que si un día puedo comprar casa que la compre ahí, y hay muchas casas que todavía están vacías porque no han ido gente a comprarla. Pero me gustaría más como en privada o algo así, a mí sí me gustaría cambiarme, pues la casa ya la está pagando mi mamá, le falta mucho tiempo todavía para cambiarla, entonces…

E.- ¿Y has pensado hacía que privada te gustaría cambiarte? Una que veas que te guste, que se te antoje a lo mejor.

1.- Me gustaría que no estuviera tan lejos, que estuviera cerca de todo, pero así de buscar no, porque todavía me falta tiempo. Tengo que tener un trabajo primero, pero siempre he dicho que, en privada, y así, aunque cueste mucho.

E.- ¿Y a que te dedicas?

1.- Estoy estudiando el servicio, estudie cultura física, es como educación física. Sí, ahorita estoy enseñando clases de natación en una alberca, que está cerca de Las Quintas.

E.- ¿Y ahí estas dando clases? Se podría decir, ¿Y de qué horas a qué horas tú vas al servicio?

1.- Es de 9 a 11:30, pero la salida es de 9:00 a 1:00, pero como no hay más niños, pues es a esa hora. De 9 a 11:30 más o menos.

E.- ¿Pero estás ahí hasta la 1?

1.- No, me puedo salir a las 11:30, pero dependiendo de las muchachas o los muchachos, cuando tardan en bañarse, porque como la muchacha que estaba primero como de encargada de alberca ya no va a ir, entonces a mí me pusieron. Entonces tengo que esperar a que se salgan para ya poder cerrar, igual también abro y así.

E.- ¿Y alguna otra actividad que hagas además de ir al servicio social?

1.- Estoy trabajando aquí en Tres Ríos, en Salads In Box, es un restaurante.

E.- ¿Y cuál es tu horario de trabajo?

1.- Es de 2:45 a 10:45.

E.- Y para ir al servicio y el trabajo, ¿en qué te trasladas?

1.- En camión.

E.- ¿Tiene carro en tu casa?

1.- Teníamos, pero está en el taller. Está descompuesto, no lo han arreglado todavía.

E.- ¿Y siempre te has trasladado en camión?

1.- La mayoría de las veces sí, cuando no está mi abuela, cuando no está mi tía, cuando estaba el carro agarraba el carro, pero ahorita no, puro camión.

E.- ¿Y cuánto tiempo haces de traslado? ¿Cuánto tiempo duras tú en el camión?

1.- Por ejemplo, en las mañanas hago como unos 45 minutos para llegar al servicio, porque tengo que agarrar dos camiones. Y de ahí me regreso a la casa, en camión también, y ya como a las dos, agarro camión al trabajo y llego como a las 2:30 más o menos, hace media hora, y está cerca, pero hace media hora.

E.- ¿Y para volver?

1.- Me llevan en taxi, el jefe lo paga, el taxi.

E.- ¿Siempre te regresas en taxi, por la noche?

1.- Sí.

E.- ¿Si te quisieras trasladar en camión en la noche a tu casa, habría la posibilidad de hacerlo?

1.- Sí hay uno que es, yo creo que sale a las 11 por la Obregón, es el Loma de Rodriguera, pero tendría que caminar mucho hacía abajo, para llegar a mi casa. De la Obregón hacía abajo.

E.- ¿Hasta tu casa?

1.- Y hay muchos baldíos, estaría solo. Tendría que decirle a mi mamá que fuera por mí a la esquina, ahí en la Obregón, pues. Si no, estaría feo.

E.- Ahorita me dijiste que tu pensabas…que sí tienes en la cabeza comprarte una casa que no esté tan lejos de todo. Que no esté tan lejos como Lirios del Río. ¿Quiere decir que tú sientes que Lirios del Río está lejos?

1.- Pues no tan lejos, está bien, pero la zona no me gusta. Porque se ve, es lógico cuando vez a alguien que no anda bien y ahí se ven que no. Porque siempre hacen fiestas y luego hacen muchos balazos y tu identificas que ahí en esa casa no están las cosas bien, pues. Por lo que te cuentan también los amigos y así, de que hay en esa casa tiene armas y así, por eso.

E.- Tus actividades, para por ejemplo cuando tú sales a pasear, ¿hacía donde sales? No sé si vas al cine, ¿Qué es lo que más visitas? El cine, restaurantes.

1.- Es el cine y restaurantes, es el Fórum o el Factory.

E.- ¿El Factory cuál?

1.- El que está aquí en Tres Ríos o el que está en la Lomita.

E.- Y cuando vas a esos lugares, cuando vas al cine o restaurantes, ¿en qué te trasladas?

1.- Cuando no estaba la aplicación de Uber, en el camión. Y ahora en Uber.

E.- Y el Uber, ¿es que vas en la noche a esos lugares o a qué horas los frecuentas?

1- Pues ahorita como, por ejemplo, ahorita como de 2 a 8, de 2 a 5, estoy en la calle, pues…Y muchas veces es en Uber, porque pues no está tan…Por ejemplo, la mayoría trae aire, y ahorita los camiones de aquí casi no traen, y más con eso de que subieron el precio de los camiones como que conviene más pagar un Uber. Porque casi siempre somos dos personas o tres, entonces sale más barato pagarlo así, que andar pagando en camiones.

E.- ¿Se dividen el gasto del taxi o el Uber?

1.- Sí.

E.- Bien, ¿y por la noche sales Gema?

1.- Es muy alejado que salga, casi no salgo. Por lo mismo, por la delincuencia y esas cosas que pasan, que matan a gente en los antros y así. Mi mamá casi no me deja salir. Pero no, como que no me inculcaron tanto así de que me gustara salir, nunca he tenido problemas con mi mamá de que me guste andar en la calle y así, casi siempre estoy en la casa o ahí afuera de la casa, en la banqueta y así. Pero no, es muy lejos que salga en la noche.

E.- ¿Tu eres soltera?, ¿verdad?

1.- Pues tengo novio, pero sí.

E.- Estado civil, soltera. Y cuando vas a hacer las compras en tu casa, ¿Dónde las realizan?

1.- Muchas veces se hacen en la Ley y en la Soriana, que son los que están más cerca y que el Lombardo y el camión que nos deja en la esquina de la cuadra de la casa, nos puede llevar y traer. Lo agarramos fácil, pero es muy lento el camión o es muy tardado.

E.- La Ley, ¿es la Ley exprés que está cerca de ahí?

1.- También en la Ley, o muchas veces mi mamá viene a la de Tres Ríos. Aquí o a la Soriana que está de este lado.

E- ¿Y aquí pasa el Lombardo?

1.- Sí, porque esta calle es por donde pasa.

E.- Ah ok, perfecto. ¿Y entre cuantas personas vienen a hacer la compra? Aproximadamente.

1.- Pues, a veces somos tres, a veces somos cuatro. Mi hermana, mi mamá y yo o muchas veces nos acompaña mi novio, pero ya cuando viene él, ya pagamos Uber. Pues para no cargar tanto.

E.- ¿Y más o menos cuanto te cobra un viaje de Uber, en promedio a los lugares que tu más frecuentas?

1.- Como 40 o 30 pesos.

E.- ¿Y cuánto tiempo duras arriba del taxi o del Uber?

1.- Como unos 10 minutos o 15.

E.- ¿Por qué prefieren hacer las compras en estos súper que me mencionaste?

1.- Porque las cosas son baratas, o muchas veces porque mi mamá como trabaja, ella trabaja en Bancoppel, en la oficina, le dan tarjetas de despensas y cosas así y con más baratas, y pues nos gusta más. De hecho, son…pues aparte de la bodega y del City, se me hace que son mejores la Soriana y la Ley.

E.- Ok, muy bien, ¿antes de salir de tu casa, tu planeas tus desplazamientos? ¿planeas tu día para ver cómo te vas a mover?

1.- Sí.

E.- ¿Y qué es lo que tomas en cuenta para planear?

1.- Más que nada el tiempo, para llegar a tiempo. Es que nunca me ha gustado llegar tarde a los lugares. Sí, pero, pues en camión es muy difícil llegar a tiempo, me tengo que salir una hora antes, o una hora y media antes para poder llegar bien, como unos 10 minutos antes o 5. Porque si no, llego tarde.

E.- ¿Te toca esperar mucho tiempo el camión?

1.- Sí, a veces, pero más que nada me molesta cuando son…por ejemplo, en el Lombardo ya tengo bien identificado a los camioneros. Porque hay unos que son amables y unos que son bien sangrones. La otra vez, yo estaba esperando el camión con mi hermana para venir a trabajar, en el Tres Ríos y el camión dio vuelta, no llego hasta el punto donde tiene que llegar, y nomás llego porque iba a llegar a comprar algo en la tienda.

E.- ¿El camionero?

1.- Aja, el camionero. Entonces yo y mi hermana tuvimos que caminar como cuatro cuadras para poder llegar a la tienda donde estaba el camión parado y subirnos. Pero me dio coraje, porque el por no dar la vuelta hasta allá, hay una tienda al fondo pues, llego a la más fácil y de ahí, si no hubiéramos caminado yo y mi hermana, hubiéramos esperado otro camión.

E.- ¿Ahí mismo en la colonia?

1.- Ahí mismo en los Lirios.

E.- ¿Y eso, te ha pasado alguna otra cosa así similar?

1.- Pues…

E.- Que hayas tenido algún inconveniente con el transporte público?

1.- Pues la vez pasada me dio miedo, porque traían como cuatro hombres adelante, arriba del camión, son los que limpian pues. Pero, o sea, yo iba sola, el camionero y los cuatro muchachos atrás. Y sí, como que me dio miedo ir, y yo, así como que, "ay, que suba alguien más". Mi mamá me dejo en la esquina, y mi mamá también como que se quedó, así como preocupada, porque yo iba sola en el camión, pues. Y como pasan muchas cosas, pues no sabe, y esas cosas nomás. Gracias a Dios no me ha tocado ningún asalto arriba del camión, pero sí.

E.- ¿Cuáles son tus principales inconvenientes o los obstáculos que tu sientes que te encuentras en la ciudad para quererte desplazar de un lado a otro?

1.- El tráfico y pues, lo que tardan los camiones, nada más.

E.- Lo que tardan los camiones. ¿Y para ti es un inconveniente que no haya una ruta, por ejemplo, que te lleve de un lugar a otro? Que pagas dos camiones para llegar a tu trabajo.

1.- Pues, de la casa a mi trabajo, nada más agarro uno. Pero cuando es en la escuela, tengo que agarrar dos camiones para…

E.- ¿Y la escuela donde es, dónde está?

1.- Es en C.U.

E.- C.U, y está relativamente cerca.

1.- Está cerca, pero ocupo agarrar camión, porque caminando no se puede. Y si tengo que agarrar dos camiones, agarro el Bachigualato que me deja en la Coppel que está aquí y ya agarro el Lombardo. O si no, tengo que venirme hasta el centro y esperar el Lombardo para que me lleve hasta la casa.

E.- ¿Cuáles son las rutas que utilizas con más frecuencia para moverte?

1.- Pues son el Lombardo, que me deja en la casa, el Lomita-Cañadas o el Margarita. Los camiones que tomo de C.U. hacia el centro, casi siempre son esos, y ya de la casa que puede ser el Lombardo o el Loma de Rodriguera. Pero en el Loma me deja en la Obregón y tengo que caminar hacia abajo, hacia los Lirios.

E.- ¿Y cuándo caminas hacia los Lirios, que te encuentras en ese camino? ¿Cuáles son los principales obstáculos que te encuentras en esa entrada?

1.- Pues que hay muchos baldíos, y aparte, a veces pasan camionetas con los vidrios negros, son los que te encuentras.

E.- La inseguridad.

1.- La inseguridad que yo sé que ahí hay.

E.- Y al respecto de las banquetas, o los espacios para caminar, ¿cómo los encuentras?

1.- Ahí la entrada casi no tiene banquetas. De hecho, una vez cuando yo estaba en la secundaria me toco que íbamos, yo…teníamos que pasar por la calle, y los carros nos pasaban por un lado. Y a una amiga una vez le golpearon el codo, un carro. Pero nos quedamos, así como sacados de onda porque, pues porque la había golpeado y el señor no se paró. Pero si, no hay banquetas ahí para poder…hay banquetas más hacia abajo, pero en la entrada no tiene.

E.- Sí, en el camino de la entrada no hay, ¿tú qué opinas del transporte público de la ciudad, en general?

1.- Pues que es muy lento, y que han subido mucho…Está muy, no esperaron tiempo para subir otra vez de precio, ya le habían puesto uno y le volvieron a subir. Y ahorita yo batallo, porque yo al día gasto como 100 pesos en camiones, porque como son vacaciones no he activado la tarjeta de los camiones. Pero para ir al servicio, para regresar, que una vuelta que tengo que ir a otra parte o algo así con como 100 pesos de camiones, y la verdad es que batallo.

E.- ¿Cuánto ganas?

1.- Yo gano 1100 a la semana.

E.- ¿Y el ingreso promedio de tu familia alrededor de cuánto anda?

1.- Como unos 8 al mes, más o menos. Porque mi mamá gana como unos cinco, pero le descuentan la casa y un préstamo que tiene, le quedan como dos mil a la quincena, más o menos. Entonces, yo casi no aporto a la casa, porque mi mamá me deja de que…como recibo una pensión como de 3 mil pesos de mi papá, que es por mí, por mi hermana y por mi mamá, pero ella paga la escuela, paga los útiles, por ejemplo. Pero yo tengo que pagarme mi ropa, si tengo que comprarme unos tenis, ella me da lo básico, la comida y para los camiones. Y ella no me dice que le meta a la casa, yo me quedo con ese dinero. Pero sí, a veces siento que no le alcanza, porque las cosas están muy caras, y, así pues.

E.- ¿Cuántas personas trabajan en tu casa?

1.- Ahorita trabajamos las cuatro. Mi hermana trabaja de vez en cuando, cuando la necesitan en el trabajo.

E.- ¿Me dijiste que eran tres hermanas?

1.- Dos, es mi hermana y yo, y ella trabaja de vez en cuando, como cuando la ocupan de que cubra unas vacaciones o cosas así. Pero ella está en arquitectura, no puede, con las maquetas y todos los trabajos no le alcanza el tiempo para trabajar y estudiar.

E.- ¿Es más chica ella?

1.- Sí, ella tiene, va a cumplir 20, creo.

E.- ¿Y trabajan, tu mamá, tú, tu hermana y…?

1.- Y el esposo de mi mamá.

E.- ¿Tú porque eliges la opción del transporte público? ¿Cuál se podría decir que es el motivo de la elección?

1.- Pues, porque como no hay carro, de vez en cuando me lleva mi abuela al trabajo o a la escuela. Pero yo en Uber, por ejemplo, yo en Uber no me subiría sola porque me daría miedo, subirme con

alguien que no conoces y más porque me han platicado muchas cosas que han pasado. Por ejemplo, una amiga, la otra vez el muchacho le pidió un Uber y le dijo, apunta mi número para cuando me necesites no me hables por la aplicación, háblame directo al teléfono y yo voy por ti, pero ese muchacho empezó a acosarla, pues. Entonces como que me da miedo yo subirme sola, tendría que subirme con alguien más, si no, sí agarraría Uber porque es más fácil, pero no, se me hace más fácil el camión a que yo me suba sola en un carro de alguien que no conozca.

E.- Es por seguridad, ¿te sientes más segura en el camión?

1.- Aja.

E.- ¿Qué opinas del uso de la bicicleta en la ciudad?

1.- Pues yo siempre le he dicho a mi mamá que quisiera, de hecho, tengo una bici en la casa. Pero tengo que arreglarla, pero mi mamá no me deja andar en bici porque pasan muchos accidentes. Casi siempre, nos ha tocado ver que atropellan personas y así, pero se me hace más fácil, aparte de que es ejercicio para uno mismo se me hace más fácil, porque no gastas en dinero, pero no me dejan, por los accidentes. Pero a mi si me gustaría, siempre me hubiera gustado irme a la escuela en bici, está cerca, pero si paso por muchas calles y cosas así.

E.- ¿Y si hubiera carriles exclusivos para el uso de la bici, te sentirías más segura?

1.- A mi si me gustaría, pero siento que las personas de aquí no los respetan. Yo he visto cuando, por ejemplo, en el botánico había uno, y yo he visto cuando se suben ahí a la pista. Y aparte pusieron como unos tubos como para que respetaran, y aun así estaban aplastados, como que no les importa, ellos quieren pasar por la calle y pasan, pero no toman en cuenta a las personas que andan en bici.

E.- ¿Y qué es lo que te haría a ti sentirte más segura? ¿Qué elementos te harían sentir más segura y que la bicicleta pudiera ser una opción para ti para moverte?

1.- Pues que hubiera, no sé si sería más fácil que hubiera gente como policías o tránsitos. Porque casi de vez en cuando vez en la calle, pero yo sentiría que sería más fácil, si hubiera alguien que estuviera en la calle cuidando también.

E.- ¿Cuidando a los ciclistas?

1.- Sí.

E.- Me has dicho que la inseguridad…que tu percibes un ambiente de inseguridad, ¿no?

1.- Sí.

E.- ¿Esta inseguridad alguna vez te ha limitado a ti para desplazarte, para llegar a un lugar o te ha impedido que vayas a algún lugar, que llegues?

1.- De hecho, mi mamá, por ejemplo, si yo descanso, hoy descanso, el miércoles es mi descanso. Si yo quiero salir a las 10 a la tienda ya no me deja, porque ya sí está como que…yo he escuchado y he visto que hay gente que, por ejemplo, se mete a las casas a robar. Entonces mi mamá no me deja salir a la calle a esa hora, aunque quiera comprar algo en la tienda, no me deja.

E.- ¿Ni siquiera a la tienda?

1.- No a la tienda tampoco me deja ir, no me deja ir a la tienda.

E.- ¿Y qué tan cerca tienes la tienda?

1.- Es en la siguiente cuadra.

E.- Una cuadra.

1.- Una cuadra y no me deja ir.

E.- ¿Entonces si sientes que te ha limitado en tus desplazamientos?

1.- Sí, aparte por ahí por la calle principal del fraccionamiento hay una papelería, y tendría que ir acompañada de mi mamá para poder ir, porque como en las casas que están ahí se juntan muchos vagos, entonces yo sola no puedo ir. Porque también me han dicho que la gente que sale caminando de ahí, de los camiones, como para la Lombardo, había gente que agarraba el Loma, como tienes que caminar hacia abajo, te decían que la asaltaban, pues, que salía gente de los baldíos y la asaltaban.

Entonces, por eso mi mamá no me deja andar en la noche, yo sola. Tendría que andar alguien conmigo acompañándome.

E.- Bueno, me decías tu que la inseguridad influye en la elección que tú haces del transporte, ¿cierto? Porque te sientes más segura en el camión, ¿Cuánto gastas aproximadamente al mes en transportarte? Sumando el Uber, sumando los camiones.

1.- Pues ahorita que no tengo la tarjeta de estudiante, si al día gasto como 100 pesos y al servicio voy de lunes a viernes, en una semana son como 500 pesos, entonces serían como unos 2000-2500.

E.- ¿Al mes?

1.- Sí.

E.- ¿Y trabajas los fines de semana?

1.- Sí, también. Trabajo de lunes a domingo.

E.- ¿No tienes un día de descanso?

1.- El miércoles nada más. Pero ya los demás días trabajo.

E.- Aja, ok ¿y cuando tienes la tarjeta de estudiante cuánto gastas aproximadamente?

1.- Pues gasto como unos, pues cobran 3.50, no sé si vayan a subir, no sé si vayan a subir más lo del camión. Yo digo que, como unos 1000 pesos, más o menos. Como la mitad, porque me descuentan la mitad del camión, como unos 1000 pesos más o menos o 1500.

E.- ¿Y tú consideras que el gasto que haces en transportarte es alto, es medio, es bajo, es normal?

1.- Pues ahorita es alto, ya con lo de la tarjeta es más o menos medio, normal, 3.50. Ahorita yo tengo que andar limitada, porque si se me antoja algo en la calle no puedo comprarlo, porque traigo el dinero exacto para los camiones, si acaso me sobran unos 20 pesos o 10 pesos, y algo que quieras comer no puede estar en 10 pesos, entonces tengo que andar limitada con el dinero.

E.- Y de los gastos que tienes en tu familia, ¿cuál es el orden de prioridad de los gastos o el orden de los gastos? No sé qué número ocupe el transporte público.

1.- Pues ha de ser, primero está lo de la comida, luego está la…porque mi abuela le dio un préstamo a mi mamá y entonces mi mamá…como le descuentan a mi abuela del cheque, mi mamá tiene que reponérselo, ese sería el segundo, y yo digo que el tercero sería lo del transporte. Porque es importante ir a la escuela, y mi mamá va al trabajo y esas cosas, ya la luz y el agua pueden depositar, por ejemplo, a la quincena si fueron 200 pesos si fueron 400 y lo van pagando de poquito en poquito, pero sí sería como el tercero.

E.- Tercero, ¿en orden de prioridad y en orden de gasto también?

1.- Sí.

E.- Ok, ¿de qué manera está impactando el gasto que ustedes asignan al transporte a tu familia? ¿tú sientes que es algo que les esté tomando mucho de su ingreso?

1.- Sí, la verdad sí. Porque cuando no estábamos haciendo el servicio, yo y mi hermana no salíamos. Entonces, mi mamá no gastaba en camiones más que si acaso 10 pesos para ir al trabajo, porque ya en la noche me regresaba en taxi. Pero como ahorita estamos haciendo eso, y ya ahorita vamos a entrar a la escuela, ya es más gasto de camiones y todo eso, y que una tarea en equipo y esas cosas.

E.- ¿Que te toca ir a otro lugar?

1.- Sí.

E.- ¿Alguna vez han dejado de salir o de moverse por no tener para los transportes?

1.- Pues, algunas veces sí, pero como mi abuelita vive cerca de la casa mi mamá le dices "préstame unos cien pesos", y ya con esos sí alcanza. Pero sí hay veces que no tenemos dinero para salir, y ya mi mamá tiene que pedir prestado.

E.- O no moverse.

1.- O tampoco, no ir.

E.- ¿Tienes alguno otro comentario, alguna otra opinión que quieras recalcar, algo que quieras decir acerca de cómo tu percibes la ciudad, como percibes la manera en que nosotros nos movemos en Culiacán, las opciones que nosotros tenemos para movernos?

1.- Pues me da como coraje porque les subieron a los camiones, pues. Y hay camiones que no llevan aire, y como aquí hace mucho calor, digo, si le va a subir, de perdida pónganle aire, que tiene que cueste 10 pesos, pues. Pero sí me molesta que la mayoría no tenga aire, y de la ciudad pues, no me gusta, siento que aquí en Culiacán se ve más lo de…más inseguridad, que en otros lugares. O no lo hacen notar tanto, pero así que digamos que ya estoy acostumbrada a vivir aquí, porque tengo como 11 años ya viviendo aquí, pero así que me digan que es un lugar que me gusta para vivir, no, no me gusta. Por todo lo que pasa, y luego la verdad no.

E.- Y cuando tú te cambiaste, al respecto, cuando tú te cambiaste de Mazatlán para acá, ¿en Mazatlán en que te movías?

1.- Casi siempre era en el carro de mi papá o con mi tía. Muy pocas veces salíamos en camión, pero, estaba muy chiquita. Yo de Mazatlán me vine como a los 10 años, entonces allá usábamos más el carro, porque mi papá y mi familia de allá siempre han tenido carro. Siempre han visto como prioridad el carro, de que a mis primas la meten a escuelas que están un poco lejos, las llevan y las traen, pero aquí es diferente.

E.- ¿Entonces cambió la manera en la que tú te mueves cuando tú te viniste a vivir aquí a Culiacán?

1.- Sí, sí cambio.

E.- ¿Mucho?

1.- Mucho.

E.- Bueno, sería todo Gema, te agradezco mucho tu tiempo, tu disponibilidad, y si tienes algo que quieras comentarme no dudes en hacerlo.

Código de entrevista: E-Lr-VIII

Nombre ficticio: Nidia

Sexo y edad: Mujer, 52 años

Nidia, E-Lr-VIII

E.- Ok, muy bien. Bueno, lo primero que le voy a preguntar es acerca de su edad y su nombre completo.

1.- Ok, mi nombre es (nombre completo), tengo 52 años.

E- 52 años, ¿y cuantas personas viven aquí en su domicilio?

1.- 4.

E.- ¿4? ¿Quiénes son?

1.- Pues, es mi esposo y mis dos hijos.

E.- ¿Sus dos hijos cuantos años tienen?

1.- La muchacha tiene 23 y el joven tiene 19 años.

E.- ¿Y su esposo?

1. Tiene 49.

E.- 49, ¿y cuánto tiempo tienen de vivir aquí en Lirios del Río?

1.- Tenemos 16 años.

E.- ¿16? Ok, ¿Cuál es su grado máximo de estudios?

1.- Licenciatura.

E.- ¿Licenciatura en qué?

1.- En Educación.

E.- ¿En educación? Qué lindo.

1.- Gracias.

E.- Me decía que tenía 16 años de vivir aquí, ¿Dónde vivía antes de vivir en Lirios?

1.- Vivíamos en el Nuevo Culiacán.

E.- ¿Esta casa, actualmente la están pagando?

1.- Sí, está en pagos.

E.- Esta en pago, ¿y en el Nuevo Culiacán cuál era el…?

1.- En renta.

E.- ¿Y cuál fue el motivo que los llevo a cambiarse aquí a Lirios del Río?

1.- Pues, la necesidad de tener algo para nosotros, de conseguir un patrimonio.

E.- Sí, algo propio.

1.- Así es.

E.- ¿Y cuál fue la razón o las cuestiones que ustedes tomaron en cuenta para elegir Lirios del Río como el lugar para vivir, el lugar donde comprar su vivienda?

1.- Pues de los lugares que hay de la Obregón hacia allá, pues era uno de los más accesibles, era un lugar muy accesible. Pues vienes del centro y vienes directo.

E.- ¿Accesible en cuanto a llegada?

1.- En cuanto a transporte, pues, en cuanto a transporte. Aunque ahorita ya lo tenemos aquí hasta la puerta de la casa, pero para eso pasaron 10 años. Para que pudiera entrar transporte aquí, nosotros agarramos camión en el centro y teníamos que agarrar…nos quedamos en la Obregón y de la Obregón para acá.

E.- ¿Y ustedes buscaron entonces casa hacia esta zona?

1.- Sí.

E.- ¿Y por qué les gustaba esta zona?

1.- Pues, es que no es que te gusta, cuando andas buscando, no es que te guste el lugar. Por decir, yo donde vivía lo echo mucho de menos, a pesar de que tengo 16 años aquí, pues allá, no sé, era mi colonia, vivía muy a gusto, tenía muy buenos vecinos. No sé, como que tenía yo otro…hay algo que no…que nunca terminó de gustarme, no es que te vuelva a repetir, no es que…sino que buscas cubrir una necesidad, de estar pagando renta, renta unos meses, que sabes que es un dinero que se va, a decir "bueno voy a pagar renta, pero va, voy a tener al final del tiempo, va a ser mío".

E.- Sí.

1.- Sí, va a ser algo mío.

E.- ¿Y qué es lo que echa de menos?

1.- No pues, es que teníamos muy buenos vecinos, y muy buenas…es lo mismo ¿no?, he hecho, ese mismo grupo aquí, pues…igual, pues que allá como aquí, nos juntábamos, íbamos a la iglesia, hacíamos oraciones en las casas, igual aquí. He tratado aquí yo de adaptarme también yo a mi espacio, pero pues sí, sí añoro más allá, pues…

E.- ¿Le gusta más?

1.- Me gusta más.

E.- Le gusta más, ¿y qué es lo que nunca termino de gustarle de aquí? Como me comenta ahorita, hay algo que nunca terminó de gustarle…

1.- ¿Cómo de gustarme? Pues, es que…bueno, yo siempre he peleado con mi esposo que estamos en la última calle, pegado a la orilla del río. Pero, pues a mi esposo le encanta la naturaleza y a los plebes también. Entonces como que yo soy la única que no.

E.- ¿Que no está convencida?

1.- Convencida completamente, pero sí, igual te digo, me he adaptado porque yo me salgo en las tardes, me siento allá afuera, que ya veo el pájaro que vino, que ya veo esto y el otro. Yo me adapto, pues, si me adapto…

E.- ¿Y qué es lo que le gusta de esta colonia?

1.- Pues fíjate, que la parte bonita que yo tengo aquí, que aquí pues yo vivo muy tranquila aquí en la esquina. Tengo mucha…a pesar de que no está bardeada mi casa y nada, pues rara vez se me han metido. Nunca se me han metido a robar, y han robado eh, porque yo oigo que le roban a todo el mundo, pero aquí no se meten. Dejo cosas afuera, a veces amanecen y a veces no amanecen, pero lo que dejo es por descuido y…pero no, yo he estado muy tranquila aquí.

E.- ¿Y qué es lo que le desagrada de la colonia?

1.- Pues me desagrada, ¿Qué es lo que me desagrada? Me desagrada el mal gobierno que tenemos, más que nada. Porque hemos estado…una muchacha que vive aquí como a cuatro casas que somos las que más nos navegamos aquí. En los tiempos que estamos aquí en la casa, por ejemplo, ahorita tú vas a ver desmontado porque acaban de empezar las lluvias, pero regularmente nosotras, lo que es esa muchacha y yo, dos o tres días a la semana, aunque tengamos trabajo, aunque tengamos eso, nosotros llegamos y agarramos escoba, parecemos brujitas. Agarramos escoba y barremos aquí, barremos allá, tratamos de mantener la cuadra limpia, y hemos hecho mucha labor con el ayuntamiento, de que debería haber algo que obligara a las personas a mantener cuando menos el frente de su casa limpia.

E.- Sí.

1.- No me gusta, por ejemplo, ahorita se ve limpia la cuadra porque ha estado lloviendo y el agua se trae la basura, pero la gente no tiene la…no tiene ese me voy a parar, voy a limpiar mi banqueta, voy a barrer mi calle, voy a recoger la basura, todo tiran a la calle. Es lo único que me saca así, que yo me peleo con la gente. Hace como 15 días, mi hija estuvo haciendo un trámite, porque vinieron unas góndolas y nos aventaron la tierra ahí, llovió y me inundé, porque el agua…me tiran ahí, y es la bajada del agua. Haz de cuenta que de aquí viene el agua, de la Obregón viene y baja aquí, entonces, vino una góndola y me aventó escombro, ahí enfrente. Y si te das cuenta, ahí hay ahorita otra vez, porque, porque viene la gente que es muy abusiva y que es inconsciente, porque no toma consciencia de que, si llueve, lo que le puede pasar a otras gentes, quizás ellos no, porque ellos vienen de otros lados, pero a nosotros sí nos perjudica. Entonces, como el agua era muchísima y el agua estaba tapando, el agua no alcanzaba a bajar rápido. Entonces, empezó a tapar todas las cañerías de las casas, porque el agua se empezó a subir a las banquetas, entonces fue un…pues seca aquí, seca allá, y escurre el agua de todos lados, y me…en eso yo me salgo, termino de secar aquí, en lo poco que podíamos secar, me salgo, y veo a mi vecino de aquí de la otra cuadra, uno tirando un árbol a que se lo trajera el agua y el otro tirando toda la basura que tenía acumulada en su casa.

E.- ¿En el río?

1.- Sí, en lo que venía el agua.

E.- Ah, en lo que venía el agua.

1.- En lo que venía el agua, entonces a mí me da mucho coraje, porque le digo, no puede ser que la gente no entienda, o no comprenda la dimensión del daño que hace con eso. Y es en lo único que hemos estado, pues ella y yo, muy en desacuerdo con la gente. Que la gente no es consciente, como que no le interesa si está la basura, si no está la basura, no le importa.

E.- Sí, no hay cultura.

1.- No hay cultura de limpieza, no hay cultura de la basura. Ellos levantan la mano y lo avientan, y yo no soy así.

E.- Claro.

1.- Yo voy y salgo, así vaya al lugar más escondido yo llevo mis bolsas de basura para traerme la basura que yo género.

E.- ¿La basura pasa seguido por aquí?

1.- Pasa 3 días a la semana.

E.- ¿3 días a la semana? ¿Entonces no esperan a que pase el carro de la basura?

1.- No. Si vienen y la avientan, y es un estar peleando con la gente. En ese aspecto, es lo único que me incomoda porque a veces digo "ya lo voy a dejar, porque esto no es negocio". Pero a veces, resulta que vengo llegando o voy entrando o voy de salida, y está la gente, están las camionetas ahí que tiran escombro, están tirando todo lo que no necesitan en su casa, vienen y lo tiran aquí. Y es pelearme con la gente, yo voy y hablo con ellos y les digo, mira pasa esto y eso. Pero no, la gente te dice, de todas maneras, se va a deshacer. Bueno, si se a deshacer déjelo en la puerta de su casa y se va a deshacer, que si me la deja a mi aquí…Es un pelear todos los días con la, todos los días porque diario vienen.

E.- Sí, ¿y saben de dónde vienen? ¿son las mismas personas?

1.- No, son distintas personas. Ya hemos hablado mucho con ayuntamiento, que nos ponga un letrero. Hemos luchado mucho con que, pues ponga una barda, porque un señor fue el que tumbó la barda, entonces, el sábado de esta semana.

E.- ¿Había barda?

1.- Sí, el sábado de esta semana mi hijo y un muchacho de por allá pusieron unos alambres. Le digo, al menos ahorita en la época de lluvia que no nos tiren escombro, a ver si así se detienen un poco, porque no quiere la gente.

E.- Porque no se ha detenido, ¿y cuando ustedes escogieron aquí Lirios del Río para vivir, conocían a personas que ya vivían aquí o fue algo, vinieron a vivir solamente por motivo familiar?

1.- Sí, solamente nosotros.

E.- ¿Solamente?

1.- Sí, solamente nosotros.

E.- ¿Y en algún momento tomaron en cuenta la cercanía con el lugar de trabajo o lo que existía, las escuelas de alrededor que existían para escoger la vivienda?

1.- Sí, así es. Teníamos la escuela cerca, tenemos una escuela cerca.

E.- ¿Y si lo consideraron? ¿Si lo tomaron en cuenta?

1.- Sí, claro, sí, sí.

E.- ¿Y la cercanía con el lugar de trabajo fue algún factor que determinó que ustedes se vinieran a vivir aquí?

1.- De todos modos, nosotros si estábamos en el Nuevo Culiacán o estamos aquí, es la misma distancia de aquí a, porque el trabajo sigue en el mismo lugar, pues.

E.- ¿Dónde es que usted trabaja?

1.- Yo trabajo aquí cerca, a mí me queda cerca, porque estoy aquí por la Obregón, igual. Estoy por la Obregón, y mi esposo trabaja en lo que es Las Quintas, por el lado de Las Quintas. Siempre ha trabajado el ahí, desde que vivía con mis suegros, él trabajaba ahí, así que no.

E.- Ok, es lo mismo.

1.- Aja.

E.- ¿Cuántos, que tipo de vehículos tienen aquí en su casa? ¿En que se desplazan?

1.- El auto que hay se lo lleva mi esposo, es un Jetta. Él se lo lleva todos los días.

E.- ¿Y tienen algo más? ¿Moto, bici?

1.-No.

E.- ¿Solamente ese carro?

1.- Sí, solo ese carro.

E.- ¿Y de qué manera lo utilizan? Me dice que se lo lleva su esposo.

1.- Mi esposo se lo lleva, sí, y mis hijos se mueven en camión.

E.- En camión, ¿y usted en que se mueve?

1.- Se mueven en camión, se mueven en taxi, dependiendo de la hora.

E.- ¿Y usted en que se desplaza a su trabajo?

1.- Yo igual, en la mañana que él se va, yo me voy con él, él me deja en el trabajo y ya de regreso yo ya me vengo en camión.

E.- ¿En camión?

1.- Sí.

E.- ¿Y más o menos a qué hora salen de aquí?

1.- A las 7:30, 7:40. Llegamos a tiempo, pues.

E.- ¿Y a qué hora está llegando a su trabajo?

1.- Yo tengo que estar a las 8 ahí.

E.- A las 8, ok, ¿y cuáles son los inconvenientes que ustedes encuentran a la hora que ustedes salen para trabajar? En los inconvenientes no sé, en cuanto hay tráfico, o a lo mejor son inconvenientes del estado de las calles.

1.- Bueno, aquí es, ya te disté cuenta ahorita que entraste, este problema de las calles despedazadas, tenemos como 3 o 4 años metiendo, metiendo, ¿Cómo le podría decir?

E.- ¿Solicitud?

1.- Solicitud, a la aquí, a la zona norte, que es la que nos corresponde.

E.- ¿Del Ayuntamiento?

1.- Del Ayuntamiento, y hasta ahorita no hemos tenido ningún resultado, y los diputados han venido y todos pasan, si, si, si y acaba de terminar una campaña y dijeron que sí, y pues hasta ahí quedo, ¿no? Ya ve ahorita como están, están casi intransitables. El problema aquí, el problema que más tenemos nosotros aquí, que se podría decir que es el problema grave es la hora de la ida. ¿Por qué? Porque son las horas en que todo mundo entra, todos los niños entran a la escuela, son las 8 de la mañana, todos quieren llegar a las 8 de la mañana. Y tenemos que esta calle de la Obregón, no tenemos otro acceso, es solo la Obregón, la salida de aquí para allá es la Obregón. Si usted se va hasta Loma, hasta acá, todo es sobre la Obregón, todo mundo sale hacía la Obregón para poderte ir a tu centro de trabajo. Entonces es un problema aquí, porque, porque se hace el tráfico muy pesado, muy muy pesado, es la única calle y ahora y ve que nos las hicieron hasta la Novena entra un solo sentido, entonces para poder desfogar esto, es un problema.

E.- ¿Han sentido más problema ahora que hicieron la Obregón de un solo sentido?

1.- Pues, es que está igual, está igual en, la aglomeración es la misma. La gente tiene que salir de este espacio para irse a sus centros de trabajo. Entonces es un problema muy…porque quedaron en hacer este, una salida. Ya fue hace años y no han hecho nada.

E.- Bueno, me decía acerca de que se junta el tráfico, ¿no?, ahí. Y sus hijos, me decía que ellos se desplazan en transporte público, ¿también se van en transporte público a sus centros de estudios y se regresan? ¿O se van junto con ustedes?

1.- No ellos ya, bueno el año pasado, bueno ellos siempre se van en camión, desde que están en la prepa, siempre se manejan, ellos se van, van y vienen según sus horarios.

E.- Según sus horarios, ¿y dónde están sus centros de estudio?

1.- Ahorita están en la universidad.

E.- En la universidad, ¿aquí en el campus de C.U.?

1.- En el campus de C.U.

E.- Bien, y usted por la tarde me dice que se viene a mediodía en el transporte público, ¿y por la tarde tiene algún tipo de salida?

1.- Si tengo que salir, pues, pero regularmente casi no, porque a veces se extiende mi hora de trabajo, entonces ya es…me muevo de una escuela a otra y ya llego aquí a las seis de la tarde, ya no tengo salida.

E.- Ya no tiene salida.

1.- No, porque regularmente no me gusta, ya que entra la noche yo ya no salgo.

E.- ¿Y por qué no sale?

1.- No, siempre me ha dado miedo, fíjate.

E.- Se siente…

1.- Nunca me ha pasado nada, no. Pero siempre, no es porque me de miedo porque vaya a pasar… sino, me da miedo de toda mi vida he sentido temor, después, ya que cae la noche, yo no quiero saber nada de la calle.

E.- ¿Se siente insegura?

1.- Sí.

E.- ¿Y usted considera que los niveles de inseguridad en la ciudad son altos o bajos?

1.- No, sí, altos. El gobierno quiere tapar todo, es cierto, estamos, es una cosa muy fea que el gobierno ya quiere que veamos las cosas como con mucha naturalidad, pero creo que estamos mal en ese aspecto. Es lo que menos debemos de hacer, ver las cosas como si fuera lo más natural, porque no es natural.

E.- Así es, ¿y de alguna manera esos niveles de inseguridad la han detenido de ir a algún lugar, de visitar la ciudad, de moverse a algún lugar?

1.- No, fíjate que no, nosotros…Bueno, mi esposo es muy vago, vago de ¿qué te digo?, le gusta mucho andar en todo lo que sea…si nosotros trabajamos de lunes a viernes, el sábado, pues yo todo el día estoy ocupada el sábado. Entonces, el domingo nosotros desde las 6, 7 de la mañana, nosotros salimos, nosotros no nos quedamos aquí en la ciudad, vamos para un lado, vamos para otro, conocemos pueblos, ranchos. Nos gusta andar así, y nosotros siempre hemos dicho…y nunca nos ha pasado nada, y nunca nos ha tocado nada, bendito sea el Señor, nunca nos ha tocado nada de…en ese aspecto.

E.- ¿Y en cuanto a la ciudad?, como de noche no sale…

1.- Pero eso ha sido siempre, no es porque yo tenga temor porque algo me va a pasar, siempre ha sido para mí, no sé, desde que, de toda mi vida de que en las noches que me agarre la noche en el centro para venirme, no me gusta.

E.- ¿Y le ha pasado alguna vez?

1.- Sí, me ha pasado que por alguna cosa yo me tenga que, me tenga que venir, pero, prácticamente yo creo que, en toda mi vida, una, dos o tres veces. Regularmente cuando pasa eso, yo le hablo a mi esposo "sabes que, se me hizo tarde, estoy en el centro, pasa por mí". No, trato de no andar en transporte público.

E.- En transporte público, ¿siente temor en el transporte público a esas horas?

1.- No, lo que pasa es que siempre he sentido esa no sé, como que no me gusta andar.

E.- Lo evita.

1.- Lo evito. Así es.

E.- Y, me decía que ustedes salen a los ranchos, a los pueblos y así, ¿tienen alguna otra salida de tipo recreación? Algún lugar que frecuenten aquí dentro de la ciudad para restaurantes, para el cine…

1.- Sí.

E.- ¿Hacia qué zonas están los lugares?

1.- Nosotros…pues está aquí…pues a los plebes a mano les queda Fórum, los domingos si no fue salida a un rancho, a un pueblo o algo, pues tenemos…nos queda aquí prácticamente, yo digo en nuestra pasada, porque nos movemos de aquí hacia allá.

E.-Sí.

1.- Tenemos aquí La Isla, donde están los cines, están los súper, está todo. Aquí tenemos al Soriana, igual aquí en la Novena.

E.- Aja, ¿y esos son los lugares…?

1.- Vamos al súper, vamos ahí.

E.- ¿Ahí van al súper, al Soriana?

1.- Voy al City, voy aquí.

E.- ¿Y cada cuanto hacen las compras?

1.- Yo cada 8 días.

E.- Cada 8 días, y escoge Soriana, me decía que es el lugar que van, ¿por algo en particular?

1.- Pues de, por ejemplo, yo oigo que mucha gente dice "yo voy, yo soy de Ley", a mí, Ley tiene algo que no me gusta y es un, no sé si lo que usan para trapear, pero es un olor que no me gusta de Ley.

E.- ¿No le gusta la tienda?

1.- No me gusta. Pero, sin embargo, cuando tengo necesidad de tener que comprar algo que no lo hallo en ningún súper voy, no soy exclusiva, pues, sino que no me gusta, pero si ocupa algo que solo sé que lo puedo encontrar ahí, voy.

E.- ¿Y en que van al súper? ¿En que se desplazan?

1.- Regularmente, los fines de semana es en el carro.

E.- En el carro.

1.- Los fines de semana es en el carro. A menos que tenga como hoy que, a las dos de la tarde que me faltaba algo para la comida, ah bueno, me quedaba más cerca, por la cercanía me queda más cerca Soriana, fui a Soriana, traje lo que ocupaba y ya.

E.- ¿Y fue en transporte público?

1.- Fui en transporte público.

E.- Antes de salir, si ustedes tienen una rutina, ustedes se han formado esa rutina planeada de alguna manera, ¿han tomado en cuenta el costo de la gasolina para hacer esa planeación?

1.- No, sí, sí. Sí, por ejemplo, nosotros decimos, este fin de semana vamos a ir a tal lado, si cuando los muchachos trabajan vamos a tal lado o de…de su gasto o de lo que trabajan o de lo que saquen algo, porque vamos a salir. Tenemos planeando un viaje a Mazatlán que lo debíamos haber hecho este mes y no lo hicimos, mejor lo hacemos en septiembre, pero ellos ya saben que hay un viaje pendiente. Entonces cada quien ahí tiene su guardado que va a llevar. Sí, todo estaba planeado.

E.- Entonces, se puede decir que usted se mueve combinadamente entre transporte público y el carro, ¿verdad? ¿Usted qué opina del transporte público de la ciudad? ¿Qué opinión tiene?

1.- Pues es un servicio regular, no te voy a decir que es un servicio muy bueno, pero si es un servicio regular. A mí lo que se me hace sí elevado son los costos, porque nosotros te digo, nosotros planeamos viajes, vamos y conocemos ciudades y vamos, y me ha tocado ver servicios de transporte de muy mala calidad.

E.- ¿Aquí en Culiacán?

1.- No, de otras ciudades y como quiera que sea, aquí hay camiones muy malos, no todos los camiones están buenos, pero hay camiones muy buenos, hay camiones regulares e igual hay sus malos. Pero comparados con otras ciudades, pues si hay buen transporte. Quizás sí les hace falta, porque sí les hace falta, podrían mejorarlo más.

E.- ¿En qué aspecto?

1.- Pues en cuanto…por ejemplo, aquí en Culiacán el aire acondicionado, yo creo que es indispensable en todos los camiones, no en uno sí y en otro no. Yo creo que esto es…vivimos en una ciudad muy, de temperatura muy elevada, sí ocupamos, aunque sea…porque a veces ocupas tú salir y son un camión, dos camiones. Entonces sí ocupas, pues.

E.- Impacta a su bolsillo.

1.- Sí, sí, no, porque pues estás pagando un servicio y sí quisieras que el servicio fuera de mejor calidad, ¿no? Todo servicio que sea pagado, uno puede exigir un mejor medio de transporte, porque lo ocupamos, se necesita y luego la gente paga por el servicio, el servicio no es gratis. No está…te digo, yo he estado en otras ciudades donde el costo es mucho menor que aquí, mucho menor que aquí.

E.- Sí.

1.- Pero pues…

E.- ¿Y considera que desde su vivienda es fácil o es complicado el acceso al transporte público de la ciudad?

1.- No, pues desde aquí al centro esta fácil, ¿no? Porque ya lo agarro desde aquí, me bajo al centro, si quiero ir a otro lado, pues yo ahí mismo agarro el otro y no, por eso no hay problema. El transporte esta ágil, sí esta ágil, pero pues es uno, lo que pasa es que uno a veces va con el tiempo bien medidito y quisiera llegar a la hora que tú llevas planeado, pero a veces las cosas no son así, pero tú te tienes que ir con tiempo para poder…

E.- Llegar.

1.- Llegar a tiempo.

E.- Así es, ¿y ha tenido algún inconveniente usted en el transporte público? En alguna ocasión, algo que haya salido de la normalidad.

1.- Pues fíjate que a mí nunca me ha tocado, he corrido con esa suerte que no me ha tocado, y he oído que los asaltan, que les ha tocado choferes muy groseros. Yo he oído a mi vecina, te digo, la muchacha que vive aquí, ella, pues ella usa mucho más el transporte que yo, porque ella se va desde la mañana, va deja a sus niñas, se va al trabajo, regresa por sus niñas, se vuelve a ir al trabajo, vuelve a traer a sus niñas, se vuelve a ir, entonces ella todo el día se mueve en transporte. Me dice "cuando no me toca un grosero, me toca esto" y le digo a mí…pues será como es una vez al día, no me ha tocado que algo así me pase, que me toque un chofer grosero o algo. Entonces, hasta ahorita pues.

E.- Todo bien.

1.- Todo bien.

E.- Muy bien, ¿usted ha considerado alguna vez para…o se ha platicado en su familia la posibilidad de utilizar la bicicleta como transporte público? Como transporte público para moverse.

1.- Sí, el año, ah, pues el curso que terminó, mi hijo compró bicicleta.

E.- ¿Curso de que era?

1.- No, compró bicicleta para irse en bicicleta. Iba y venía a la escuela en bicicleta.

E.- Ah, ¿sí?

1.- Sí.

E.- ¿Hace cuánto?

1.- El año…este curso que terminó.

E.- Ah, el curso que terminó, ¿entonces hay bicicleta aquí en su casa?

1.- Ahorita no, porque la acaba de vender. Porque, como la usó todo el año.

E.- ¿Iba a la universidad en bicicleta?

1.- Iba a la universidad en bicicleta, y venía. Iba y venía y se iba a la visita igual en la bicicleta.

E.- ¿Y alguna vez le comento algún inconveniente que, alguna situación que haya pasado en la bici?

1.- Un…sí. Llegó golpeado, porque un carro se le cerró.

E.- ¿Lo golpeó el carro?

1.- Sí, lo golpeó el carro. Si pues, ya vez que aquí no hay…

E.- ¿Carril bici?

1.- Carril para bici, entonces, aunque ellos van, porque nosotros les recomendamos mucho, mucho cuidado, vete así.

E.- ¿Ustedes como padres sienten, se sienten inseguros de que él ande…utilice la bici como transporte público? ¿Sienten pendiente?

1.- Sí.

E.- ¿Sí?

1.- Sí, porque siempre, siempre le pasaban cosas pues. Cuando no era una cosa es otra, que ya me quedé tirado, que ya se me ponchó, que ya se reventó eso, y ahí va el padre renegando por él. Sí, como que, es más…

E.- ¿A usted le gustaría que hubiera carriles bici, exclusivos aquí en Culiacán?

1.- Pues sí, hay mucha gente que anda en bicicleta, mucha gente que…y es que no hay educación para eso, porque de hecho tú vas en tu carro y de repente pum, que la bici, que uno se te metió, sea un motociclista o uno de bicicleta. Aquí la única, en el único momento que yo siento que respetan el transporte en bicicleta es cuando los jóvenes salen en…

E.- ¿En caravanas?

1.- En caravanas, es el único momento en que son cuidadosos y son…pero aquí dentro de la ciudad es un…el que maneja no tiene…no está preparado para respetar al que va manejando en bicicleta.

E.- ¿Y la bicicleta sería una opción para moverse, para usted?

1.- ¿Para mí? Para mí no.

E.- ¿Por qué?

1.- Es, no es algo que se lleve conmigo.

E.- No se llevan bien.

1.- No nos llevamos bien, no, no. Ella no me quiere y yo tampoco a ella.

E.- ¿Y cuáles son las rutas de transporte que más utilizan?

1.- Nosotros utilizamos desde aquí, que está que es la avenida del río, salimos a la Obregón, Obregón hasta la Novena, novena hasta C.U, C.U hasta bajar a donde está la iglesia del padre Cuco, ¿Cómo se llama esa calle?

E.- Doctor Mora.

1.- Doctor Mora, de la Doctor Mora, cuatro más hacía la Hidalgo y ya llegamos hasta allá.

E.- ¿Hasta su esposo?

1.- Hasta mi esposo, regularmente ese es el camino todos los días, de hecho, si voy yo a trabajar es el mismo. Porque a mí me baja de aquí a la escuela que está aquí en la Obregón, me baja y él sigue. Si la plebe está trabajando va, y la acerca al trabajo también, es decir, qué si es de aquí hasta el centro, centro y vuelve y agarra el Malecón y otra vez hasta la Hidalgo.

E.- ¿Su hija estudia y trabaja?

1.- Sí.

E.- En cuanto a las rutas de camiones, ¿Cuáles son las que más utilizan?

1.- Pues regularmente las de aquí al Centro, y centro.

E.- ¿Y cuáles vendrían siendo?

1.- Es la Lombardo, de aquí él que nos lleva directamente al Centro es la Lombardo.

E.- ¿También hay otro no? ¿El Loma de Rodriguera?

1.- Sí, el Loma de Rodriguera, pero tenemos que salir a tomarlo hasta la avenida Obregón.

E.- ¿Y alguna vez lo toman?

1.- Sí, cuando, cuando hay una…que este no vaya, que no ocupemos ir por la ruta que lleva este, pues si vamos a tomar el que es Loma de Rodriguera y Alameda, esos pasan en la Obregón.

E.- Sí.

1.- Loma de Rodriguera y Alameda, de aquí nomas sale el Lombardo, y regularmente sí, por ejemplo, si yo fui al centro dice Lombardo, y como te digo, como ya no me regreso sola para acá, bueno, pues agarro un Vegas y voy hacia Las Quintas.

E.- ¿Hacia las Quintas?

1.- Sí.

E.- ¿Y de las Quintas se viene con su esposo?

1.- Ya me vengo con mi esposo para acá.

E.- ¿Pero eso no es siempre? ¿verdad? ¿A veces se viene en camión?

1.- A veces me vengo en camión, igual vuelvo a agarrar el mismo que es el Lombardo, que es el que me trae hasta acá, hasta la puerta de la casa.

E.- Y de acuerdo a las necesidades que usted tiene de moverse, hacer vueltas dentro de la ciudad, ¿Cuál considera que sean los principales obstáculos que se le presentan en estas vueltas diarias que usted tiene?

1.- Pues, el tráfico, todo depende del tráfico que haya, ya sabes que si te vas a las horas pico está, aunque ahorita ya no hay horas pico, a la hora que salga está el mismo…

E.- Tráfico. ¿Algo más o el tráfico?

1.- No.

E.- Vale. Usted me decía que vivía en el Nuevo Culiacán, ¿cambió la manera en la que ustedes se mueven? ¿cambio su movilidad cuando ustedes se vinieron a vivir aquí? ¿sintió que tuvieron que adaptar sus horarios de salida, de entrada?

1.- No.

E.- ¿Por lo mismo que me comentaba, que está más o menos a la misma distancia?

1.- Así es.

E.- Su familia, ¿cuánto?, combinado entre gasolina y transporte público, ¿más o menos cuánto gasta en transportarse al mes?

1.- Al mes, pues son 4 camiones al día. Son 200 en puro transporte, son unos 200 de puro transporte.

E.- ¿Cada cuánto?

1.- Eso es cada semana, es decir de lunes a…de puro transporte de lunes a viernes.

E.- ¿Contando a sus hijos también?

1.- Nada más mío. Nada más mío, una sola persona. De puro transporte son 200, entre los dos son 400, ahora pues gasolina, a cómo está la gasolina ahora, ¿Qué será? Yo creo que son 500 a la semana de gasolina.

E.- ¿500? ¿Más o menos 900 o 1000 pesos?

1.- Aja, 900 o 1000 pesos de puro transporte.

E.- De puro transporte a la semana, más o menos 4000 pesos al mes, podríamos decir, ¿y esto que porcentaje representa de su ingreso mensual? ¿Qué tanto representa?

1.- Pues son, bastante.

E.- En cuanto al orden de gastos que ustedes tienen como familia, ¿en qué número está el transporte? Por ejemplo, si usted me dice, gastamos más en comida, luego gastamos más en, no sé, en servicios o gastamos más en transporte, ¿Qué lugar ocupa entro de su gasto familiar el transporte?

1.- Pues, pongamos que el segundo lugar porque pues, necesitas moverte. Si no sales de tu casa, ¿Qué haces?

E.- Sí.

1.- Para poder hacer algo tú ocupas moverte. La comida pues sabes que ya compraste a la semana, más o menos programaste que es lo que vas a comer en la semana, pero…

E.- ¿Pero su gasto en comida es más fuerte que el gasto en transporte o gastan más?

1.- No, sí.

E.- ¿Y usted considera que el gasto en transporte de su familia es alto, es bajo, es medio?

1.-Pues…