



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE TLAXCALA
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

CENTRO DE INVESTIGACIONES INTERDISCIPLINARIAS
SOBRE DESARROLLO REGIONAL

**Sistema de representaciones sociales en torno a la movilidad urbana en
la ciudad de Tlaxcala**

Tesis para obtener el grado de Maestro en Análisis Regional

Presenta:

Ramsés Alejo Castañeda

Seminario de Medio Ambiente y Desarrollo

Director:

José Gustavo Casas Álvarez

Tlaxcala de Xicohténcatl, **Junio 2021**

Agradecimientos

A mi papá por ser mi base fundamental en la vida, quien me ha apoyado en las consecuencias favorables y dolorosas de mis decisiones y por haberme sembrado esa formación social y académica que distingue a los miembros de nuestra familia.

A mis compañeros de la maestría por haber compartido sus conocimientos y permitirme intercambiar con ellos en más de una ocasión, a los profesores y maestros del programa que tomaron con gran responsabilidad el iniciarnos en el camino de la investigación, gracias Didimo, Carmen, Fortino, Macip, Conde.

A Abi, Nat y Dan, *el equipo hippie* que me abrazó y me acogió a pesar de ser muy diferente a ellos, por su amistad, compañía, cariño y acompañamiento tan cálido y sincero, gracias por abrirme la mente y el corazón.

A Armando, Estefanía y a Liz, por ser quienes sembraron en mí la semilla de lo urbano, del espacio público y de una visión social y política de hacer ciudad, gracias por darme una de las motivaciones más grandes que tengo.

A quienes estos años me ayudaron a cubrir algún costo o me permitieron tener más holgura de tiempo para poder estudiar el programa de maestría, a Isabel y a Javier, gracias por su apoyo y comprensión a esta aventura personal. A CONACYT por contar con recursos y mecanismos que aseguren una formación de investigadores de calidad.

A Gustavo, Alfredo, Pedro y Francisco, a todos por acompañarme, enseñarme, tenerme paciencia y confianza, por guiarme en el descubrimiento de teorías y herramientas tan bellas como la complejidad, la termodinámica y sus Sistemas Alejados del Equilibrio, gracias por construir y sostener el seminario de Medio Ambiente y Desarrollo, gracias por arar la tierra para que nosotros podamos sembrar.

A Enrique, Ulises Brenda y Jasiel, aprendices, colegas y compañeros, por el tiempo que le prestaron a mi proyecto de investigación, muchas gracias, espero haberles enseñado al menos una cosa de utilidad.

A Kenia por ser la mejor compañera durante estos años, gracias por tanto y por todo. Te amo. Y lo haré siempre, más allá de todo.

A *Tlaxcalita la bella* por brindarme un lugar maravilloso, lleno de vida y tranquilidad al mismo tiempo, por ser una ciudad tan bella, auténtica y orgullosa, por las

oportunidades de crecer aquí en todos los sentidos. Gracias Tlaxcala, serás la ciudad pequeña que siempre habite en mi corazón.

A mí, por no dejar que las cosas se diluyeran, por trabajar para alcanzar este objetivo a pesar de todas las condiciones y gracias a todos los favores que la vida me ha concedido, aquí estamos, seguiremos adelante.

Dedicatoria

Esta investigación, es lo que puedo por aportar ahora desde un ejercicio académico para construir ciudades más justas e incluyentes, se la dedico a todos los colegas urbanófilos que están haciendo lo que les toca en las diferentes ciudades del país, a los que, en Puebla, Tlaxcala, Michoacán, Ciudad de México, Colima, Aguascalientes, Mérida, Guadalajara y una larga lista, no han dejado de creer que se pueden hacer las cosas de una forma más amigable con las personas y la naturaleza.

A todos los que se han integrado de una forma u otra a esta agenda en el Estado de Tlaxcala, asociaciones civiles, diputados, presidentes municipales, servidores públicos, pero especialmente a los integrantes del colectivo Ciclovía Emergente Tlx: sigan despertando a la ciudadanía, sigan provocando su participación, síganles mostrando que no es normal perder a seres queridos en la calle, que no es normal sufrir al moverse por la ciudad, que se pueden hacer las cosas de diferente forma, de una mejor forma.

Especialmente dedicada a los peatones y ciclistas de la Ciudad de Tlaxcala, aún no lo saben, pero ustedes son el futuro de nuestra ciudad.

A Enrique Dueñas, quien fuera mi cómplice durante dos de los tres años que he comenzado a trabajar por la movilidad urbana de este bello estado que nos acogió, aunque partiste de esta vida, nos dejaste la convicción de “hacer que las cosas sucedan” y creamos el Observatorio de Ciudades Medias de México. No te defraudaremos amigo. Gracias por acompañarme, por enseñarme y darnos ánimos para soñar y mantenernos soñadores, que día tras día den por lo menos un paso, con consistencia, trabajo y disciplina. Pero también con mucho amor por lo urbano, la escala humana, las ciudades pequeñas y por Tlaxcala.

Índice

<i>Agradecimientos</i>	3
<i>Dedicatoria</i>	4
<i>Introducción</i>	9
Planteamiento del problema de investigación.....	9
Justificación.....	10
Modelo para el abordaje investigativo del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala	11
Preguntas de investigación.....	16
Objeto de estudio.....	17
Objetivos de la investigación	17
Metodología aplicada	18
Plan de Obra	19
<i>Capítulo I – La ciudad de Tlaxcala y la movilidad urbana</i>	22
1.1 Contexto geográfico y socioeconómico del municipio	22
1.1.1 Geografía	23
1.1.2 Economía	27
1.2 Contexto histórico	30
1.2.1 Toponimia.....	30
1.2.2 Historia de la ciudad de Tlaxcala	31
1.2.3 Historia reciente de la movilidad urbana en Tlaxcala	34
1.3 Condiciones del sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala	36
1.3.1 Movilidad urbana sustentable en el Estado de Tlaxcala.....	37
1.3.2 Movilidad urbana sustentable en la Zona Metropolitana Tlaxcala - Apizaco.	47
1.3.3. Movilidad urbana sustentable en la ciudad de Tlaxcala.	53
1.3.4 Delimitación espacial del estudio y sus actores.	59

1.4	Adendum: Movilidad urbana en pandemia por COVID-19.....	59
<i>Capítulo II – Marco Teórico. La producción social de las ciudades.</i>		61
2.1	Sociología Urbana.....	62
2.1.1	Condiciones y objeto de estudio de la sociología urbana.	64
2.1.2	Recorrido por algunas escuelas de la sociología urbana.	66
2.2	La Producción Social del Espacio.....	70
2.2.1	Elementos críticos de la producción del espacio: urbanismo, poder y valor..	72
2.2.2	Componentes de la ciudad: espacio urbano, calle y usuarios.....	74
2.2.3	Triada conceptual: tres espacios y tres prácticas espaciales.....	76
2.2.4	La producción social del espacio revisada por David Harvey.....	80
2.2.5	Matriz de prácticas espaciales: sus aspectos y ejemplos	82
2.3	Representaciones y discurso social	86
2.3.1	Representaciones y discurso.....	89
2.4	El papel de las representaciones y discursos en la producción del espacio urbano. Síntesis teórica.	91
<i>Capítulo III – Diseño y metodología de la investigación</i>		94
3.1	Enfoque de investigación	96
3.2	Análisis Crítico del Discurso	99
3.3	Universo y Muestra	104
3.3.1	Universo	104
3.3.2	Muestra	105
3.4	Levantamiento, triangulación y saturación	107
3.4.1	Instrumento.....	107
3.4.2	Levantamiento	109
3.4.3	Triangulación y saturación	110

3.5 Procesamiento y análisis de datos	111
<i>Capítulo IV – Resultados</i>	114
4.1 Representación de los medios de movilidad en la ciudad de Tlaxcala.	114
4.1.1 Representación de los medios de movilidad por cualidades.....	115
4.1.2 Ocupación del espacio	124
4.1.3 Resumen por medio de movilidad	128
4.2 Representación de los usuarios y sus prácticas en los espacios de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala.	131
4.2.1 Representación de los peatones	133
4.2.2 Representación de los ciclistas	136
4.2.3 Representación del transporte público	140
4.2.4 Representación de los motociclistas	143
4.2.5 Representación de los taxistas privados.....	145
4.2.6 Representación de los automovilistas particulares	146
4.2.7 Otras representaciones.	150
4.3 Análisis de datos cartográficos.....	154
4.4 Análisis de datos de observación participante.	155
4.5 Hacia un modelo de análisis politológico	160
<i>Conclusiones</i>	161
De control.....	161
Generales.....	167
<i>Bibliografía</i>	172
<i>Anexo</i>	178
Guía para entrevista semi estructurada	178

Introducción

Este apartado introductorio tiene como objetivo exponer las características fundamentales de la investigación y que sirvieron como ruta durante su realización. Este apartado incluye los siguientes elementos: en primer lugar, el planteamiento y naturaleza del problema, así como una modelación del problema empírico y situado, de ello derivan las preguntas empíricas y teóricas de la investigación; de la misma forma se expone la justificación con una revisión de estado del arte de la cuestión; para posteriormente enunciar el objeto de estudio, así como los objetivos que persigue la investigación y una descripción de las bases metodológicas e instrumentos que se ocuparon para alcanzar dichos objetivos.

Con esta ruta se expondrá el abordaje de la movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala realizado desde las representaciones sociales que se tienen en torno a ella, con la intención de indagar sobre las implicaciones que tienen en la percepción de los distintos actores que usan las calles y la producción social del espacio público; específicamente los espacios de movilidad, ello con la finalidad de que a futuro los interesados en modificar la morfología de la ciudad o de las calles por la aplicación alguna política pública pueda acudir a los resultados de esta investigación a manera de diagnóstico cualitativo.

Planteamiento del problema de investigación

En las últimas dos décadas los conceptos con los que nos referimos a la actividad de trasladarnos dentro de una ciudad para satisfacer alguna necesidad o deseo han cambiado. Los urbanistas pasaron de usar palabras como “transporte, tránsito, traslados”, que refieren más bien a un paradigma utilitarista donde el principal problema se explicaba en función de la eficiencia de los viajes, es decir, ir del punto A al punto B en el menor tiempo posible, a usar el concepto de movilidad urbana.

El cambio no es menor, es literalmente un cambio de paradigma donde se piensa el problema desde categorías más sociológicas, políticas e incluso filosóficas; ahora las preocupaciones no atraviesan solo por la eficiencia, ahora, además reivindican la complejidad de relaciones sociales y sus implicaciones en la producción del espacio, pues las formas variadas de moverse en la ciudad crean relaciones asimétricas y producen morfologías urbanas en el mismo sentido. (Amar, 2011)

Además del cambio de paradigma, el fenómeno se complejiza debido al crecimiento de los centros urbanos, la proliferación de nuevos actores en las ciudades y la aceleración de los intercambios de información contribuyendo a formar una especie de empoderamiento de los usuarios de las calles para ejercer su movilidad urbana con mayor conciencia y libertad; esto se manifiesta generalmente en conflictos discursivos y, en algunas ocasiones, en conflictos políticos y materiales, por ejemplo los conflictos entre trabajadores de transporte público y trabajadores de plataformas digitales, así como los conflictos entre agrupaciones ciclistas y peatonales con autoridades o automovilistas.

Estos conflictos además se expresan a través del derecho a ocupar, transitar o habitar un espacio, también en combatir afectaciones a la calidad de vida cuando una de las modalidades de movilidad se encuentra presente con excesiva superioridad sobre el resto, como suele ser el automóvil particular.

Existen diversas investigaciones sobre las afectaciones a la calidad de vida en ciudades donde el sistema de movilidad tiene como modalidad preponderante el automóvil, esto en términos de salud física y emocional, eficiencia en los traslados, (Alonso Rebolledo, 2017) (Olguin, 2017) impacto económico y seguridad en el transporte (BID, Banco Interamericano de Desarrollo, 2016). También se han realizado algunos estudios de opinión y de representación social sobre algunos transportes (Zunino Singh, 2017). Es el caso de ¿? (Arroyo, 2014) y de la ciudad de Tlaxcala (Castillo, 2017) quien realizó un estudio sobre la representación social que existe del transporte público, sin embargo, quedó únicamente en un ejercicio descriptivo sobre ese único actor.

Justificación

La movilidad urbana idealmente se constituye como una de las principales estructuras de una ciudad, es decir una ciudad es tal si en ella es posible que una gran cantidad de personas se trasladen en diferentes formas, medios y momentos, se dice que una ciudad cuenta con un buen sistema de movilidad cuando existe la posibilidad de elegir usar una o varias formas para un mismo trayecto. Sin embargo, esto no sucede aún en la mayoría de las ciudades latinoamericanas, pues las condiciones materiales son de sistemas de movilidad de baja calidad, es decir, con pocas modalidades materialmente funcionales que sean realmente elegibles y accesibles (SEDATU, 2018). Sistemas de movilidad con una

excesiva preponderancia y orientación hacia el uso del automóvil que provocan relaciones sociales asimétricas y construcción del espacio público, morfologías urbanas y espacios de movilidad en el mismo sentido.

Además de que estos sistemas de movilidad orientados hacia el automóvil son altos generadores de contaminación, crean afectaciones a la salud física y emocional, aparecen el estrés, la contaminación acústica, la baja calidad del aire y otros factores más que disminuyen la calidad de vida y habitabilidad de las ciudades (Escudero Peña, 2017), al pensar en estos problemas el sentido común inmediatamente nos haría visualizar grandes urbes como pueden ser la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara o Puebla, ciudades que van desde 2 millones a 9 millones de habitantes. Sin embargo, se constituye también como una situación problemática en ciudades pequeñas, en donde se presenta un aumento en la cantidad de viajes y su complejidad, pero principalmente el uso de automóvil particular (Romero Renau, 2011). La ciudad de Tlaxcala se encuentra en estas situaciones, por lo que se constituye como una situación problemática necesaria de estudiarse.

Se plantea la pertinencia de una investigación para conocer cuáles son las representaciones que existen en la sociedad sobre los elementos que integran un sistema de movilidad urbano de la ciudad de Tlaxcala con la finalidad de conocer las relaciones que existen entre ellas y como se caracterizan, hallar consensos, disensos y conflictos que expliquen cómo interactúan con la construcción, anclaje o cambio de las morfologías de la ciudad, de sus espacios de movilidad. También que nos permitan comprender cuales son esos conceptos y valores que están presentes en las representaciones sociales sobre los medios de transporte y la ocupación del espacio público, así como en qué grado se encuentran presentes.

Modelo para el abordaje investigativo del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala

Desde las actividades planteadas en el Seminario Temático de Investigación de Medio Ambiente y Desarrollo, de la Maestría en Análisis Regional del CIISDER, coordinado en segundo semestre por el Dr. Alfredo Delgado Rodríguez, conocimos distintas formas de modelación sistémica, entre ellas, los sistemas duros y suaves (Checkland, 1993) y la

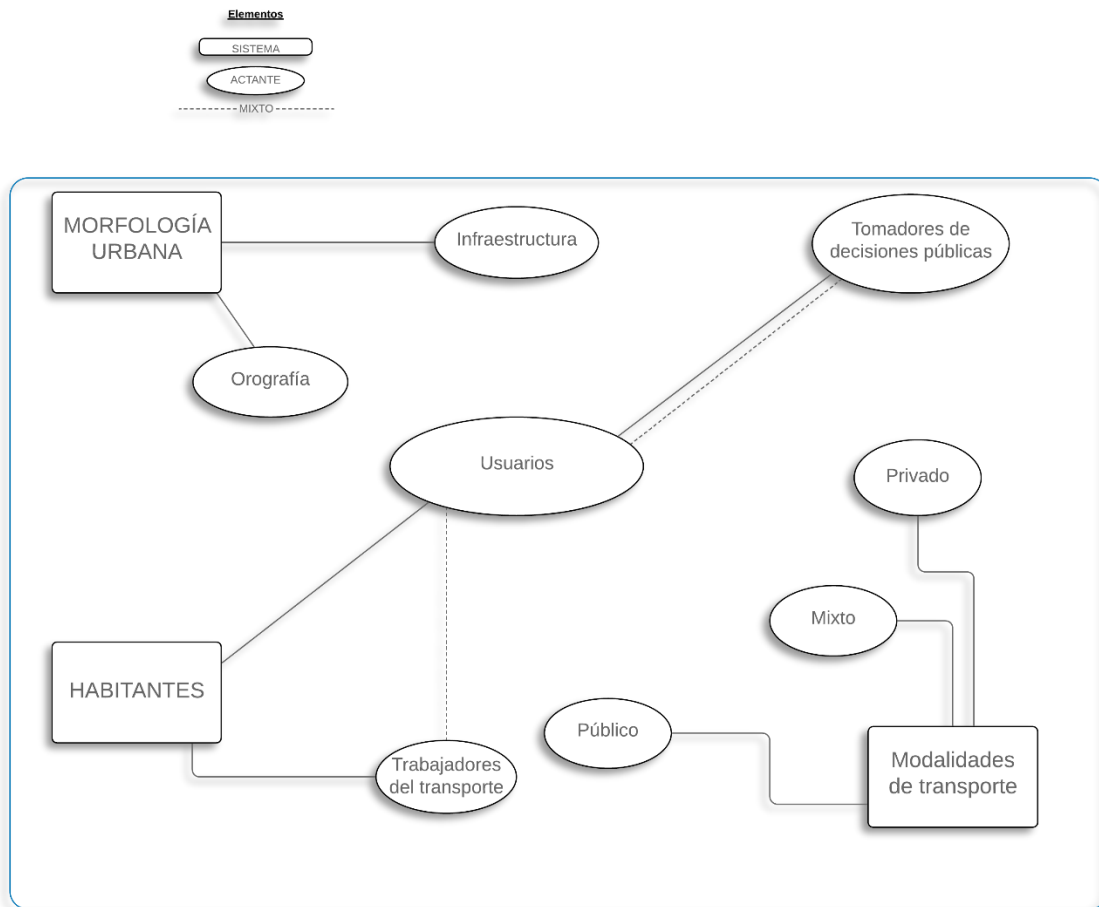
metodología por holones (Wilber, 1996). De ello y varias revisiones surgió el siguiente modelo que delimita el sistema de movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala.

Esta delimitación se da como el espacio en el que tres grandes subsistemas convergen con actores relacionados entre sí, los subsistemas son: morfología urbana, habitantes y transporte. El primero, a su vez cuenta con dos componentes: la orografía y la infraestructura; comprendiendo a la orografía como la condicionante atemporal de la forma de la ciudad y la infraestructura. El segundo está compuesto por usuarios de las diferentes formas de moverse en la ciudad, sin embargo, dentro de estos usuarios se encuentran algunos actores que tienen un rol mixto en el sistema, quienes desempeñan además de un papel de usuarios otro como trabajadores del transporte y tomadores de decisiones públicas. Finalmente, el tercer subsistema está compuesto por las modalidades de transporte, divididas en público, mixto y privado; este modelo se encuentra basado en las orientaciones epistemológicas y teórico-prácticas del Seminario de Sistemas Socioambientales Complejos, que propone el abordaje de bioculturalidad y sustentabilidad desde la integración de enfoques integradores e interdisciplinarios (Casas, Delgado, & Ortiz, 2019)

Es necesario mencionar que los ciclistas y peatones se incorporan en la parte privada, aunque al momento de realizar la investigación en campo, es decir en 2019, se encontraban desarticulados y sin incidencia pública; forman parte central de los sujetos de estudio. Durante la segunda mitad del 2020 se ha ido modificando, especialmente entre ciclistas, su articulación e incidencia.

De la misma forma para efectos del modelo no se incorporan sub-modalidades de transporte como pueden ser en el caso público: combis, camiones o taxis, en el caso de mixto se encuentran: el taxi privado o de plataformas digitales, en el caso privado: automóvil, motocicleta, bicicleta o caminar; sin embargo, como se verá más adelante, en la investigación se incorporan dentro de la muestra de sujetos de estudio.

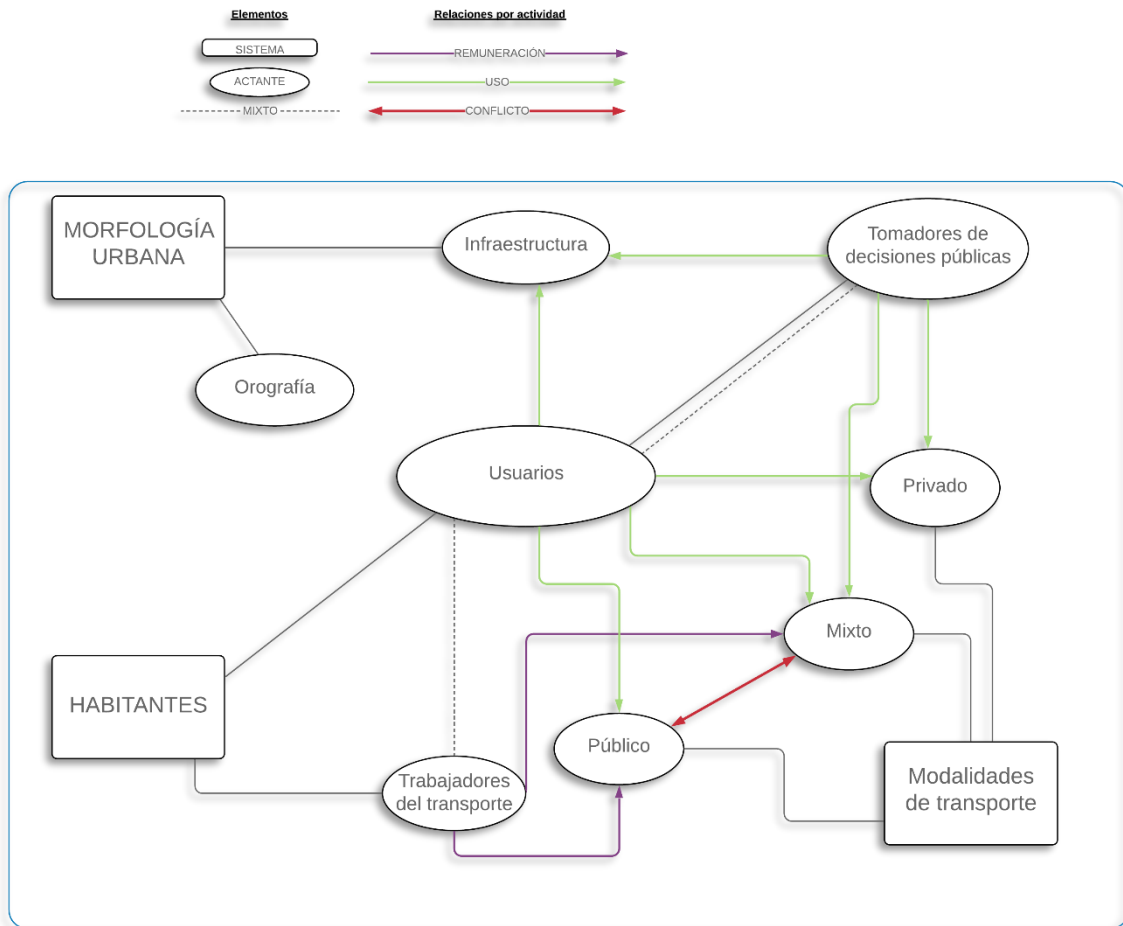
Esquema 1.1. Modelo básico del sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala



Fuente: Elaboración propia.

El modelo requería explicar, además, en un segundo momento, el problema no estructurado (Checkland, 1993) y para ello se ocuparon las relaciones expresadas y percibidas más simples dentro del sistema, estas relaciones se definieron como uso, remuneración y conflicto. El conflicto, aunque existe de forma permanente en las disputas por el espacio público suele ser aceptado como algo normal, por lo que la relación conflictiva que resalta es la existente entre trabajadores de transporte público y mixto, quienes se disputan la remuneración de sus actividades, pues la que se incorporado a la agenda pública y de gobierno.

Esquema 1.2. Modelo medio del sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala

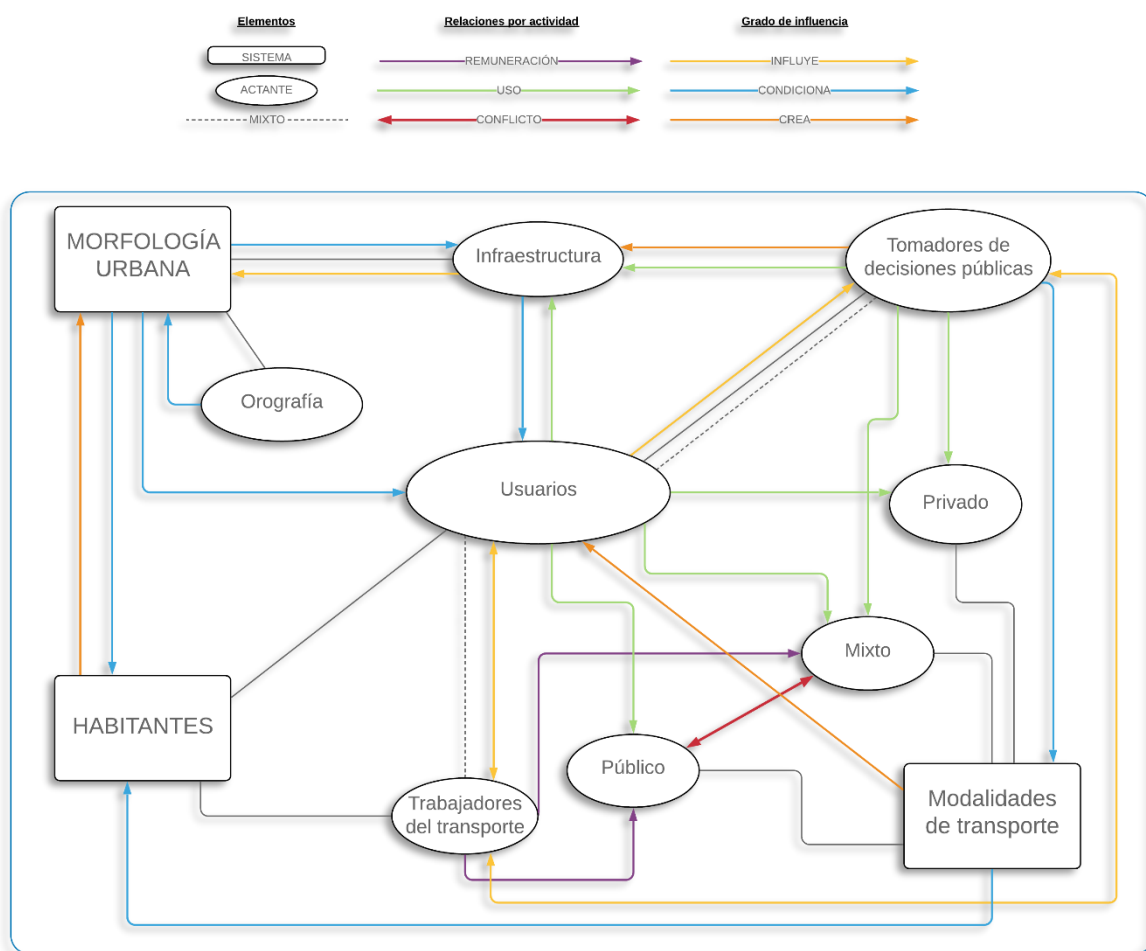


Fuente: Elaboración propia.

Con ello pueden empezar a comprenderse algunas de las relaciones dadas en el sistema que son las más sencillas, sin embargo para acercarse más a una definición integral de la complejidad y superposición de relaciones del sistema de movilidad (Wilber, 1996) se decidió agregar relaciones de tipo analítico, estas se dividirían en grados, el primero sería el de “influye”, que es una relación de efecto sobre el otro elemento de baja intensidad, el segundo es “condiciona”, es decir una relación de intensidad media y finalmente el tercer grado es “crea” como el grado más alto de intensidad. Hemos de advertir que este último grado no es determinista pues como puede observarse en el modelo, las relaciones creadoras están condicionadas o influenciadas por otros elementos. Excepto por la relación donde las modalidades de transporte crean usuarios, pues estos

elementos se encuentran fuera de nuestra escala de estudio, escala metropolitana que será explicada teóricamente en el capítulo II, pero que por ahora podemos ubicar como: la ciudad de Tlaxcala, aunque sería interesante incorporar este y otros factores exógenos a la escala en investigaciones posteriores.

Esquema 1.3. Modelo integral del sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala



Fuente: Elaboración propia

De esta forma nos encontramos con un sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala, de características complejas donde sus componentes influyen, se condicionan y crean entre sí en un constante flujo. Existe una centralidad aparente de ciertos elementos como pueden ser los usuarios, la infraestructura y los tomadores de decisiones públicas,

sin embargo, eso merece ser contrastado con los resultados de esta investigación. También hay una excepción, la orografía, en este modelo es incorporada como la única variable independiente.

Dentro de este cumulo de relaciones sociales es donde surgen las representaciones sociales que nos ayudarán a explicar sus puntos de anclaje, así como los puntos de conflicto; y cómo las relaciones dadas en el espacio público producen y reproducen las formas desiguales de la ciudad.

Preguntas de investigación

Con los elementos planteados en el modelo y la decisión del abordaje desde las representaciones sociales surgen algunas preguntas:

Empíricas

¿Cómo se manifiestan desde las representaciones sociales los conflictos entre usuarios de las diferentes modalidades de movilidad?

¿Existen discursos, percepciones y representaciones en torno a la movilidad urbana que se interpelen o confronten entre sí?

¿De qué forma el estado actual de la movilidad en la ciudad de Tlaxcala afecta la calidad de vida y cuáles son puntos de mayor anclaje y los de mayor conflicto?

Teóricas

¿Cómo las relaciones sociales en los espacios de movilidad producen y reproducen el espacio urbano?

¿Qué papel juegan las representaciones sociales y cómo caracterizan los conflictos derivados de las prácticas de movilidad?

Por la pertinencia de estas preguntas, se estableció que el abordaje de la movilidad urbana desde las representaciones sociales que se crean entorno a los elementos que le componen como son las modalidades, espacios, usuarios; y cómo interactúan los unos con los otros en la constitución de la ciudad, es de relevancia y pertinencia..

Objeto de estudio

Las representaciones sociales en torno a la movilidad urbana en el municipio de Tlaxcala. Para indagar cómo funcionan e interactúan esas representaciones en la conformación de la ciudad, la producción del espacio y los espacios de movilidad.

Objetivos de la investigación

Objetivo general

Explicar el fenómeno de la producción social de los espacios de movilidad en las ciudades pequeñas usando las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad en torno a sí mismos y los espacios que usan, así como las tensiones que existen entre ellos, tomando como lugar de referencia la ciudad de Tlaxcala.

Objetivos particulares

1. Contextualizar y caracterizar la movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala, destacando el papel de los diferentes actores y su incidencia en los modos de movilidad.
2. Conocer las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad de la ciudad de Tlaxcala para identificar tensiones, contradicciones y consensos en el contenido de estas, así como su influencia en la caracterización de los espacios de movilidad.
3. Crear un modelo de análisis crítico de representaciones sociales en torno al problema de la movilidad urbana y la producción social del espacio en una ciudad pequeña.

Hipótesis

Las tensiones y consensos de las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad de Tlaxcala son de baja intensidad, no escalan a conflictos abiertos, políticos o materiales, con excepción de los trabajadores de transporte público, el resto de los conflictos permanecen en la esfera discursiva, y posibilitan la reproducción del modelo actual, orientado primordialmente al uso del automóvil particular, a pesar de las afectaciones en la calidad de vida.

Metodología aplicada

Si bien para algunas fases de la investigación, como el marco contextual, se realizaron revisiones de tipo documental o cuantitativo, el carácter principal de esta investigación es cualitativo, tomando como herramienta principal la aplicación de entrevistas y el procesamiento de los datos obtenidos mediante el análisis crítico del discurso, con alcance explicativo y analítico de representaciones de la movilidad urbana en ciudades pequeñas.

Categorías y variables

Se presentan en el siguiente esquema: Categoría → Variable

- a) Prácticas Espaciales Materiales (PEM), representaciones del espacio (RES) y espacios de representación (ER). → Relaciones entre los elementos de la construcción social del espacio (PEM, RES, ER)
- b) Producción Social del Espacio (PSE) → Accesibilidad y distanciamiento; apropiación, dominio y producción.
- c) Anclaje y cambio de las representaciones sociales → Frecuencia y arraigo de las representaciones de los modos de movilidad, las calles y su forma de ocupación.
- d) Tensiones discursivas → Hallazgos de contradicciones, conflictos entre las representaciones sociales de los actores.

Sujetos de investigación

Habitantes de la ciudad de Tlaxcala que actúan en el sistema de movilidad urbana: usuarios de las calles y espacios de movilidad en sus diferentes modalidades y trabajadores del transporte.

Unidad de análisis

Las expresiones discursivas en las representaciones sociales de los habitantes de la ciudad de Tlaxcala en torno a la movilidad urbana en el contexto de ciudades pequeñas.

Técnicas

Las técnicas que se utilizaron para resolver los objetivos particulares de la investigación son los siguientes:

1. Entrevistas semiestructuradas.
2. Análisis del discurso
3. Observación participante.
4. Modelo analítico de David Harvey.
5. Procesamiento cualitativo de datos.
6. Procesamiento cartográfico de datos.

Instrumentos

Los instrumentos que se utilizaron para la ejecución de las técnicas fueron los siguientes:

1. Cuestionario para entrevista.
2. Cuadro de análisis discursivo
3. Diario de campo y fotografía.
4. Matriz de análisis de prácticas espaciales.
5. Diagramas de triangulación y saturación de datos.

Productos obtenidos

De la aplicación de estos instrumentos y su debido procesamiento se obtuvo:

1. Versión estenográfica de las entrevistas.
2. Resultados de análisis crítico del discurso.
3. Matriz de resultados de representación de prácticas espaciales.
4. Conclusiones

Plan de Obra

Esta tesis se encuentra dividida en cuatro capítulos que profundizan en los temas planteados hasta ahora en la introducción, el primer capítulo se centra en la ciudad de Tlaxcala y la movilidad urbana, en este se explica el contexto geográfico y socioeconómico de la ciudad, así como el contexto histórico y del crecimiento de ésta, también la entrada del cambio de paradigma de transporte y movilidad urbana en la

demarcación; en el último apartado del capítulo se expone específicamente el contexto de movilidad urbana y cómo la ciudad de Tlaxcala se encuentra imbuida en un marco nacional, estatal y metropolitano que le condiciona.

En el segundo capítulo se expone el cuerpo teórico de la investigación, para explicar que se usará como base la teoría de la producción social del espacio (PSE) propuesta por Henri Lefebvre, acotada por algunas variables analíticas a iniciativa de David Harvey, y de qué manera se puede enlazar con la teoría de las representaciones sociales (RS). Para ello, se brinda en primer lugar el marco en el que surge la PSE haciendo un repaso por la sociología urbana en el primer apartado; posteriormente, en el segundo apartado, explicando cómo funcionan las prácticas espaciales en la producción del espacio y las ciudades; el tercer apartado se escribe para explicar la convergencia conceptual de las representaciones espaciales y sociales; finalmente, en el cuarto apartado se elabora una síntesis teórica con la que se realizó la investigación, esto dará pie a la elección de métodos y técnicas, diseño de instrumentos, elementos que serán explicados con mayor detalle el tercer capítulo.

Además de lo mencionado, en el tercer capítulo se explica el enfoque general de la investigación, la técnica de análisis principal que fue el análisis crítico del discurso (ACD), otros componentes más como el universo y muestra, el proceso de levantamiento de información, triangulación y saturación de ésta y finalmente las herramientas y actividades realizadas para el análisis de datos y procesamiento de la información.

De esta forma para el cuarto capítulo se exponen los principales hallazgos de la investigación, los cuales se encuentran divididos en tres formas, en primer lugar y de forma más extensa los hallazgos en las representaciones con datos discursivos; en segundo lugar los hallazgos espaciales con datos cartográficos, y, en tercer lugar, los hallazgos de las prácticas materiales con datos de observación participante para triangular e integrar la información arrojada (Casas, Delgado, & Ortiz, 2019). Para finalizar este capítulo, se elaboran algunas notas necesarias para apuntar hacia un análisis politológico del fenómeno de la producción social del espacio.

Al terminar estos cuatro capítulos se brindan las conclusiones de la investigación, como apuntes necesarios en cada una de sus fases, contestando las preguntas de

investigación, constatando el cumplimiento de objetivos y, de manera general, para retroalimentar la presente investigación y proyectar la elaboración de futuros trabajos.

Capítulo I – La ciudad de Tlaxcala y la movilidad urbana

El presente capítulo tiene como finalidad describir la ciudad de Tlaxcala como un fenómeno social que, a pesar de ser la ciudad capital más pequeña del país, no se separa de otros fenómenos como la explosión demográfica y la congestión vehicular en sus calles con consecuencias para la calidad de vida.

Para ello hablaremos del contexto geográfico y socio económico del municipio de Tlaxcala, apoyándonos principalmente de fuentes primarias como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL).

También es necesario explicar de qué manera se ha dado el desarrollo de la ciudad y del nuevo paradigma de movilidad urbana en ésta, por lo que, en el segundo apartado de este capítulo, se tocarán asuntos relativos a la historia de la ciudad y de la movilidad urbana como historia reciente del fenómeno de estudio. Para ello se ocuparon algunas fuentes que abordan la historia de la ciudad y una consulta hemerográfica desde el año 2017, año de la entrada de “Pronto”, un servicio de taxi privado que comenzó a modificar la forma de moverse en la ciudad de Tlaxcala, afectando a los actores del sistema de movilidad urbana de formas muy diferentes, y principalmente incorporando el derecho a decidir cómo moverse en la ciudad.

Esto nos lleva al tercer apartado donde se expone el marco de movilidad urbana en el que se encuentra imbuida la ciudad de Tlaxcala, para ello se realiza un abordaje desde algunas variables a nivel estatal, metropolitano y municipal. Toda vez que la ciudad de Tlaxcala no tiene una delimitación unánime ni estática. En el último apartado de este capítulo se delimita el espacio de estudio.

1.1 Contexto geográfico y socioeconómico del municipio

Delimitar la ciudad de Tlaxcala implica ciertas imposibilidades metodológicas y por lo tanto analíticas, es por lo que el contexto geográfico y socioeconómico se presenta con la delimitación administrativa de municipio, así abordaremos cuestiones como hidrografía, relieve, uso de suelo y clima. Mientras que para el apartado socioeconómico se tocan la

actividad económica y tipo de ocupación, así como los niveles de pobreza y desigualdad que tienen una condición especial en este municipio.

1.1.1 Geografía

Ubicación y colindancias

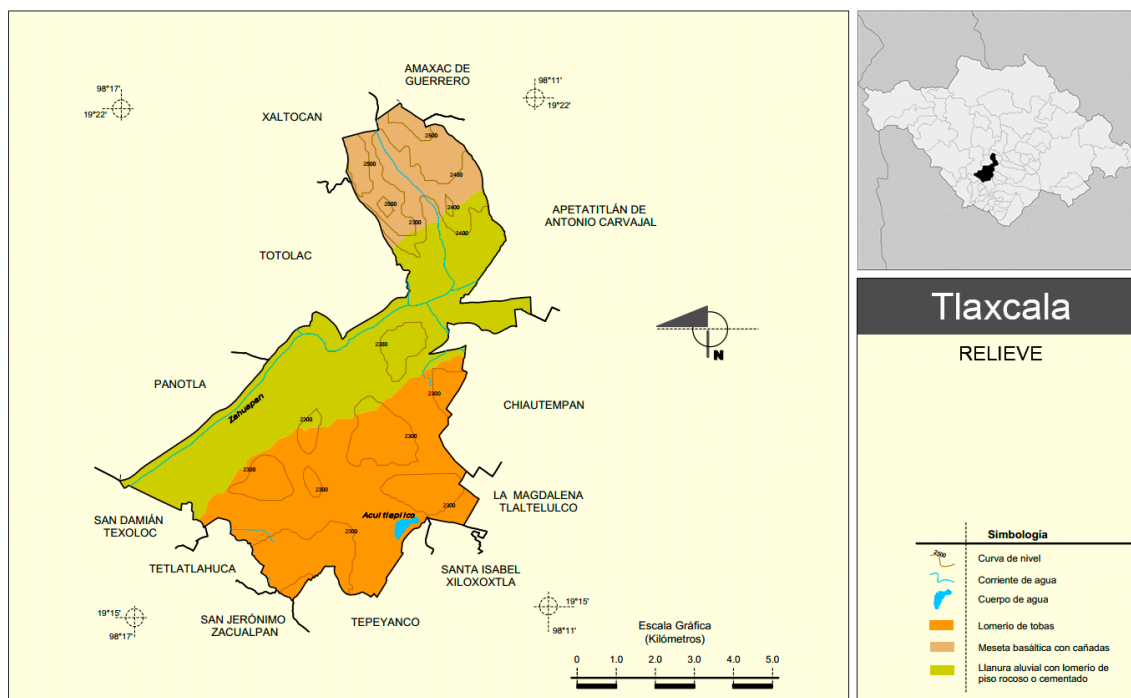
Municipio ubicado en el altiplano central mexicano a una altitud de 2 230 metros sobre el nivel del mar, el municipio de Tlaxcala se sitúa en un eje de coordenadas geográficas entre los 19 grados 18 minutos latitud norte y los 98 grados 14 minutos longitud oeste. Se localiza en el centro-sur del estado y en el área de mayor concentración poblacional. Colinda al norte con los municipios de Totolac y Apetatitlán de Antonio Carvajal; al sur con los municipios de Tepeyanco, Tetlatlahuca, San Damián Texóloc, y San Jerónimo Zacualpan; al oriente con los municipios de Chiautempan, La Magdalena Tlaltelulco, y Santa Isabel Xiloxoxtla y al poniente con los municipios de Panotla y Totolac (INAFED, 2010). Estos elementos nos permiten comprender algunas condicionantes de la movilidad urbana, la ubicación y las colindancias muestra que la ciudad de Tlaxcala puede ser explicarse como un asentamiento conurbado a otros, y que a pesar de las pequeñas distancias estos asentamientos pertenecen a otros municipios, muchos de los espacios de movilidad, medios de transporte y viajes ocurren bajo esa lógica intermunicipal.

Hidrografía

La única corriente de importancia que recorre el municipio es el Río Zahuapan, que lo atraviesa en la zona norte por un cauce de 6.6 kilómetros de longitud y en sentido noreste-suroeste, existen además otras corrientes menores que descienden de los cerros y se dirigen al Zahuapan, en su extremo sureste se encuentra la Laguna de Acuitlapilco, que en épocas pasadas fue un extenso lago y actualmente se encuentra sumamente recuperado. Todo el territorio municipal forma parte de la Cuenca del río Atoyac y de la Región hidrológica Balsas (INAFED, 2010). Observar el Río Zahuapan cobra relevancia como uno de los elementos estructurantes de la ciudad, pues la propia cuenca hidrológica deriva de las condiciones climáticas y orográficas del terreno de estudios, es decir, las

temporadas de lluvias y los cerros, entre otros fenómenos crean una afluyente que parte la ciudad y que condiciona su morfología, así como la infraestructura de movilidad y las modalidades que pueden ser utilizadas en los espacios aledaños a este.

Mapa 1.1. Relieve e hidrografía del municipio de Tlaxcala

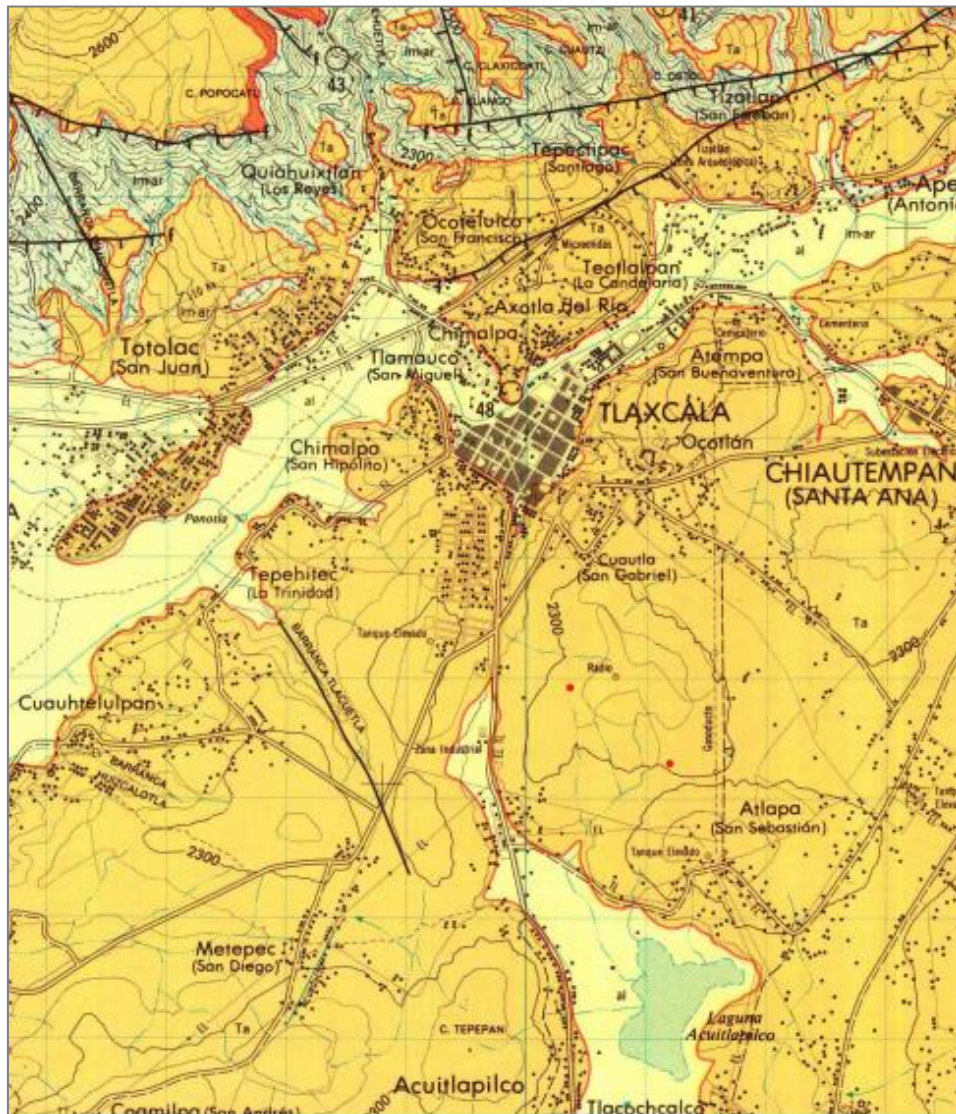


Fuente: De la Malinche (2014)

Orografía

Fisiográficamente todo el municipio pertenece a la Provincia fisiográfica X Eje Neovolcánico y a la Subprovincia Lagos y Volcanes de Anáhuac. El territorio del municipio de Tlaxcala tiene una altitud que va de 2,300 a los 2,500 metros sobre el nivel del mar, su territorio es mayormente plano al formar parte del Valle de Puebla-Tlaxcala, pero con formaciones de relieve en todo su territorio, encontrándose las dos elevaciones más altas en el extremo norte del territorio, donde se encuentran el Cerro Ostos de 2,460 msnm y el Cerro Tepepan de 2,320 msnm (INAFED, 2010).

Mapa 1.2 Extracto de la carta geológica de Tlaxcala



Fuente: INEGI (1984)

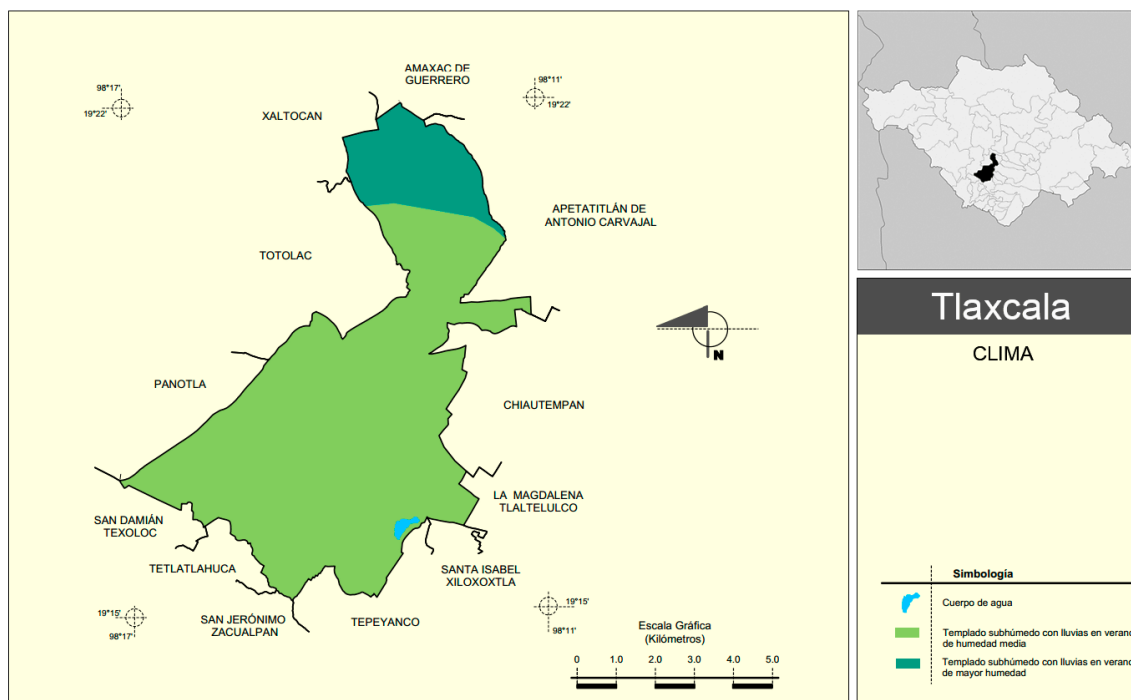
Como puede apreciarse en el mapa 1.1 el territorio del municipio está compuesto de varias elevaciones menores o lomeríos, de dos tipos principalmente, lomerío de tobas y lomerío de piso rocoso. La ciudad al inicio fue asentada en los espacios entre estos lomeríos y el afluente del río Zahuapan, sin embargo, el crecimiento urbano se ha ido expandiendo hacia los diferentes cerros alrededor y fuera del centro histórico, como puede apreciarse en el mapa 1.2., esta pequeña ciudad fue construida entre cerros y tiene una traza accidentada y angosta en buena parte de sus comunidades. La angostura cómo veremos en los resultados

de esta investigación forma parte de la realidad de una ciudad pequeña, así como de las representaciones sociales de sus espacios.

Clima y uso de suelo

El clima del municipio es templado, aunque se encuentra sub dividido en dos, por una parte en el extremo norte templado subhúmedo con lluvias en verano, de mayor humedad, y en el resto del territorio Templado subhúmedo con lluvias en verano, de humedad media, la temperatura media anual de todo el territorio es superior a los 14 °C;41 y la precipitación promedio anual de 800 a 1,000 mm. (INEGI, 2007).

Mapa. 1.3 Clima del municipio de Tlaxcala

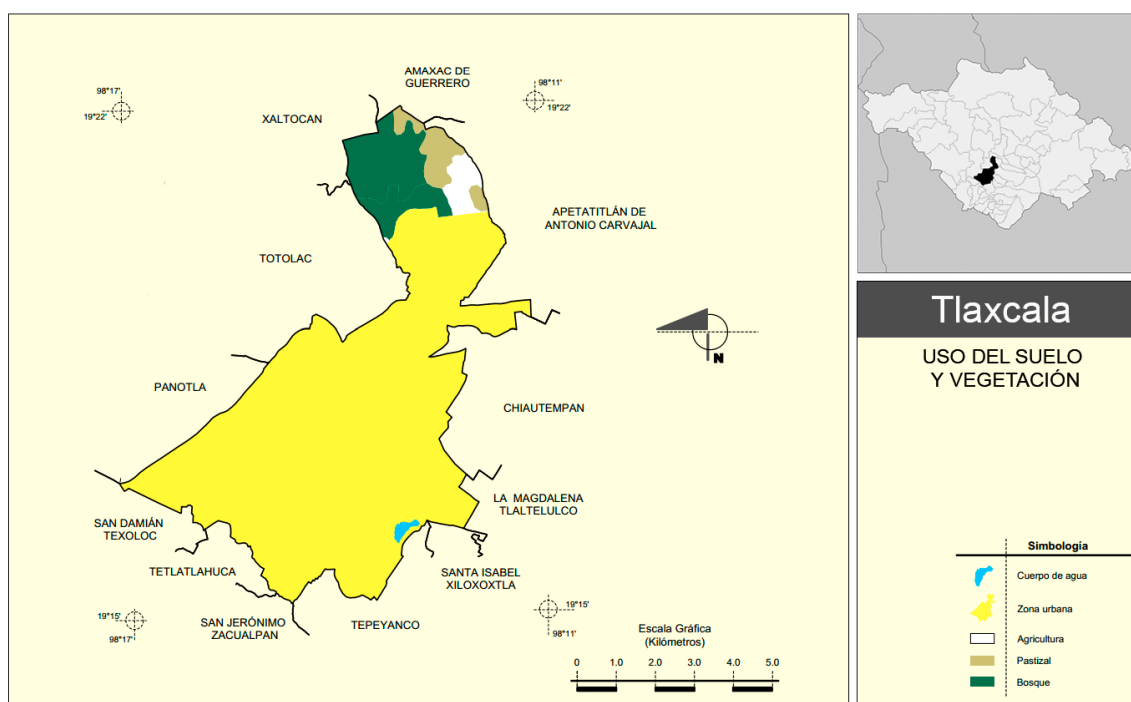


Fuente: De la Malinche (2014)

Esta situación climática además converge con el uso actual del suelo. La superficie que ocupan las unidades de producción rural en el municipio de Tlaxcala es de 1 147 hectáreas, área que representa el 0.5 por ciento de la superficie total del estado. De tal extensión 1 003 hectáreas, el 87.4 por ciento constituyen la superficie de labor, tierras dedicadas a cultivos anuales o de ciclo corto, frutales y plantaciones con un grado de urbanización

importante. El resto se encuentra dividido en bosque, agricultura y pastizal. (INAFED, 2010). Esta información también nos permite contextualizar el fenómeno de estudio pues como se verá posteriormente algunas de las preferencias y representaciones de los medios de movilidad se encuentran anclado a la incomodidad de las condiciones climáticas, pues son cambiantes a lo largo del año. Asimismo el uso suelo nos permite observar la dinámica de esta ciudad pequeña pues mantiene un alto porcentaje de superficie de labor, mientras que los servicios urbanos están concentrados principalmente en el centro de la ciudad y los cerros alrededor del mismo.

Mapa 1.4 Uso de suelo y vegetación



Fuente: De la Malinche (2014)

1.1.2 Economía

La tasa de participación económica en el municipio de Tlaxcala es de 56.30% con la participación de 70.15% en hombres y el 44.5% en mujeres. En el municipio de Tlaxcala el rango de edad en la que se encuentra la mayor participación económica es de 40-44 años con un 80.29%; participando 98.13% de los hombres y un 66.49% de las mujeres. Entre los rangos de edad entre 15 y 19 años encontramos una tasa del 17.86%, siendo en hombres del 24.21% y en mujeres de 11.21% observando ya una alta participación en

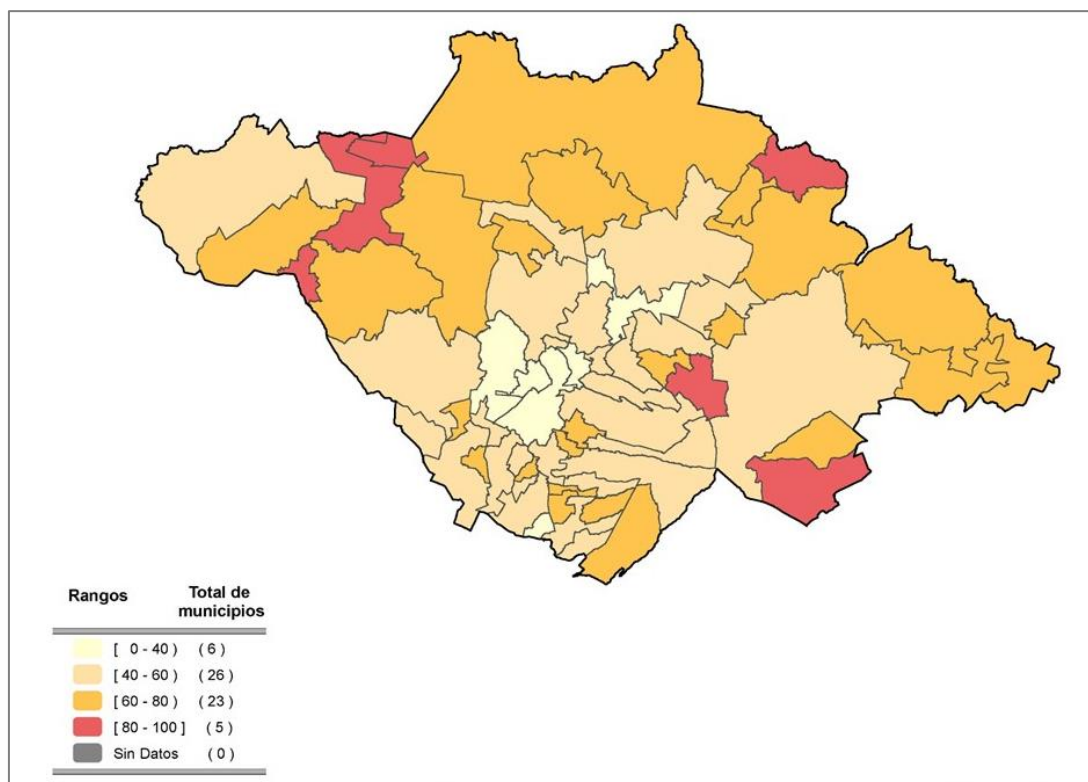
población que debería estar estudiando en el nivel de preparatoria. Los datos del Censo de Población y Vivienda 2010 indican que el municipio de Tlaxcala tuvo una población No Activa del 43.4%, representando los hombres el 29.5% y las mujeres el 55.4% (Ayuntamiento de Tlaxcala, 2017).

En cuanto a la distribución de la población de 12 años y más no económicamente activas, el mayor porcentaje (46.8%) corresponde estudiantes, seguido de personas dedicadas a los quehaceres del hogar con el 39.2%, jubilados y pensionados el 8.7%, personas en otras actividades no económicas 3.7% y personas con alguna limitación física o mental permanente que les impida trabajar con el 1.6%. (Ayuntamiento de Tlaxcala, 2017).

Pobreza y desigualdad

El municipio de Tlaxcala cuenta con la tercera parte de su población en condiciones de pobreza, de los cuales 32.1% se encuentran en pobreza moderada y 1.5% en pobreza extrema. Además 28.2% son vulnerables por alguna carencia social como puede ser educación, seguridad social o condiciones de vivienda y servicios públicos. 10.3% es vulnerable por ingreso. Solo el 27.9% no es pobre ni vulnerable (CONEVAL, 2016). Otro indicador importante es el índice de desarrollo humano – IDH, en el municipio de Tlaxcala en comparación con el resto de los municipios del estado, se encuentra en primer lugar (PNUD, 2014).

Mapa 1.5 Porcentaje de la población en situación de pobreza, 2015 Tlaxcala



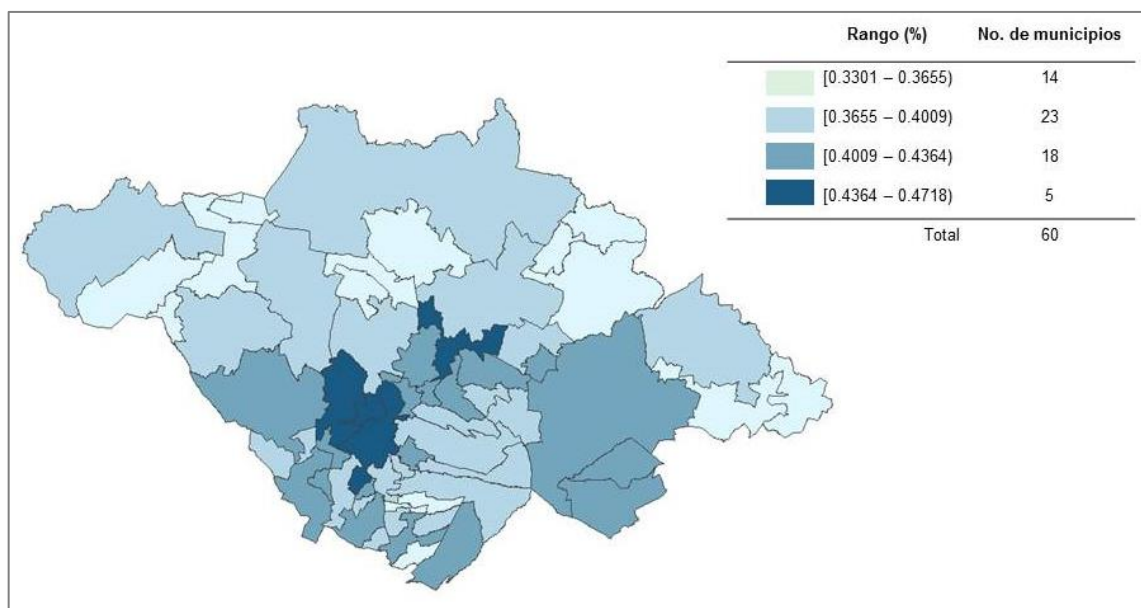
Fuente: CONEVAL (2016)

Y aunque esto le coloca como uno de los municipios del estado con menor pobreza y pobreza extrema, así como buena calidad de vida, también es uno de los municipios más desiguales, pues en el coeficiente de Gini que toma valores entre 0 y 1; un valor que tiende a 1 refleja mayor desigualdad en la distribución del ingreso. Por el contrario, si el valor tiende a cero, existen mayores condiciones de equidad en la distribución del ingreso; el municipio de Tlaxcala para 2010 se encontraba con 0.455 en este indicador, solo por detrás de Panotla con 0.472 (CONEVAL, 2016).

Para el caso de la desigualdad por razones de ingreso, un indicador que se construye dividiendo el ingreso promedio de la población en pobreza extrema entre el ingreso promedio de la población no pobre y no vulnerable, y permite conocer la brecha que existe entre los ingresos de las personas en pobreza extrema respecto al de las personas no pobres y no vulnerables, el municipio de Tlaxcala se encuentra en primer lugar con 0.10, en este caso empatado con el municipio de Panotla. (CONEVAL, 2016). Es importante señalar el contexto de desigualdad económica en el municipio de Tlaxcala,

pues este muestra que debe ser una demarcación para impulsar políticas que combatan esa condición, algunas de esas políticas para abatir la desigualdad son las de inclusión urbana y derecho a la ciudad.

Mapa 1.6 Coeficiente de Gini Municipal, 2010 Tlaxcala



Fuente: CONEVAL (2016).

1.2 Contexto histórico

En este apartado se toca brevemente, entre otras cosas, el origen histórico del nombre de la ciudad, que hace referencia a las condiciones del terreno donde se edificó, aunque posteriormente fue modificada, conservó los cerros, elevaciones o lomas como parte de su identidad en el glifo que le representa. Posteriormente tocaremos algunos rasgos importantes en el desarrollo de la ciudad desde su fundación hasta la actualidad. Finalmente se ofrece una breve reseña sobre el nuevo paradigma de la movilidad urbana, y la forma en la que ha entrado en esta ciudad.

1.2.1 Toponimia

El origen del nombre de la ciudad tiene como referente el punto final de la peregrinación tlaxcalteca, fue la sierra de Tepeticpac y el sitio escogido para la fundación del señorío se

llamó Texcallac, que en opinión de Don Diego Muñoz Camargo significa "despeñadero", describiendo de esta manera el lugar al que los había conducido el dios Camaxtli. Por corrupción fonética, Texcallac fue cambiado a Tlaxcalla, lo que modificó su significado de "despeñadero" a "lugar de tortillas", pues en opinión de los lingüistas, la palabra Tlaxcala proviene del náhuatl "tlaxcalli" que quiere decir tortilla, pero que al modificar la terminación "lli" por "lla", el sustantivo pasa de singular a plural, significando lugar de tortillas. Incluso, el glifo que simboliza la palabra Tlaxcala consiste en dos cerros de los que emergen dos manos haciendo una tortilla. (INAFED, 2010)

Figura 1.1 Glifo del municipio de Tlaxcala.



Fuente: INAFED (2010)

1.2.2 Historia de la ciudad de Tlaxcala

La ciudad de Tlaxcala funge como centro político y administrativo, a pesar de ello durante la mayor parte de su historia tuvo un crecimiento pequeño hasta la década de los ochenta

del siglo pasado. Desde su fundación, en 1525, la ciudad surge en medio de condiciones particulares, por ejemplo, con el río Zahuapan al centro, de un lado se encontraban los asentamientos de los señoríos prehispánicos y por el otro se edificaría una ciudad de carácter colonial para administrar un territorio predominantemente indígena, sería durante mucho tiempo un espacio donde confluyeron la nobleza indígena y las autoridades españolas. La ciudad en sus inicios formó parte de la ruta comercial México – Veracruz, esta situación y la mudanza de la nobleza indígena a la ciudad, comenzaron a fortalecer una economía local (Bustamante López, 2006).

Durante el conflicto de la guerra de independencia, en el territorio tlaxcalteca no existió ningún levantamiento de armas, de esta forma en 1812, se elige por primera vez un ayuntamiento de forma constitucional, aunque en esta etapa quienes cobrarían mayor relevancia en la clase gobernante serían los criollos y mestizos, relegando al cabildo indio. En 1824, se crearía el territorio de Tlaxcala con la ciudad del mismo nombre a la cabeza como capital conservando de esta forma su centralidad política, a partir de ese momento y hasta el 1884 conservó dimensiones muy similares, por ejemplo, en los 13 años comprendidos entre 1855 y 1868, la población de esta ciudad se conservó prácticamente en los 2500 habitantes (Bustamante López, 1995).

La economía sustentada en intercambios comerciales y agrícolas de pequeñas proporciones con los barrios y pueblos circundantes condicionaron en buena medida el desarrollo urbano de la ciudad de Tlaxcala hasta al menos la primera mitad de siglo XIX, fue hasta 1868 cuando el gobernador Miguel Lira y Ortega, expresaba la idea de que por el rango de la ciudad como capital, era urgente e importante realizar mejoras urbanas y de servicios públicos, esto apuntalaba al periodo del porfiriato, así en los años comprendidos entre 1885 y 1911, se caracterizó por una serie de mejoras materiales como remodelación de calles y edificios, salubridad, infraestructura y otros servicios, reflejos del “orden y progreso” deseado en la época (Bustamante López, 1995).

Otros factores que condicionaron el crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad fueron el accidentado acceso al valle del asentamiento, el impetuoso caudal del río Zahuapan y los numerosos pueblos, cuya posesión de las tierras aledañas impidió la compra y llegada de grandes empresarios.

Si comparamos la población de la capital con los 13 municipios más poblados de la entidad en esa época, podemos notar que era de los menos habitados, la ciudad de Tlaxcala, en 1910 era el noveno lugar en población. Durante el gobierno de prospero Cahuantzi las actividades de mantenimiento urbano, limpieza y embellecimiento de jardines y calles, obras para evitar el desborde del río eran actividades a cargo del ayuntamiento de la ciudad, con apoyo económico y supervisión del gobierno del estado (Bustamante López, 2006).

En cuanto a las principales vialidades que comunicaban a Tlaxcala con otros poblados o ciudades, se encontraban 4 principalmente, que lograban encontrar salida de este valle en medio de colinas, al este el camino hacia San Martín Texmelucan, al noreste hacia Chiautempan, el de La Magdalena al oriente y el de Puebla al sur. Las edificaciones más grandes estaban destinadas a la actividad espiritual y de esparcimiento, como son iglesias, conventos y la plaza de toros.

Durante las primeras seis décadas del siglo XX la ciudad de Tlaxcala comenzó a contar con pequeños establecimientos preindustriales, como herrerías, panaderías, vulcanizadoras, hilado y tejido, entre otras, todas con más semejanza a talleres pequeños, de hecho, durante ese lapso la ciudad pasó de tener 2069 habitantes en 1920 a 7546 en 1960, aún por detrás de ciudades como Huamantla, Chiautempan y Apizaco, que para ese entonces contaba con casi el doble de población, 15705 habitantes. (Bustamante López, 2006)

Para la segunda mitad del siglo XX, se comenzaban a señalar problemas como la angostura de las calles y puentes, sería entonces con recursos federales y estatales que comenzarían obras en la ciudad que había crecido relativamente poco durante ochenta años y de forma ajustada a los contornos geográficos del estrecho valle, no sería si no hasta el periodo posterior a la década de los 70's en la que la ciudad viviría una explosión demográfica, teniendo a partir de ese momento la tasa de crecimiento anual de población más alta con un 6.14 en la década señalada y un 10.07 en los años 80 (Arana Hernández, 1998).

Este crecimiento se debió en buena medida al proyecto industrializador en la región cercana a la ciudad de Tlaxcala, que en 1980 contaba apenas con 18 437 habitantes, y se encontraba aún muy por atrás de ciudades como Apizaco con 30 948 habitantes. Pero

sólo diez años después en 1990, Tlaxcala contaba ya con 50 486 habitantes y se colocaba como la ciudad más poblada de entidad. Es decir, a pesar de que la explosión demográfica ocurrió en todo el territorio estatal, fue en la ciudad de Tlaxcala y su zona conurbada donde se acentuó (Arana Hernández, 1998).

Durante esa década también hubo un fuerte cambio en las actividades económicas, las que eran de carácter administrativo y burocrático siempre han estado presentes como señalamos al inicio de este apartado, pero en cambio las actividades agrícolas pasaron al último lugar, siendo relegadas por actividades industriales y especialmente por actividades del sector terciario: servicios (Bustamante López, 2006).

En 1982, se decretó la existencia de la zona conurbada de la ciudad de Tlaxcala y un plan para su desarrollo urbano, sin embargo, este no se llevó a cabo. Durante los años posteriores el crecimiento ha continuado de forma acelerada a pesar de que el proyecto industrializador se ha regionalizado, siendo por ahora Tlaxcala la única ciudad con más de 100 000 habitantes en la entidad.

Como mostraremos más adelante este crecimiento acelerado en combinación con la morfología de una ciudad pequeña ha provocado nuevos problemas en materia de movilidad urbana. La centralidad política de la ciudad no dejará de ser, a favor o en contra, un factor determinante en su desarrollo urbano.

1.2.3 Historia reciente de la movilidad urbana en Tlaxcala

A finales del año 2017 Tlaxcala ingresó a una de las modificaciones de la movilidad urbana que llevaba ya 5 años en las ciudades más importantes del país, que consiste en el desplazamiento del taxi público tradicional por los taxis privados de plataformas digitales. A nivel nacional esto sucedió con la empresa Uber, mientras que en Tlaxcala se gestó una empresa local llamada Pronto. Dadas las condiciones del sistema de movilidad en la ciudad de Tlaxcala que eran de servicios muy carentes de calidad y con altos precios, esta modalidad tuvo rápidamente una gran aceptación y apropiación cultural por su localía.

Pronto se convirtió rápidamente, en la narrativa de los trabajadores del transporte público, en una competencia desleal que amenazaba sus ya cómodas fuentes de ingreso, en la narrativa de los usuarios abrió la oportunidad de decidir entre opciones calificándolas por costo beneficio y a las autoridades les puso en jaque como ha sucedido en otras

ciudades. Esto despertó una serie de acciones de todos los actores involucrados y entre posicionamientos, protestas, activaciones y otras actividades de las distintas posiciones, poco a poco tuvo lugar el concepto de la movilidad urbana en el discurso social.

A la par, en 2018, las autoridades locales, entre las que destacan los municipios de Apizaco y Tlaxcala, así como las secretarías estatales de comunicaciones y transportes (SECTE) y de políticas públicas (SEPPOL) realizaron estudios en materia de movilidad urbana con mayor atención en el ciclismo. En el caso de los primeros se vio reflejado en la creación de planes municipales de movilidad que no son públicos y tampoco han sido ejecutados. Y en el caso de las segundas en la creación y publicación de un diagnóstico de movilidad urbana que se realizó en conjunto con la empresa BYPAD. Este diagnóstico propuso la creación de una ciclovía en la ciudad de Tlaxcala, misma que tampoco fue ejecutada. La elaboración de estos documentos y la publicación de algunos de sus resultados alimentaron también el discurso social en torno a la movilidad urbana. Es importante reportar que solo el municipio de Apizaco cuenta con un área exclusiva en materia de movilidad y es también el municipio que más intervenciones ha realizado en sus calles en ese sentido.

El aumento en la oferta del servicio de taxi privado por plataformas digitales continuó, ahora no solo se realizó en la plataforma de Pronto, continuaron llegando otras aplicaciones, hasta que en 2019 llegó Uber. Esto reavivó las protestas y el conflicto, así como los actos de colusión entre autoridades electas y el gremio de trabajadores y dueños del transporte público, esto se confirmó en los múltiples proyectos de ley para evitar la operación de estas plataformas, y finalmente en el rechazo a una reforma aprobada que comenzó a darles un lugar y regulaciones más formales dentro del sistema de movilidad de la entidad.

Finalmente, en 2020, un medio local, Escenario Tlaxcala y una consultora local comenzaron a publicar columnas y estudios en materia de movilidad en sus diferentes vertientes, espacio público, ciclismo, peatonalización, gestión del transporte etc. Abonando a ampliar el paradigma de movilidad urbana que permanecía anclado al conflicto entre taxis privados y taxis públicos ya comentado.

Con la llegada del confinamiento por pandemia y el aumento en los contagios en el transporte público por sus condiciones de hacinamiento, ciclistas urbanos y recreativos

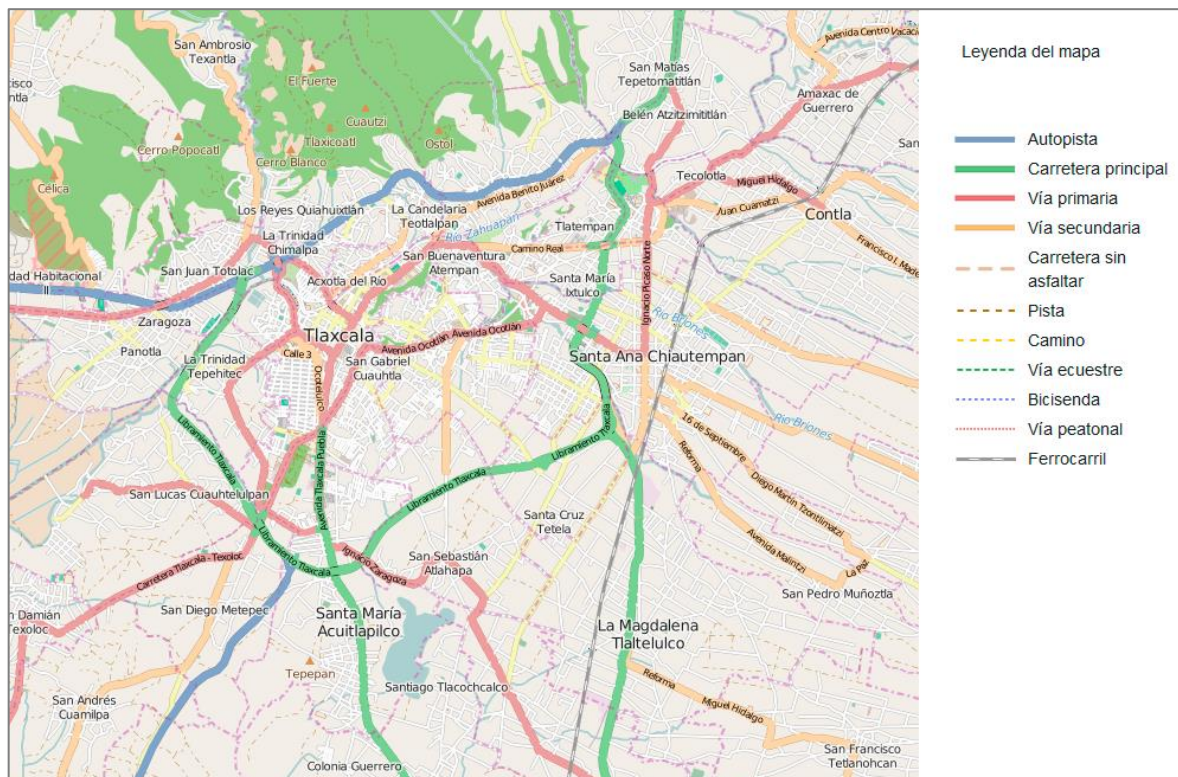
se manifestaron en la ciudad de Tlaxcala para solicitar la creación de una ciclovía emergente, medida que había sido tomada por varias ciudades en el mundo y en el país.

1.3 Condiciones del sistema de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala

Como hemos mencionado anteriormente, la ciudad de Tlaxcala se encuentra en un pequeño valle rodeado por elevaciones, comunidades y poblaciones colindantes, en las cuales en las últimas cinco décadas se ha dado un crecimiento importante en la cantidad de personas que habitan en ellas. Mientras tanto las principales instituciones para realizar actividades comerciales, administrativas, bancarias y educativas apenas comienzan a localizarse fuera del centro histórico. Esto condiciona la movilidad urbana, aunado a una política de crecimiento urbano que privilegia consciente o inconscientemente los viajes en automóvil particular, en lugar del transporte público, caminata o bicicleta.

En este apartado exploraremos el contexto de la movilidad urbana sustentable en la ciudad de Tlaxcala, para ello se explica en primer momento algunas condiciones de normatividad y gasto público a nivel estatal, así como el reparto modal, el incremento del parque vehicular y el índice de motorización; en el segundo apartado se consideran algunas condiciones de la movilidad urbana dentro de la Zona Metropolitana Tlaxcala – Apizaco a la cual pertenece nuestra ciudad de estudio, las características que se abordan aquí son: población, pobreza, accesibilidad a carreteras pavimentadas, tráfico y accidentes. Finalmente, se tocarán variables específicas del municipio de Tlaxcala y ejemplos de intervenciones al espacio público recientes y su impacto en el sistema de movilidad urbana en la ciudad.

Mapa 1.7 Principales vías de movilidad en la Ciudad de Tlaxcala y su zona conurbada



Fuente: Ayuntamiento de Tlaxcala (2017)

1.3.1 Movilidad urbana sustentable en el Estado de Tlaxcala.

Normatividad y política pública nacional y estatal.

Después de 13 años donde de manera paulatina se han creado colectivos, institutos y una serie de actores organizados cuyo principal interés es la movilidad urbana en las ciudades más grandes del país, el gobierno federal a través de las secretarías de gobernación (SEGOB), desarrollo territorial y urbano (SEDATU), y medio ambiente y recursos naturales (SEMARNAT) ha emprendido un Proceso Nacional de Armonización en materia de movilidad y seguridad vial. Uno de los primeros pasos fue la realización del Diagnóstico Normativo en Materia de Movilidad, del que se desprenden algunos datos importantes.

A nivel nacional, no existe aún una Ley General en materia de movilidad o seguridad vial, existen diversas controversias de competencia y concurrencia de los tres niveles de gobierno que deben ser observadas y resueltas. Aunque se han presentado diversas iniciativas en el Senado de la República y la Cámara de Diputados, el avance normativo nacional más importante es el dictamen de reforma constitucional aprobada por el Senado el 11 de diciembre de 2019 (SEGOB SEDATU & GIZ, 2020) donde se reconoce como derecho fundamental la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Reforma que fue ratificada en la Cámara de Diputados en octubre de 2020 y por más de 17 Congresos locales en el país. Por lo que se encuentra próxima a ser publicada y entrar en vigor.

De esta forma, se cuenta por ahora con un marco normativo nacional que aún no atiende específicamente la movilidad urbana a pesar de los tratados e instrumentos internacionales de los que México ya forma parte, en este marco se encuentran leyes como: Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), La Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), Ley General de Cambio Climático (LGCC), Ley General de Salud, Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Ley de Vivienda, Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPATF), Ley General de Mejora Regulatoria, todas abordando de manera tangencial el tema. (SEGOB SEDATU & GIZ, 2020).

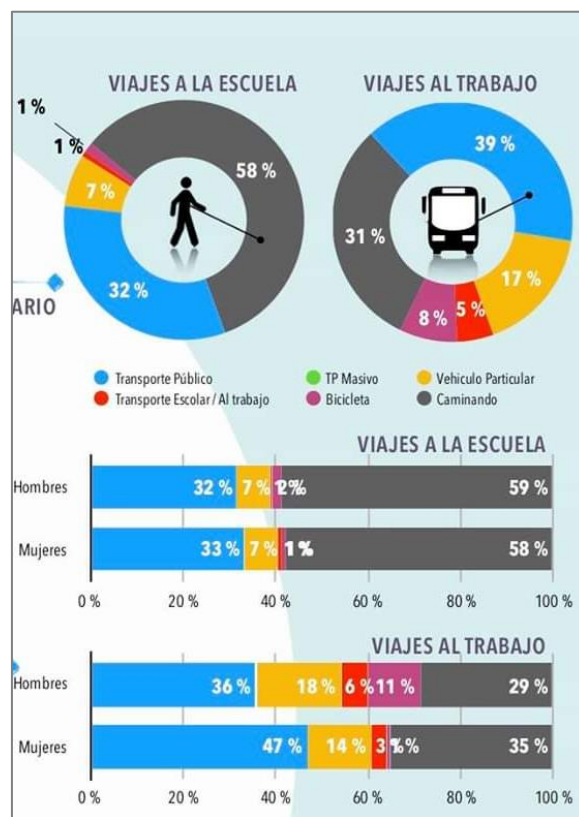
Esta situación se replica en los estados, pues 17 de ellos no cuentan con normatividad específica en materia de movilidad, para el caso de Tlaxcala no existe institución u organismo público en la materia, tampoco acciones, programas, planes o políticas públicas en la materia. Y el resto de su legislación no incluye a los sistemas integrados de transporte ni el concepto de movilidad urbana sustentable en ningún caso (SEDATU, GIZ & BID, 2018).

Reparto modal y gasto público

Asimismo, la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano – (SEDATU, GIZ & BID, 2018) – en su recurso “Anatomía de la movilidad en México” da cuenta de la proporcionalidad del reparto modal de los viajes en el estado. También arroja datos del

gasto público en movilidad en el estado de Tlaxcala y nos permite ver algunas contradicciones.

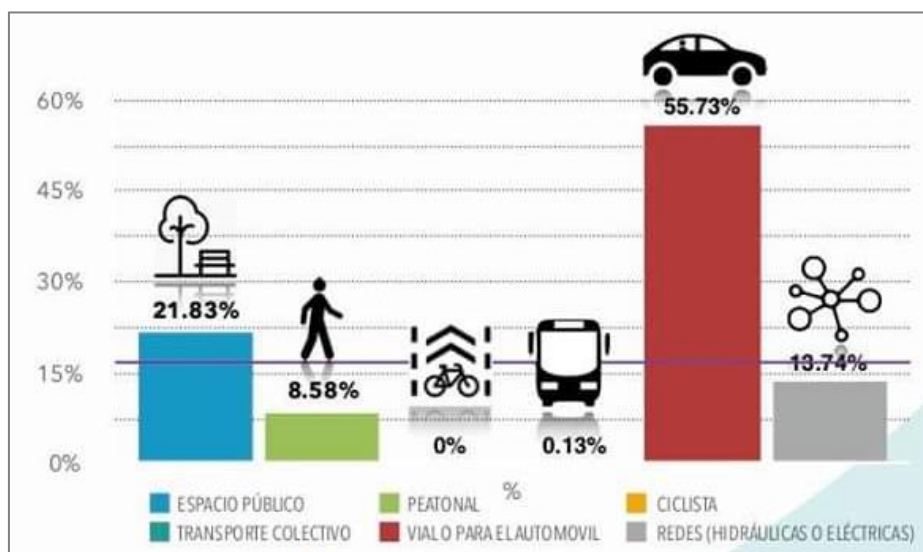
Figura 1.2 Reparto modal de viajes a la escuela y trabajo en el Estado de Tlaxcala



Elaborado por: Gisela Irene Méndez, información de INEGI (2015)

En suma, podemos observar que para ir a la escuela casi el 60% de los viajes ocurren en medios de movilidad activa, preponderantemente caminando. En total más del 80% de los viajes no se dan en autos particulares. Sólo del 7% al 17% de los traslados ocurren en autos particulares.

Figura 1.3 Distribución del gasto federal en movilidad, Tlaxcala



Elaborado por: Gisela Irene Méndez con datos de Anatomía de la Movilidad de México (SEDATU, GIZ & BID, 2018)

Sin embargo, de esa misma fuente podemos obtener que comparando con la inversión pública no existe proporcionalidad entre los altos puestos de los modos de movilidad alternativa al automóvil particular pues:

- Sólo 2 de cada 10 viajes se hacen en auto particular, pero se le destina más del 70% del presupuesto al uso del automóvil.
- Se ocupa el 4º lugar nacional en uso de transporte público y sólo se le destina el 1% del presupuesto público.
- Es uno de los diez estados de la república que más usa la bicicleta, pero no se destina ni un solo peso para fomentar su uso ni proteger a sus usuarios.

Cuadro 1.1 Porcentaje de viajes por modalidad y *rankeo* nacional

d) Tipo de viaje	%	<i>Rankeo</i> nacional
Estudiantes que caminan a la escuela	58%	9º
Adultos que caminan al trabajo	31%	7º
Estudiantes que viajan en bicicleta a la escuela	1%	15º

Adultos que viajan en bicicleta al trabajo	8%	11°
Estudiantes que usan transporte público	32%	4°
Adulto que viajan en transporte público	39%	5°
Estudiantes que viajan en automóvil particular a la escuela	7%	29°
Adultos que viajan en automóvil particular al trabajo	17%	29°

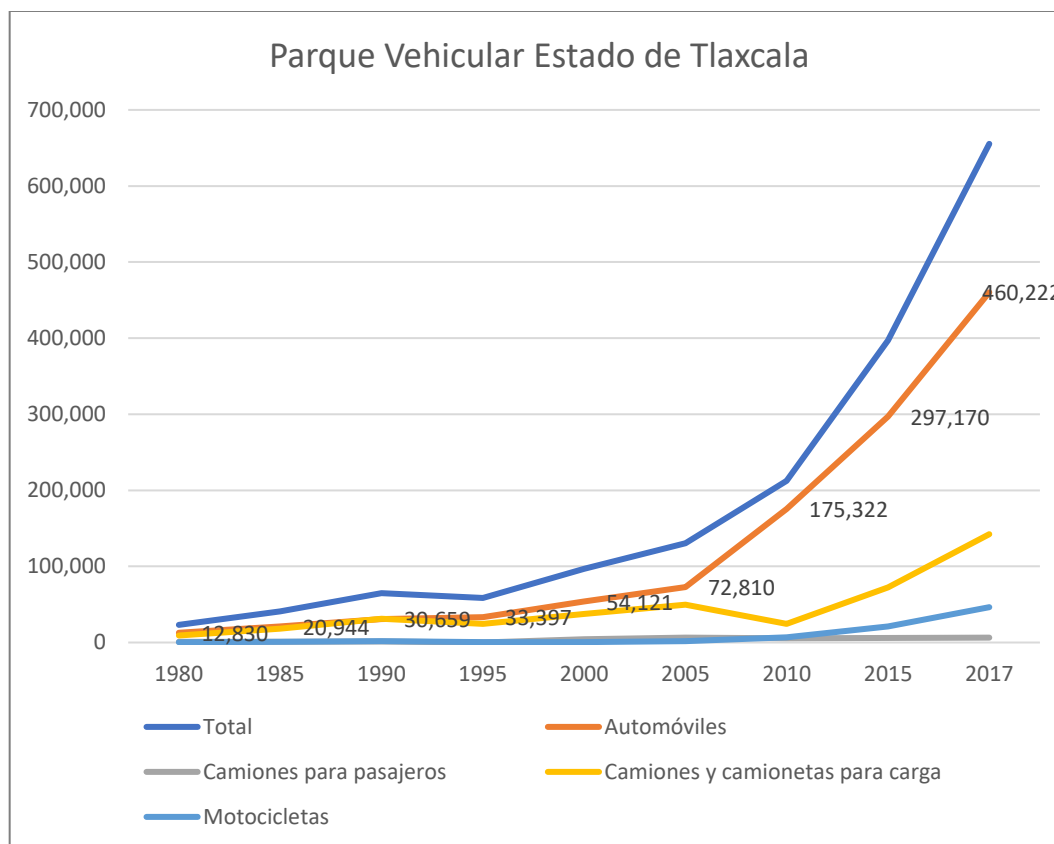
Fuente: Elaboración propia con datos de Anatomía de la Movilidad de México (SEDATU, GIZ & BID, 2018)

Parque vehicular en el estado

No es casual que, al gastarse más en movilidad para automotores, crear calles, avenidas o cualquier tipo de infraestructura retroalimente la necesidad y deseo de usar automóvil, así como la baja calidad del transporte público, esto queda patente en primera instancia con el acelerado crecimiento del parque vehicular en el estado de Tlaxcala. Como veremos más adelante se encuentra muy por encima de la tasa de crecimiento de la población. En el estado de Tlaxcala puede notarse que durante los años 1980 y 2000 el parque vehicular aumentó relativamente despacio pasando de 12, 830 vehículos registrados a 54,215, es decir un aumento de poco más de cuarenta mil vehículos en 20 años, sin embargo, para el año 2015 eran ya 297,170 vehículos, en otras palabras, un aumento de más de doscientos cuarenta mil vehículos en 15 años. Y para el año 2019 se contaba con 479,825 registros.

Cabe señalar que, aunque el estado de Puebla y Tlaxcala comparten una zona metropolitana, las políticas en materia de movilidad son muy distintas, como ejemplo, en los años posteriores a 2015 la implementación de foto multas en la ciudad de Puebla propició que muchos automovilistas de esa ciudad buscaran su registro y placas en el Estado de Tlaxcala. A pesar de ello el aumento acelerado de vehículos registrados durante el periodo señalado entre 2000 y 2015 es de suma importancia.

Gráfico 1.1 Parque vehicular en el Estado de Tlaxcala 1980-2017



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2018)

Índice de motorización

Se entiende como tasa o índice de motorización la relación entre el número de vehículos particulares y la población total, y se relaciona con la dependencia entre dichos factores y su concentración en el territorio, esto dividiendo el total de vehículos registrados entre cada mil habitantes, su incremento implica considerar los impactos negativos que generan en ámbitos sociales, de calidad de vida, ambientales y de movilidad en las ciudades.

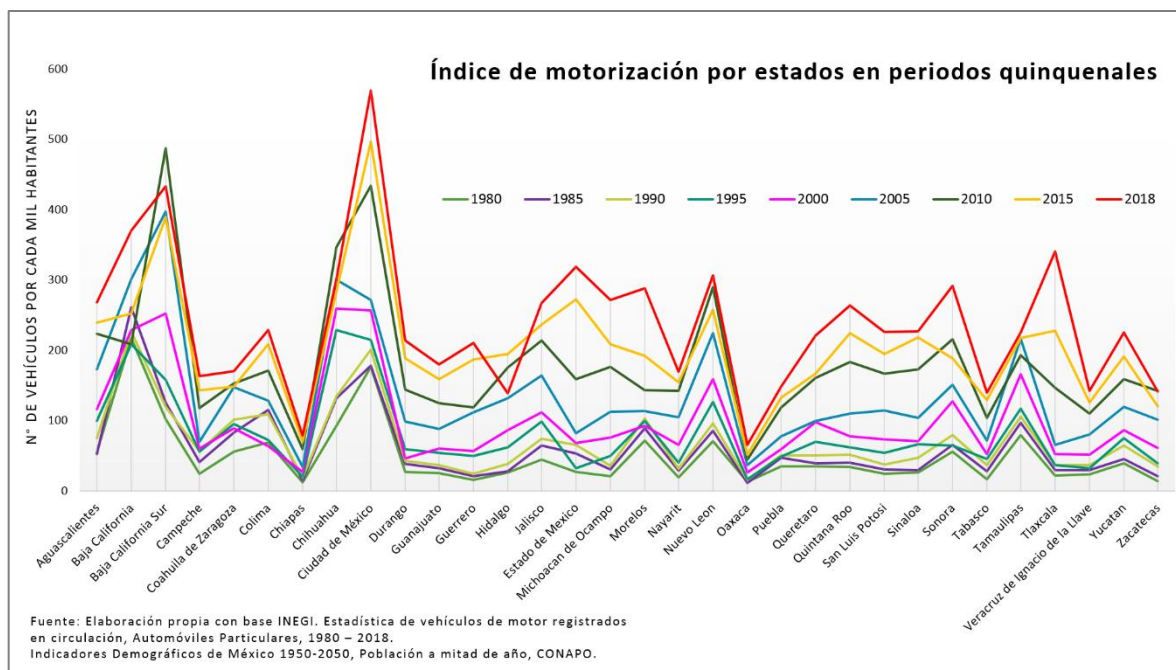
Analizar el índice de motorización y su incremento en intervalos de tiempo ayuda a identificar la dinámica en el aumento o disminución en la dependencia de vehículo motorizado en las ciudades capitales y en las entidades federativas del país.

A nivel nacional, México en el lapso de 38 años (1980 – 2018) ha tenido un incremento de 27 millones de automóviles particulares registrados, esto implicó pasar de

un promedio de 57 automóviles por cada mil habitantes en 1980 a 252 automóviles para el año 2018.

Algunos estados en este periodo han presentado una tendencia de crecimiento en su índice de motorización razonablemente estable, pero también existen estados con un crecimiento que se ha disparado notablemente, por ejemplo, Tlaxcala es el estado que presenta el mayor incremento en su índice de motorización, pues en estos 38 años, de estimar 21 vehículos por cada mil habitantes en 1980, para el año 2018 ya contaba con 341 vehículos, un incremento del 8% anual, el mayor a nivel nacional, en otras palabras durante este periodo el índice de motorización aumentó 15 veces en esta entidad. Quedando así en cuarto lugar solo detrás de Ciudad de México, Baja California y Baja California Sur, quienes a la fecha cuentan con índice de motorización más alto, como puede observarse en la gráfica 1.2.

Gráfica 1.2. Índice de motorización por estados en periodos quinquenales.



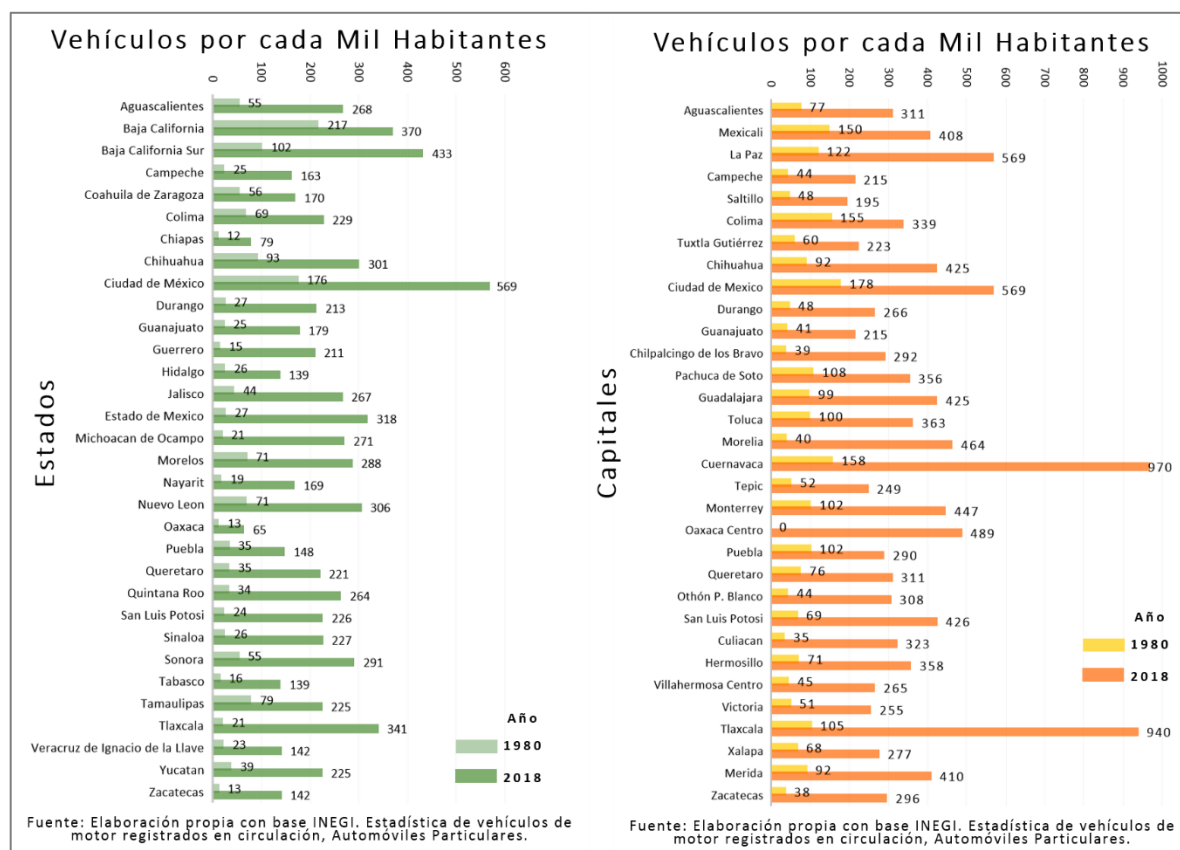
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019)

El estado de Tlaxcala presentó un crecimiento estable del año 1980 al 2000 (Grafico 1), teniendo en promedio 35 vehículos por cada mil habitantes en este periodo, para el 2005

su promedio pasó a 65 vehículos, pero al llegar al 2010 la cifra alcanzó los 146 vehículos por cada mil habitantes, es decir, de presentar un crecimiento promedio del 4% en su índice de motorización en años pasados aumentó al 18% entre los años 2005 y 2010. Para el año 2015 tuvo 228 vehículos por cada mil habitantes, y en las últimas cifras registradas de 2018, se registraron 341 vehículos por cada mil habitantes.

En la gráfica 1.3 podemos observar cómo se ha comportado el índice de motorización en cada estado, por ejemplo, estados como Chiapas y Oaxaca han tenido índices bajos y estables comparados con el resto, son los únicos estados que para el 2018 contaban con menos de 100 vehículos por cada mil habitantes, 79 y 65 vehículos respectivamente.

Gráfico 1.3 Vehículos particulares por cada 100 mil habitantes en estados y capitales 1980 vs. 2018



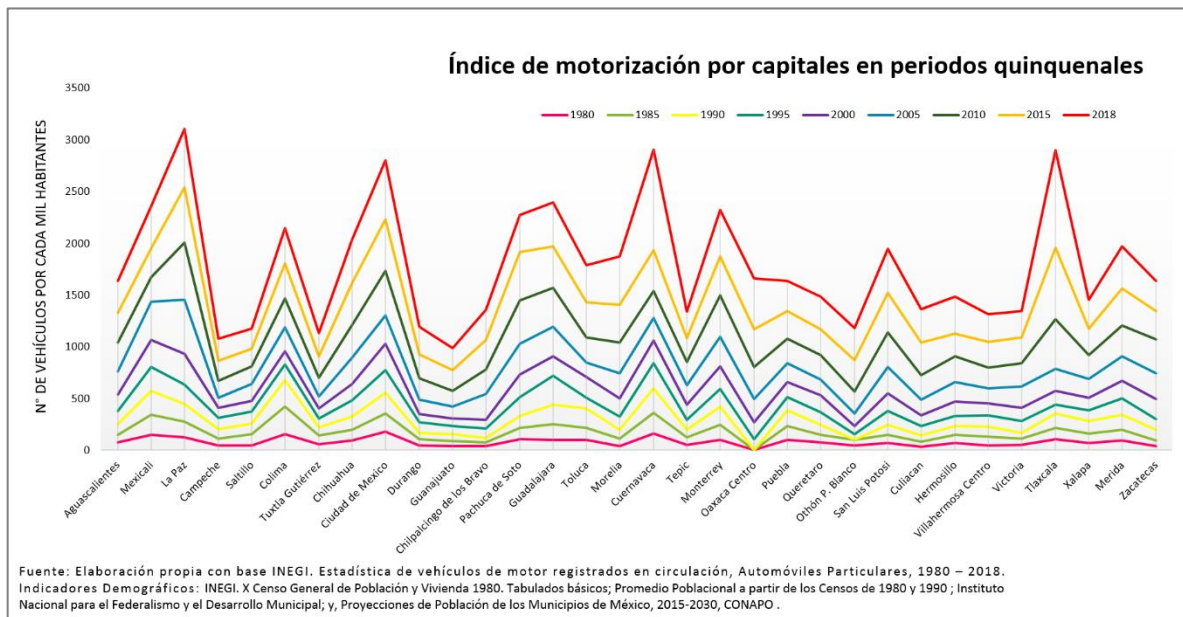
Fuente: Elaboración propia con base en (INEGI, 2019)

Hay estados, que, a pesar de presentar índices altos, para el año 2018 tuvieron una disminución en sus tasas de crecimiento, Baja California Sur de tener 487 vehículos por cada mil habitantes para el 2010, en el 2018 registro 433, es decir, un -1% de crecimiento en este periodo. También es el caso de Hidalgo con 175 vehículos por cada mil habitantes en el 2010, y en 2018 se registraron 139, presentando así un -3% en su incremento de tasa de motorización.

Cada estado y ciudad presenta características propias de su territorio e historia que condicionan la forma en que sus habitantes deciden trasladarse de un lugar a otro, y esto se ve reflejado en el incremento en su tasa de motorización, estas dinámicas de crecimiento hacen cuestionar qué factores son los causantes de dicho fenómeno, variables tales como trayectos largos en las rutinas diarias de los habitantes, la falta de conectividad o la mala gestión del transporte público haciéndolo ineficiente, el crecimiento y desarrollo económico o la falta de ambos, la ausencia de políticas públicas que favorezcan a la movilidad no motorizada, y otras posibilidades que cada estado puede presentar según sus propios factores.

Al analizar la capital de cada estado (gráfica 1.4) podemos observar con mayor claridad la concentración de vehículos en ciertas capitales, tales como Cuernavaca, Tlaxcala y La Paz, las cuales han presentado el mayor incremento en el índice de motorización, registrando una cantidad de 970, 940 y 569 vehículos por cada mil habitantes respectivamente.

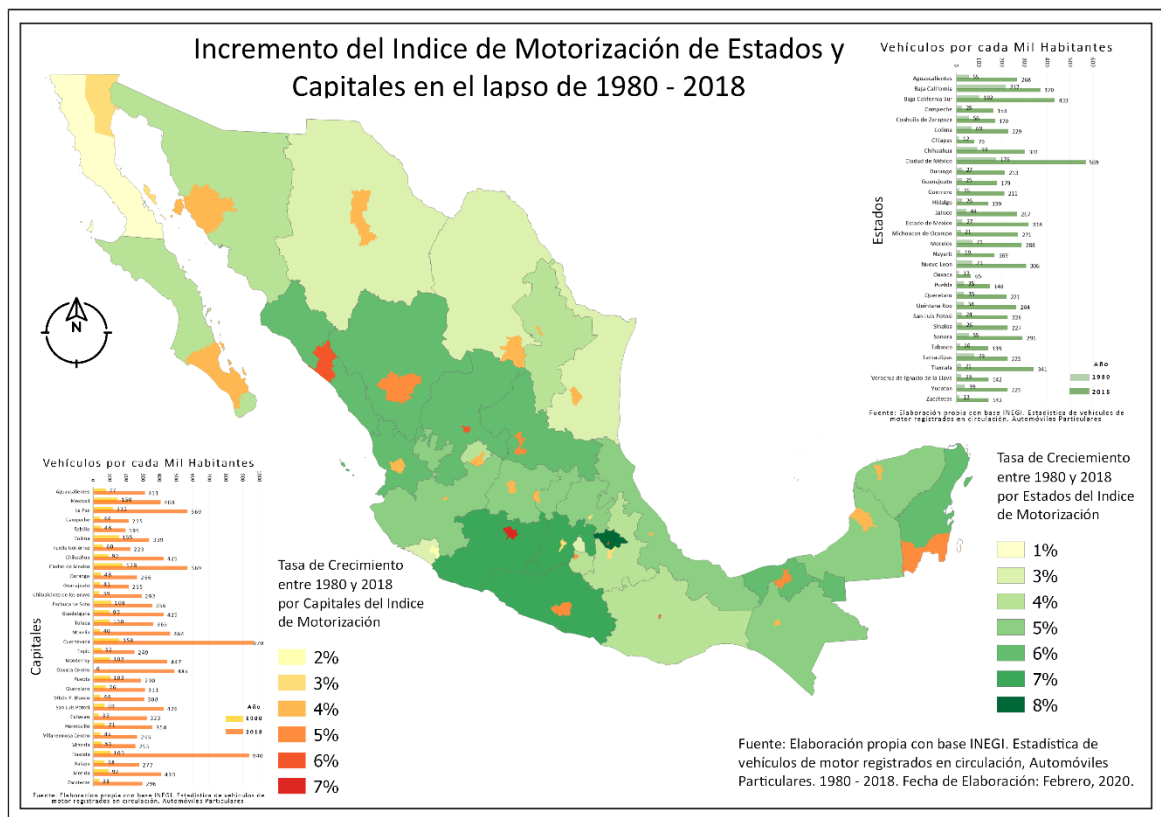
Gráfico 1.4. Índice de motorización por capitales en periodos quinquenales.



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019).

Tanto estados como sus capitales muestran un periodo en específico en el que su índice aumentó significativamente, esto pasa entre el 2005 y 2010, periodo en el que la gran mayoría dobla su índice de motorización. Tlaxcala capital, paso de tener 138 vehículos por cada mil habitantes en el 2000, a 477 vehículos en el 2010. Un incremento del 9% a 18% demuestra que Tlaxcala capital triplicó su índice de motorización en sólo diez años.

**Mapa 1.8 Incremento del índice de motorización en estados y capitales de México
1980-2018**

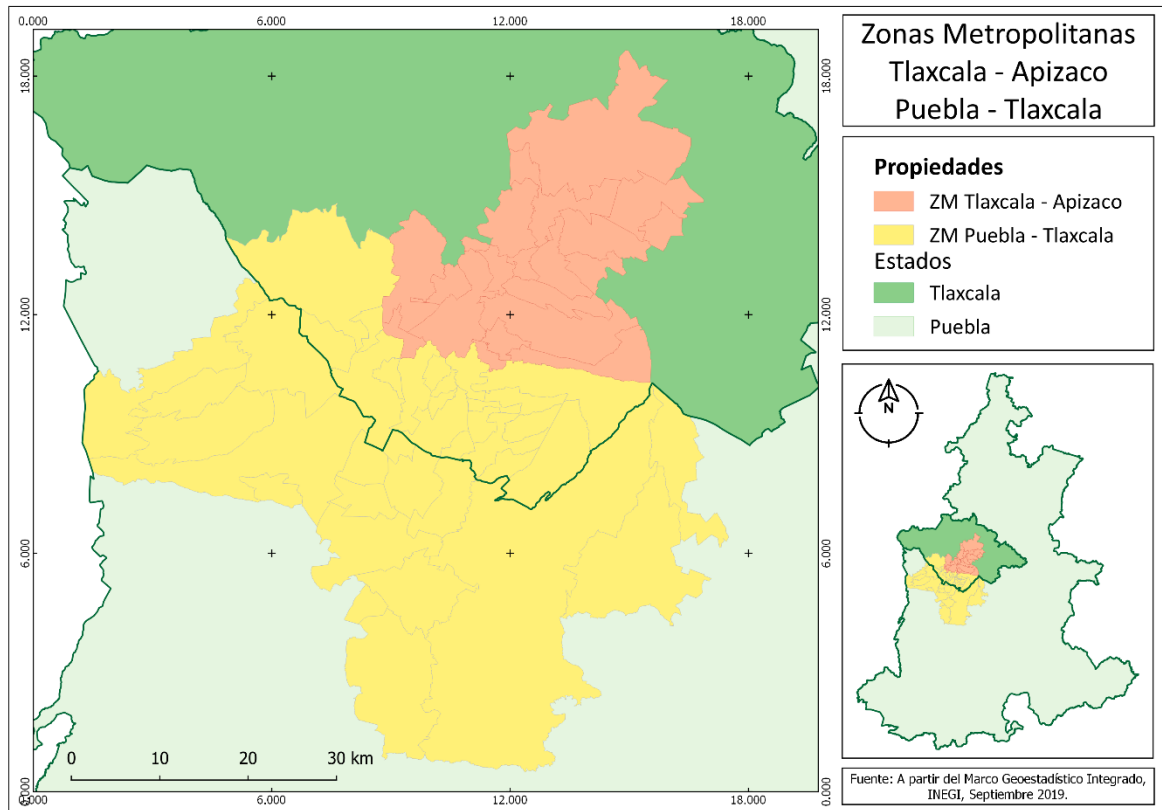


Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2019)

1.3.2 Movilidad urbana sustentable en la Zona Metropolitana Tlaxcala - Apizaco.

La ciudad de Tlaxcala se encuentra inmersa dentro de la Zona Metropolitana Tlaxcala – Apizaco (ZMTA), y se constituye como uno de los nodos principales en el sistema urbano de la misma, sin embargo, es de resaltar como se mencionó anteriormente, la conurbación con la Zona metropolitana de Puebla – Tlaxcala (ZMPT) como se muestra en el mapa 1.9. Ello implica que existen muchos flujos entre los asentamientos de ambas zonas, y específicamente en la ciudad de Tlaxcala por la centralidad política y administrativa que ya se mencionó. Durante este apartado se hará una revisión al estado de algunas variables de la movilidad urbana de la ZMTA, como son densidad poblacional, pobreza por ingreso, accesibilidad a carreteras pavimentadas, congestión vial accidentes, comparándole con la ZMPT.

1.9 Municipios que integran la conurbación de la ZMTA y la ZMPT



Fuente: elaboración propia con información del SUN (2019)

Es relevante la proporcionalidad en esta comparación pues si bien el territorio de la ZMPT es más de 4 veces el de la ZMTA y la población guarda una proporción de 6 a 1, en lo que respecta a densidad poblacional la proporción es diferente, pues no alcanza a ser el doble, lo que ayuda a comprender que a pesar de su tamaño la ZMTA tiene un grado importante de densidad poblacional y los desplazamientos que ocurren en ella son más cortos y variados.

Cuadro 1.2 Territorio y población de la ZMPT y la ZMTA

Variable	ZM Puebla-Tlaxcala	ZM Tlaxcala-Apizaco
Espacial		
Territorial	2 392.4 km ²	708.1 km ²

Poblacional		
Población	3 363 173 hab.	597 822 hab.
Densidad Poblacional	1 405.7737 hab/km ²	844.2621 hab/km ²

Fuente: Elaboración propia basado en INEGI (2020)

También es relevante observar que la desigualdad social se comporta de una forma muy distinta, pues mientras en la ZMPT la población con ingreso inferior a la línea del bienestar mínimo es menos de la tercera parte del siguiente estrato, en la ZMTA la relación es inversa, es decir que se encuentran más personas con ingresos por debajo de la línea de bienestar mínimo que el siguiente estrato, de hecho, es más del doble, lo que se constituye como un reto especial para esta zona y refleja una mayor desigualdad por ingreso. A pesar de ello el costo promedio para desplazarse en transporte público o taxi es superior.

Cuadro1.3 Desigualdad por ingreso ZMPT y la ZMTA

Variable	ZM Puebla-Tlaxcala	ZM Tlaxcala-Apizaco
Pobreza por ingreso		
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar mínimo	551 444 hab.	78 451 hab.
Población con ingreso inferior a la línea de bienestar	1 772 070 hab.	31 524 hab.

Fuente: Elaboración propia basado en CONEVAL (2015)

La accesibilidad a carreteras pavimentadas es una de las subcategorías que más parecido tienen, sin embargo, es de destacar la situación en la ZMTA, pues es ligeramente mejor a su contraparte, y esto se refleja en la población con accesibilidad muy alta, superando a la ZMPT por más de tres puntos, de la misma forma en el grado de accesibilidad muy baja, donde la diferencia es de cinco puntos y medio entre una y otra. Es necesario destacar que,

aunque el estudio es reciente, se ocuparon datos del censo realizado en 2020. Considerando los dos cuadros anteriores, es de resaltar que a pesar de que la ZMTA es menos densamente poblada y tiene mayor desigualdad por ingreso cuenta con una infraestructura carretera ligeramente mejor que la de la ZMPT.

Cuadro1.4 Accesibilidad a carreteras pavimentadas en ZMPT y la ZMTA

Variable	ZM Puebla-Tlaxcala	ZM Tlaxcala-Apizaco
Grado de accesibilidad a carreteras pavimentadas		
Accesibilidad muy alta.	Cantidad de localidades: 338 de 776. Porcentaje de localidades: 43.56%.	Cantidad de localidades: 109 de 233. Porcentaje de localidades: 46.78%.
Accesibilidad alta.	Cantidad de localidades: 192 de 776. Porcentaje de localidades: 24.74%.	Cantidad de localidades: 57 de 233. Porcentaje de localidades: 24.46%.
Accesibilidad media.	Cantidad de localidades: 83 de 776. Porcentaje de localidades: 10.70%.	Cantidad de localidades: 25 de 233. Porcentaje de localidades: 10.73%.
Accesibilidad baja.	Cantidad de localidades: 107 de 776. Porcentaje de localidades: 13.79%.	Cantidad de localidades: 38 de 233. Porcentaje de localidades: 16.31%.
Accesibilidad muy baja.	Cantidad de localidades: 56 de 776. Porcentaje de localidades: 7.22%.	Cantidad de localidades: 4 de 233. Porcentaje de localidades: 1.72%.

Fuente: Elaboración propia basado en CONEVAL (2018)

Según los cálculos del IMCO el costo anual de la congestión es 25 veces mayor en la ZMPT que en la ZMTA, es decir que la urgencia económica por atender este problema puede ser uno de los principales motores por los que en varias administraciones se ha apostado a hacer la movilidad urbana más eficiente y sustentable. Los pocos recursos perdidos y principalmente la poca pérdida de tiempo en la ZMTA en comparación con la ZMPT es probablemente una de las condiciones que disminuye su percepción como un problema público de relevancia para atenderse.

Cuadro 1.5. Costo de la congestión vial en ZMPT y ZMTA

Variable	ZM Puebla-Tlaxcala	ZM Tlaxcala-Apizaco
Trafico		
El costo anual de la congestión vial	\$4,453,805,051.00	\$170,351,098.00
Horas perdidas en la congestión per cápita por año	114.18	29.24
Costo de la congestión per cápita por año	\$3,932.00	\$857.00
Índice de tráfico promedio anual	1.46	1.10
Horas anuales totales destinadas al traslado	170,987,201	24,219,710

Fuente: Elaboración propia basado en IMCO (2018), (2018) y SIN TRAFICO (2018)

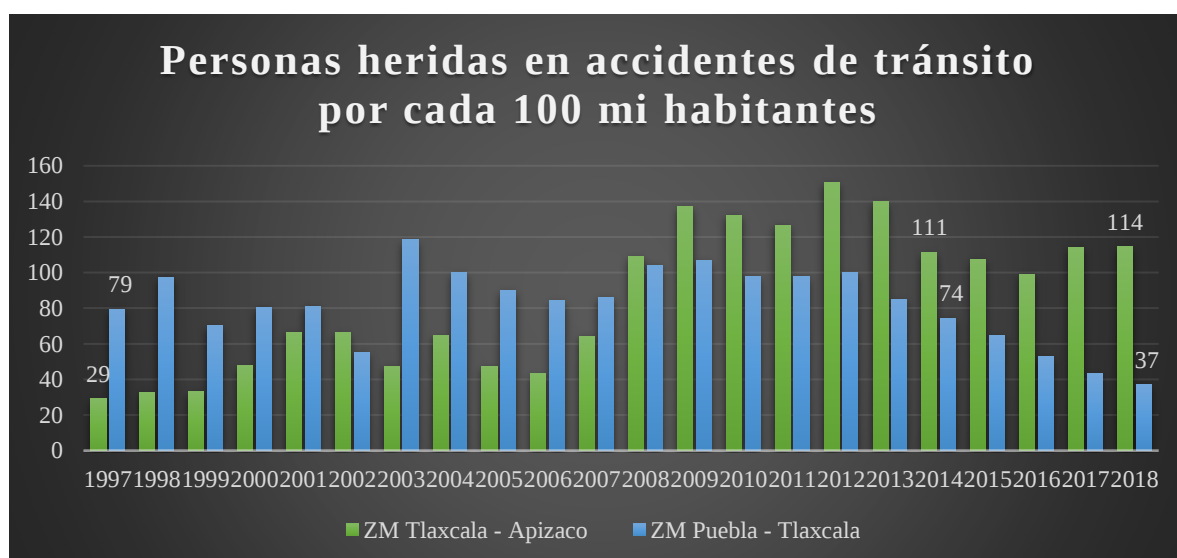
En la Zona Metropolitana de Puebla (ZMP) es posible identificar que desde la implementación del alcoholímetro en la década de los 2000 el número de heridos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes se estabilizó y, mejor aún, durante la década pasada la adopción de políticas más robustas, como las foto multas y el sistema de Metrobús, así como pasos peatonales a nivel de piso y ciclovías, generaron una clara reducción en este indicador, una reducción de la mitad en sólo cinco años, pasando de 74

en 2014 a sólo 37 en 2018. En otras palabras, teniendo en total casi 3 millones de habitantes en la ZMPT donde había 2,200 personas heridas por accidentes de tránsito se redujo en cinco años a 1,100.

En contraparte, en la Zona Metropolitana de Tlaxcala (ZMT) donde la política pública en materia de movilidad urbana y seguridad vial es nula como ya se señaló en apartados anteriores, además de que las obras públicas continúan orientadas al aumento de carriles y espacio para el automóvil particular, aquí y en este contexto, el número de personas heridas en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes en los últimos cinco años ha aumentado pasando de 111 en 2014 a 114 en 2018. Lo que quiere decir que la ZMT con poco más de medio millón de habitantes, se ha mantenido cercana a las 630 personas heridas cada año.

Durante 10 años, de 1997 a 2007, Puebla superó a Tlaxcala en el número de accidentados por cada 100 mil habitantes, sin embargo, poco a poco Tlaxcala le fue alcanzando hasta superarlo en 2008. A partir de ese momento y hasta 2013 la diferencia entre uno y otro sería muy similar, sin embargo, no es hasta 2014 donde se empieza a notar la sustancial diferencia entre implementar normas, políticas, programas e infraestructura en la materia y no hacerlo.

Gráfico 1.5 Personas heridas en accidentes de tránsito en ZMPT y ZMTA

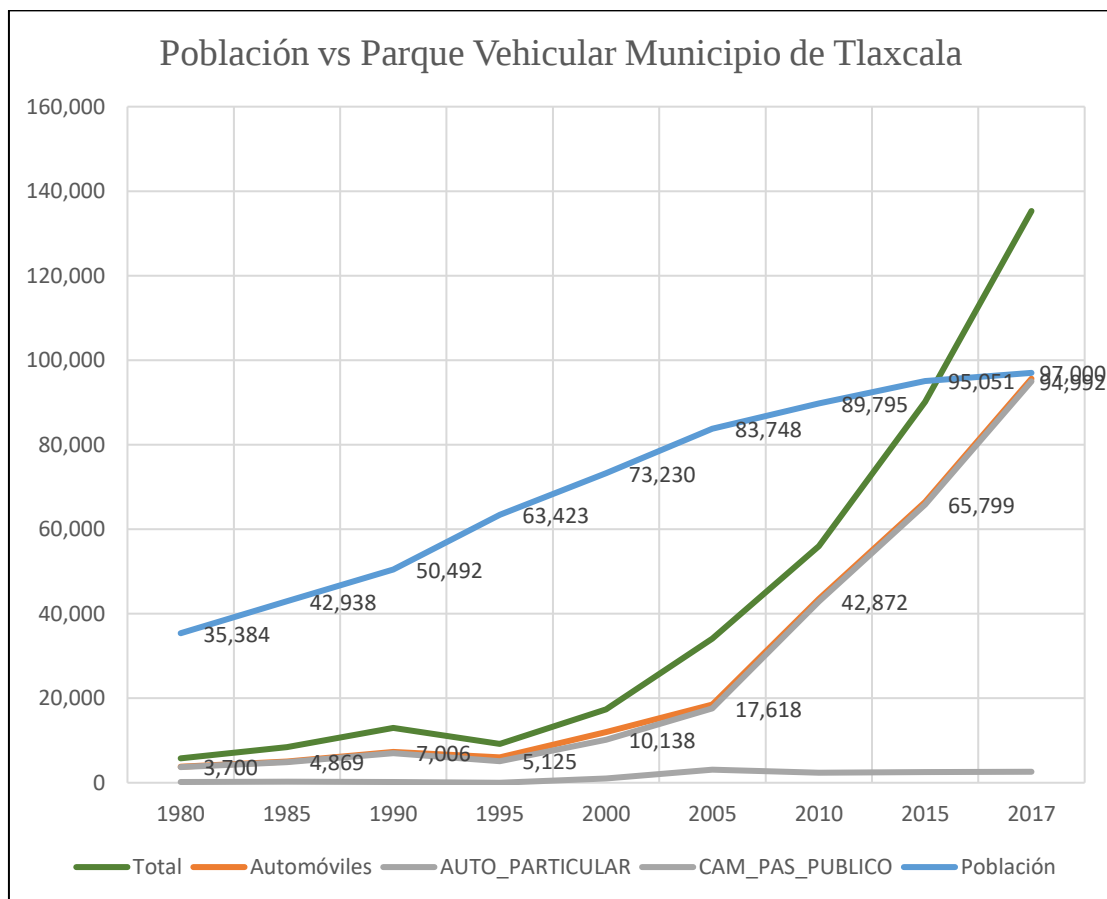


Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2018)

1.3.3. Movilidad urbana sustentable en la ciudad de Tlaxcala.

Al hacer una revisión documental sobre la movilidad en la ciudad de Tlaxcala encontramos que el fenómeno se expresa de forma similar que en ciudades grandes, es exponencial el aumento del parque vehicular según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía señala su crecimiento en más de 10 veces en 30 años (INEGI, Vehículos, 2018), mientras la población creció poco menos de 3 veces en mismo periodo, siendo una de las capitales con mayor aumento en el índice de motorización. Esto contemplando los datos hasta el 2013 pues en ese año entraron en vigor de las fotomultas en la ciudad de Puebla y el parque vehicular en Tlaxcala se disparó por el registro de placas de automovilistas poblanos con la intención de evitar sanciones en su estado.

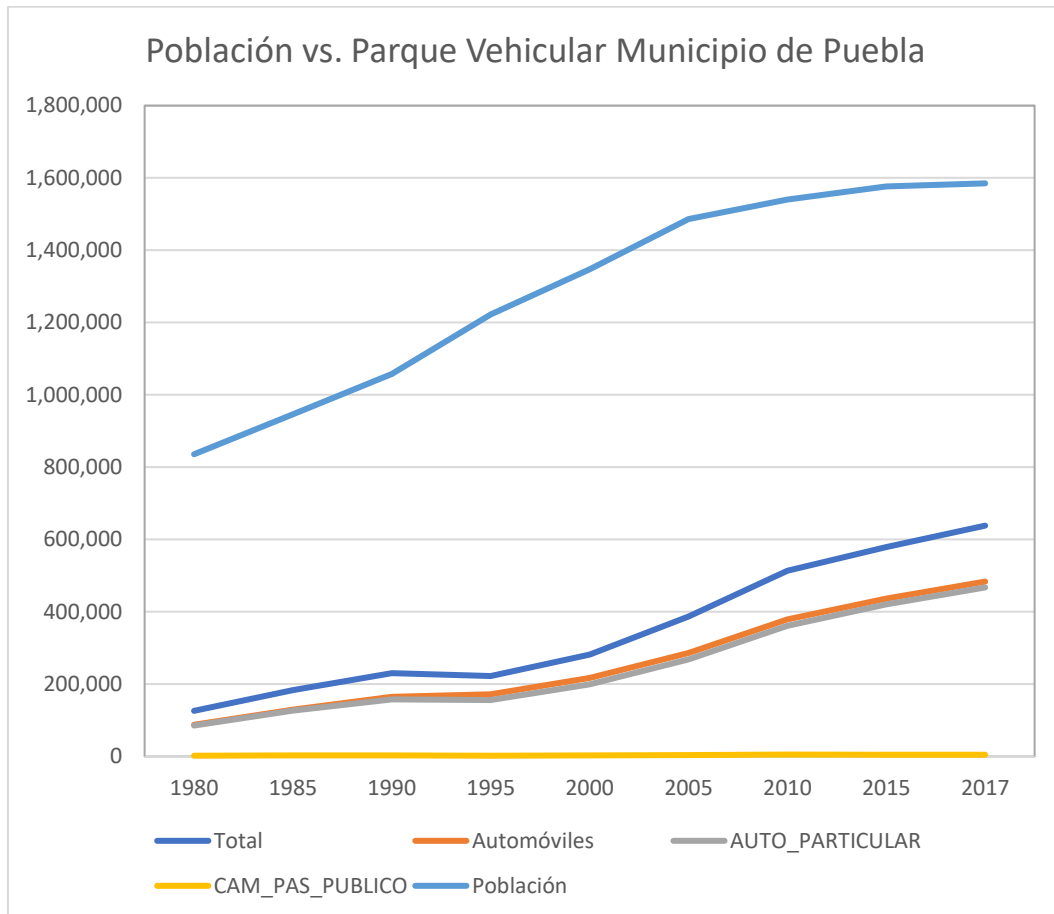
Gráfico 1.6 Parque vehicular del municipio de Tlaxcala 1980 - 2017



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2018)

Como puede observarse el crecimiento en el parque vehicular de ambas capitales, Tlaxcala y Puebla, tiene un comportamiento muy diferente.

Gráfico 1.7 Parque vehicular del municipio de Puebla 1980 - 2017



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2018)

Es necesario además destacar que la proporción de autos particulares respecto al resto del parque vehicular, compuesto por autos de arrendamiento, autos oficiales, transporte público, comercial y motocicletas concentra poco más del 90% del parque vehicular. Además, mientras la población se encuentra en aumento, el transporte público está prácticamente estancado, fenómeno que se observa en ambas ciudades.

Esto explica que la ciudad de Tlaxcala a pesar de ser pequeña vive situaciones similares a las grandes ciudades donde el fenómeno se presenta con excesiva preponderancia al uso del automóvil, expresado en el crecimiento acelerado del parque

vehicular y la concentración de inversión pública para crear espacios y morfologías urbanas para este medio de movilidad a pesar de sus externalidades negativas, quedando en completa asimetría otros medios de movilidad como son el uso de la bicicleta, el transporte público y caminar, a pesar de la inmensa mayoría de usuarios y viajes que se realiza en ellos y los beneficios a la salud, economía y habitabilidad de la ciudad.

Por otra parte, de 1997 a 2017 la cantidad de accidentes es directamente proporcional al aumento del del parque vehicular, aumentando más de 10 en ese periodo. (INEGI, 2018). Algo relevante es la distribución de parque vehicular y de accidentes en proporción a la población municipal y estatal, por ejemplo, mientras el municipio de Tlaxcala tiene poco menos de la décima parte de la población total del estado concentra, la cuarta parte de los vehículos y la quinta parte de los accidentes tránsito.

Infraestructura en la ciudad de Tlaxcala.

Dentro del área conurbada de la ciudad de Tlaxcala se han realizado algunas intervenciones en los meses recientes en materia de infraestructura, espacio público y movilidad urbana. Semaforización, mejora de imagen urbana y un puente peatonal. La actual administración municipal tomó la decisión de renovar los semáforos del centro histórico de la ciudad y colocar algunos de carácter peatonal, sin embargo, su funcionamiento no es el idóneo o abarca demasiado espacio en las banquetas, complicando el pasar por ahí a peatones, especialmente personas con alguna carga o discapacidad.

El gobierno del estado realizó una intervención en la zona de la central camionera, con la intención de realizar una mejora de imagen urbana, sin embargo, la funcionalidad y seguridad de este nuevo arreglo no contempla la seguridad al atravesar las calles de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables. Finalmente, el gobierno federal reconstruyó un puente (anti) peatonal (Andrade Ochoca & Angel, 2018) en una zona en la que durante años ya se usaba el paso a nivel de piso, una práctica mucho más segura e incluyente (ITDP, 2020). Esto sin mencionar una serie de prácticas cotidianas al ocupar, disputar y apropiarse los espacios entre los diferentes actores de la ciudad.

Otro ejemplo, puede darse en la comparación entre la inversión del distribuidor vial de “El molinito” y el proyecto de la ciclovía “San Francisco”, el primero, del gobierno

del estado, tuvo una inversión superior a los 600 millones de peso y que sin duda se constituye como la obra más grande en la historia del estado, especialmente en materia vial. Mientras la segunda, del gobierno capitalino, tendrá una inversión menor a los 3 millones de pesos.

Fotografía 1.1 Semaforización reciente en el centro histórico de Tlaxcala.



Fuente: elaboración propia.

Fotografía 1.2 Mejora urbana central de autobuses de Tlaxcala.



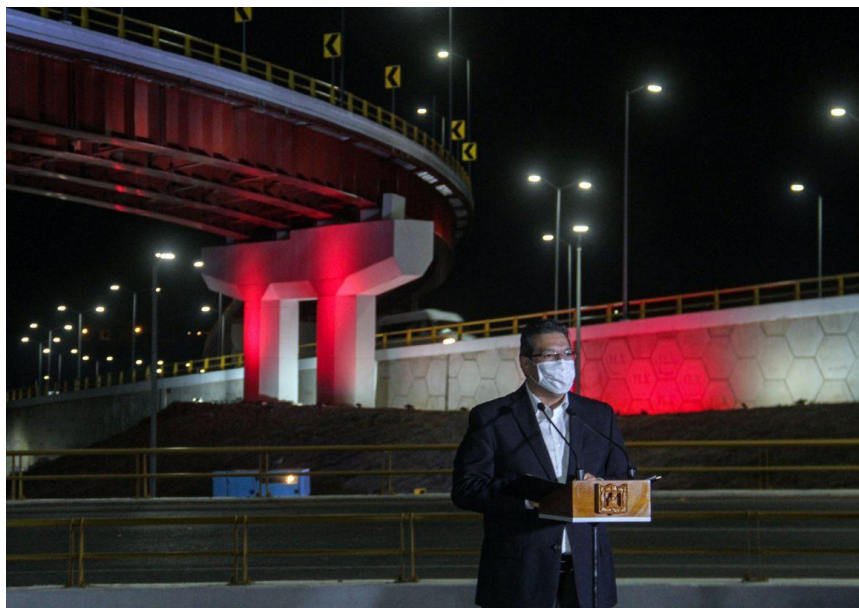
Fuente: elaboración propia.

Fotografía 1.3 Remodelación de puente anti peatonal.



Fuente: elaboración propia.

Fotografía 1.4 Distribuidor Vial “El Molinito”.



Fuente: Gobierno del Estado de Tlaxcala.

Fotografía 1.5 Proyecto de ciclovía “San Francisco”.



Fuente: Elaboración propia

1.3.4 Delimitación espacial del estudio y sus actores.

Delimitar espacialmente a la ciudad de Tlaxcala es una tarea complicada que no será resuelta en esta investigación, algunos autores le consideran sólo como el centro histórico; sin embargo, otros más como se señaló anteriormente hablan de la zona conurbada de la ciudad. También se encuentran otro tipo de delimitaciones administrativas como el municipio y la zona metropolitana.

Para fines de esta investigación consideramos como ciudad de Tlaxcala aquella mancha urbana que se encuentra al interior de vialidades de alta velocidad como son la vía corta, el libramiento y la carreta a San Martín. Como actores de la ciudad y su sistema de movilidad a todos aquellos que de forma cotidiana le habitan o transitan en ella, independientemente de su lugar de pernocta.

1.4 Adendum: Movilidad urbana en pandemia por COVID-19

La movilidad urbana sufrió una fuerte sacudida debido a la pandemia desatada por el COVID-19, ello sucedió en dos términos. Por un lado, la disminución de los viajes y traslados, por precaución, instrucciones oficiales o por la suspensión de algunas motivaciones para salir de casa. Por otro lado, el cambio de paradigma para mover más personas en el menor espacio posible, pues para disminuir los contagios es necesario conservar distanciamiento físico del resto de personas.

Ante ello las ciudades actuaron de distintas formas, algunas decretando toques de queda o disminución de los horarios de transporte público, otras más implementando la restricción de circulación de algún porcentaje de los automóviles particulares y otras más implementando espacios para la movilidad activa que permite mantener el distanciamiento físico y mejorar la salud en el proceso.

Diferentes instituciones en cada país elaboraron manuales para adecuar la movilidad ante esta situación, en el caso de Estados Unidos la asociación de transportistas lo hizo (NACTO por sus siglas en inglés) y en el caso de México, la SEDATU publicó un Manual de Movilidad 4S.

El enfoque de estos manuales está más orientado a aumentar, mejorar y adaptar las diferentes modalidades de transporte; mientras que algunos gobiernos prefirieron

limitarlas o restringirlas. Sin embargo, se ha demostrado que la mejor forma de disminuir la movilidad es disminuyendo las necesidades para moverse, y no disminuyendo el transporte. De hecho, reducir los horarios y la oferta de transporte solo aumenta la cantidad de contagios.

La situación en Tlaxcala es complicada como en muchas ciudades de Latinoamérica y de países emergentes. Gran parte de la población pertenece al sector informal de la economía. Para casi 7 de cada 10 personas en este caso, resistir algunas semanas sin trabajar es difícil, un largo periodo de cuarentena prácticamente imposible.

Además, la mayoría de las personas se mueven en transporte público, como ya mencionamos anteriormente el estado de Tlaxcala es el 4to lugar, proporcionalmente hablando, en el uso del transporte público. Sin embargo, durante los primeros 3 meses de contingencia sanitaria la Secretaría de Salud del Estado informó que más del 40% de los contagios sucedía en el transporte público. Configurándose como una actividad riesgosa para los que son más vulnerables económicamente hablando.

Ante ello la respuesta del gobierno del estado y de los gobiernos municipales fue la sanitización de unidades y obligar al uso del cubrebocas en los trayectos. Ninguna autoridad decidió atender las recomendaciones para adaptar la movilidad urbana ante esta nueva realidad. Solo a través de un grupo de ciudadanos denominado “Colectivo ciclovía emergente TLX” se ha posicionado el tema en algunas ciudades de Tlaxcala. Sin embargo, se centran únicamente en la creación de ciclovías como opción al transporte público. Dejando de lado todas las posibilidades de intervención del gobierno del estado y los municipios, para adaptar y hacer segura la movilidad urbana.

Capítulo II – Marco Teórico. La producción social de las ciudades.

*“La teoría social debería estar siempre
del lado de los marginados, de los desposeídos,
como una herramienta que le quite los disfraces al Leviathan,
como un puente que les acerque a una realidad más digna”*

Juan Carlos Monedero.

En este capítulo se expone en 5 apartados las distintas visiones y herramientas teóricas que ocuparé durante la investigación y cómo se entrelazan para conformar el cuerpo teórico de la misma. Dado que el objetivo de ésta es comprender el papel que tienen las representaciones sociales del sistema de movilidad urbana de la capital del estado de Tlaxcala en la producción y reproducción de una ciudad desigual, podemos decir que se encuentra en el ámbito de la sociología urbana (SU), será en el primer apartado donde exponamos algunas de las principales corrientes que han emanado de ella desde la *belle époque* hasta el posmodernismo y los diferentes objetos de estudio que han tenido.

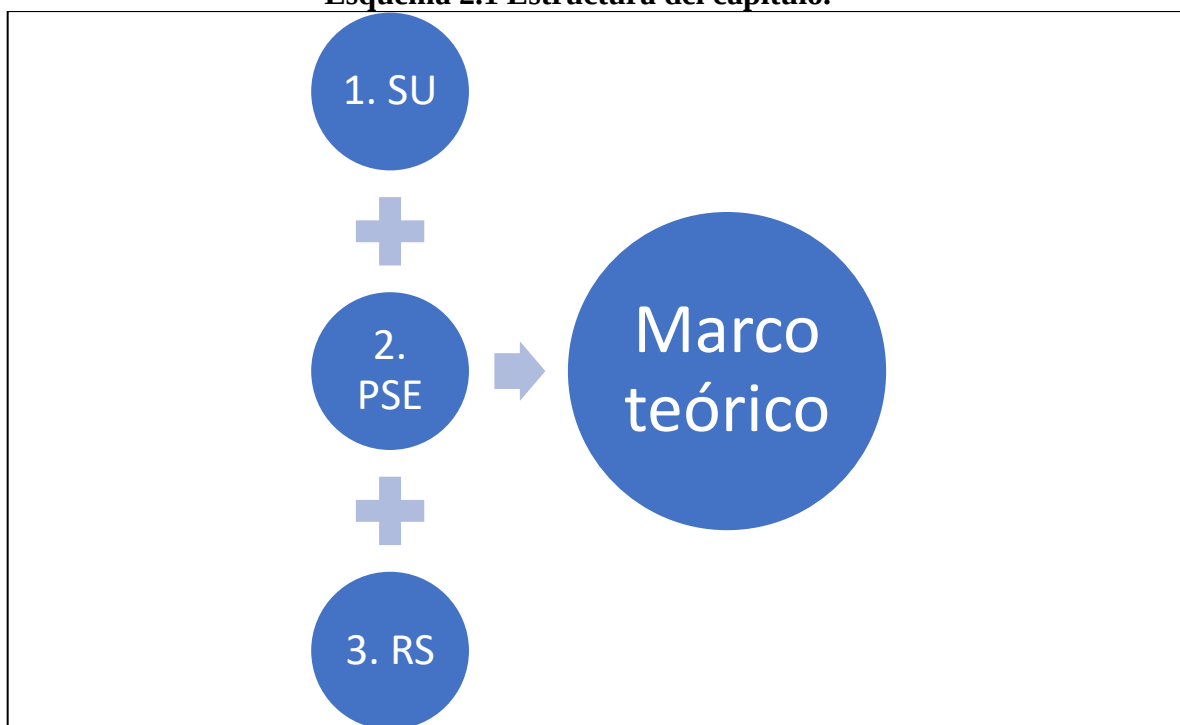
Dentro de estas corrientes existen la escuela neo marxista francesa y americana representadas por Henri Lefebvre y David Harvey respectivamente, será durante el segundo apartado de este capítulo donde se desarrollen las virtudes de su enfoque teórico y por qué se constituye como base fundamental de esta investigación al integrar la base material, representaciones y discursos como factores que influyen en la Producción Social del Espacio (PSE).

La teoría propuesta por ambos da pauta a una serie de investigaciones y estudios que se pueden enmarcar dentro del urbanismo crítico (UC), cuyo fundamento se encuentra en reivindicar la importancia de la complejidad de los procesos sociales por encima de la técnica y utilitarismo del urbanismo tradicional que se dirige principalmente al ordenamiento material del espacio con fines económicos. En el tercer apartado explicamos un poco más sobre las distintas miradas para realizar estudios desde este tipo, incluyendo la presente investigación.

Aprovechando los planteamientos referidos en los apartados mencionados sobre teoría de la PSE y el UC, en el cuarto apartado ahondaremos en la relevancia y caracterización de las representaciones sociales (RS), pues estas han sido desarrolladas

desde diferentes perspectivas que incluyen por un lado el enfoque de la psicología social cognitiva y procesualista de Serge Moscovici, y otros más de corte más sociológico y simbólico, mismos que ocuparemos en esta investigación por encontrarse afines al resto del marco teórico. Finalmente, en el quinto apartado se expone una síntesis teórica de lo expuesto que integra las categorías principales que serán utilizadas a lo largo de la investigación.

Esquema 2.1 Estructura del capítulo.



Fuente: Elaboración propia.

2.1 Sociología Urbana

Esta disciplina tiene dos obstáculos fundamentales para adquirir una identidad definida y estable, la definición de su objeto de estudio y su gran apertura a enfoques interdisciplinarios (Ullán de la Rosa, 2014), aunque la segunda es en realidad una oportunidad para los fines de la presente investigación.

Los fundadores de la sociología no interpretaron a la ciudad como un objeto de estudio en sí misma, pues, aunque muchos estudios se centraron en los fenómenos políticos y de desigualdad que se presentaban con mayor frecuencia en las ciudades “no

se contempló como un subsistema social dotado de autonomía suficiente para justificar una atención especializada” (Merrefield, 2002).

Los primeros senderos de la disciplina serían dados por Simmel, Sombart y Holbawchs, mientras los primeros dos estudiarían la ciudad como lugar de producción de rasgos culturales y psicológicos específicos, fue Holbawchs quien decidió estudiar los fenómenos espaciales, considerando a la ciudad por su aspecto material, un entorno construido por la vivienda y el urbanismo que funcionarían como factores de producción de relaciones sociales (Ullán de la Rosa, 2014).

Holbawchs podría ser considerado como el precursor más cercano a la sociología urbana actual pero, sin duda, los integrantes de la primera generación de la Escuela de Chicago con su apuesta a la Ecología Humana, adaptando conceptos de la ecología biológica al estudio de fenómenos sociales, fueron quienes definieron finalmente el objeto de estudio de la sociología urbana (Cucó, 2004), siendo así la sociedad un ecosistema y cada ciudad un subsistema ecológico y cada barrio un nicho, un ecosistema delimitado antrópicamente, con relaciones que no son únicamente producto de sistemas sociales sino que están ligadas en una relación sistémica al ecosistema urbano.

A pesar de ello, en los años 60 sufrió una severa crítica de carácter epistemológico e interdisciplinar como habíamos mencionado. En sociedades que se habían industrializado con fuerza era difícil delimitar el sistema urbano del sistema social, además se decía que era altamente etnocéntrica, sin embargo, esto ocurría porque solo estudiaba la ciudad occidental. Castells incluso lanzó la pregunta “¿Existe la sociología urbana?”, para responder estableció todo un programa donde el espacio resultaba siempre una expresión del sistema social, pero desestimaba al mismo tiempo factores como la proximidad urbana, y sostenía que las relaciones definían lo urbano y no al revés (Ullán de la Rosa, 2014).

Como podemos observar existe una dificultad teórica en la sociología urbana para dividir la base material de la ciudad de su base relacional, será Henry Lefebvre quien brinde una teoría más robusta capaz de incorporar ambas variables.

El otro ataque que sufrió la sociología urbana como se ha mencionado fue por la interdisciplinariedad, quienes sostuvieron que la ciudad tiene una naturaleza causal y estructurante de las relaciones sociales, y que para estudiarla en su vasta complejidad se

volvía necesario integrar otras ramas de conocimientos, de ahí que en Norteamérica los “estudios urbanos” alcanzaron un auge, uno de los mejores ejemplos son los trabajos realizados por David Harvey, geógrafo marxista cuyas investigaciones y publicaciones son muy difíciles de separar de la sociología urbana (Ullán de la Rosa, 2014).

Esta visión interdisciplinar entró con más fuerza gracias a los enfoques posmodernos que indujeron no solo a la sociología urbana, también a la geografía y antropología urbana a estudiar aspectos más subjetivos y semióticos de las ciudades y sus relaciones (Casas G. , 2015). Durante las últimas dos décadas Castells ha intentado hacer una sociología que quita los límites del ecosistema antrópico, al volver a todas las ciudades parte de un sistema red donde estas funcionan como nodos de éste. Esto como veremos más adelante es un problema de escala pues se encuentra estudiando aquello que estructura desde fuera de la ciudad a la ciudad, la metápolis, y otra parte de sus estudios se ha inclinado a gestión política de las grandes metrópolis. Sin embargo, no se atreve a terminar por completo con la sociología urbana.

2.1.1 Condiciones y objeto de estudio de la sociología urbana.

Para el sociólogo español Ullán de la Rosa la sociología urbana está vigente y tiene identidad propia siempre y cuando cumpla dos condiciones. La primera es la separación de los procesos macrosociales sistémicos y la superación del mito de un planeta totalmente urbano, esto para brindar límites al objeto de estudio tanto conceptuales como espaciales. La segunda condición es la aceptación sin rodeos de la relación recíproca, sistémica, estructurada y estructurante entre el espacio urbano construido con los actores y sus relaciones.

La sociología urbana encuentra su razón básica en el estudio de los procesos sociales que dan forma a la morfología física del espacio construido y el estudio de las formas en que dicho espacio construido condiciona las relaciones sociales que se desarrollan en su seno, es decir, la relación sistémica entre espacio urbano y sociedad. Estos han sido implícita o explícitamente los objetos de estudios básicos de todos sus exponentes, especialmente de Lefebvre con la teoría de la Producción Social del Espacio como veremos en la segunda parte de este capítulo.

De esta forma la definición de la sociología urbana y su objeto de estudio sobre la que basaremos el marco teórico de nuestra investigación es la siguiente:

...subdisciplina de la sociología que se especializa en el estudio de las funciones de los subsistemas sociales urbanos dentro del sistema social general y en el estudio de las relaciones sistémicas entre el espacio construido urbano y los procesos sociales que en este —y exclusivamente en este, lo que excluye otros espacios o hábitats como el rural— se desarrollan. La sociología urbana es la disciplina que se centra en la dimensión sistémica y estructural de la ciudad: en el rol de las ciudades en el sistema social mundial (siguiendo la estela de Castells o Sassen); en el estudio de la relación sistémica entre la forma espacial y la estructura social analizando cómo diferentes estructuras espaciales generan (o no) diferentes estructuras de relaciones sociales y modos de interacción social. La sociología urbana es aquella que continua en la senda ecológica, estudiando la distribución de los varios grupos y actividades en el espacio y las relaciones entre estos; y debe añadir a todo ello una dimensión práctica que le dé reconocimiento y sentido en la sociedad, estudiando las causas, consecuencias y posibles soluciones de los problemas urbanos (congestión, contaminación, desigualdad, pobreza, crimen, vivienda) siguiendo la estela de los fundadores de la sociología. Esta última dimensión aplicada la conduce inexorablemente también al estudio de la política urbana, aún a riesgo de meter un pie en el huerto de la ciencia política. (Ullán de la Rosa, 2014, pág. 11).

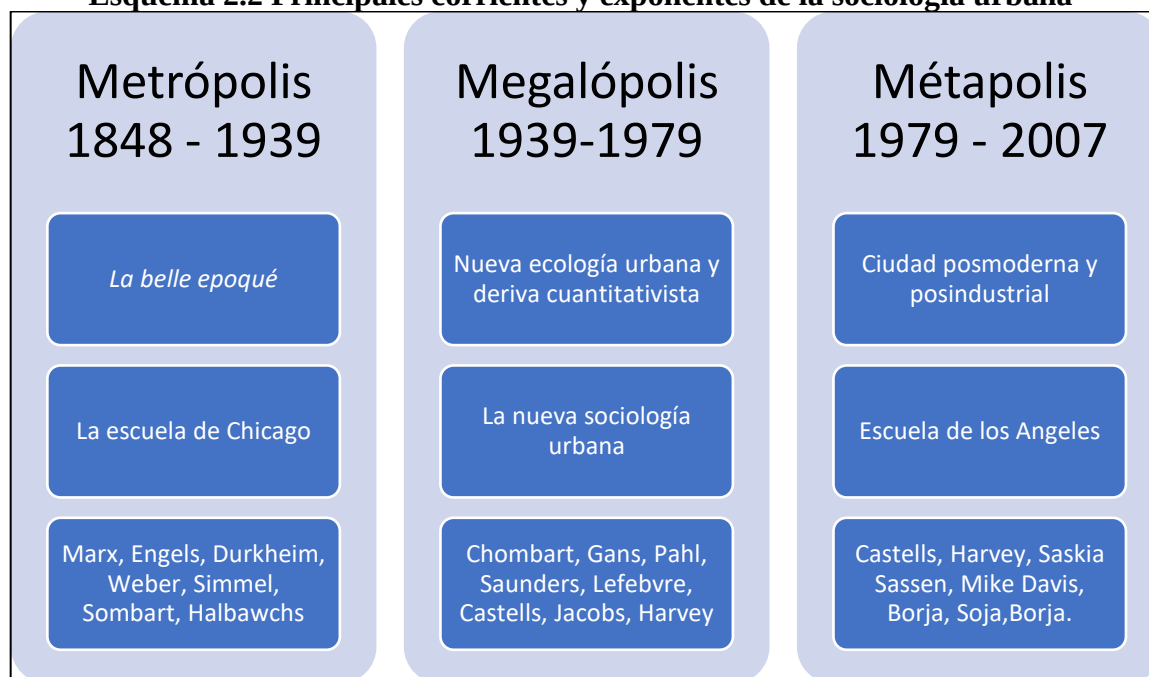
La sociología urbana puede y debe apoyarse de herramientas y técnicas de la geografía y antropología urbana, así como recorrer a la par el urbanismo, hacerlo con interdisciplinariedad integradora puede guiarnos a una tercera vía que se encuentre a medio camino entre el aislacionismo disciplinar y la absorción de los estudios urbanos, de forma tal que exista una confederación colaborativa entre disciplinas urbanas, que trabajen conjuntamente, pero con una organización académicamente eficiente. En esta senda integradora e interdisciplinar se encuentra el objeto de estudio de la investigación presente.

2.1.2 Recorrido por algunas escuelas de la sociología urbana.

Hasta ahora nos hemos ocupado por tratar de definir un objeto de estudio teórico, aunque, como hemos visto la sociología urbana es una subdisciplina que tiene un desarrollo vasto y no lineal, es importante para enmarcar teóricamente la investigación hacer un recorrido más detallado, para ello utilizaremos las tres grandes escalas expuestas en *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*: la metrópolis, la megápolis y la metápolis (García Vazquez, 2016) y las escuelas de pensamiento delimitadas en *Sociología Urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas* (Ullán de la Rosa, 2014).

Como mencionamos, no es una historia lineal ni progresiva, pero ambas obras al igual que este apartado tienen como intención realizar una síntesis de las principales corrientes teóricas dentro de la sociología urbana y particularmente para el caso de esta investigación enmarcar de forma más amplia la teoría base que se ocupara la cual es la Producción Social del Espacio de Lefebvre. Para lograr este cometido exponemos los elementos mencionados de forma conjunta como se muestra en el esquema 2.2.

Esquema 2.2 Principales corrientes y exponentes de la sociología urbana



Fuete: Elaboración propia, basado en García Vázquez (2016) y Ullán de la Rosa (2014)

Durante la segunda mitad del siglo XIX las ciudades cambiaron por completo, en buena medida por los saltos tecnológicos que aceleraron la producción, el capitalismo *laissez-faire* se convirtió vertiginosamente en el capitalismo industrial y de monopolios, las ciudades pasaron de tener cientos de miles de habitantes a millones, surgieron la periferia y con ella los transportes colectivos, posteriormente los burgueses buscaron contacto con la naturaleza y los suburbios emanaron, una galaxia de enclaves y centros económicos. En 1910 la Oficina del Censo de Estados Unidos adoptó un término para nombrar esta desigual nebulosa: **‘metrópolis’** (“ciudad madre”) (García Vazquez, 2016).

La producción del conocimiento se debatía entre románticos e iluministas, los segundos además se dividieron entre racionalistas y empiristas, de ellos derivó un mito: el mecanicista o funcionalista, la sociedad como un sistema integrado por partes interrelacionadas y funcionalmente interdependientes. De su aplicación a la metrópolis surgió la metáfora de la máquina, de la ciudad entendida como un artefacto productivo impulsado por la tecnología y, en la versión marxista, manejado por el poder.

Desde el romanticismo surge una contraposición, que ataca la visión utilitarista de los fenómenos urbanos, y que estos de hecho se encontraban atravesados por otras variables como sentimientos, tradiciones o historia. De ellos surgió el mito de la ciudad como un organismo que evoluciona de manera darwiniana. En definitiva, iluminismo y romanticismo fueron los dos velos epistemológicos que sirvieron de filtro a una misma realidad: la metrópolis. Y que hasta la fecha tienen resquicios en las diferentes corrientes de estudios urbanos y de sociología urbana (García Vazquez, 2016).

Durante la primera parte del periodo comprendido entre 1848 y 1939, se encuentran aquellos llamados padres de la sociología como Engels y Marx quienes miraban a la ciudad como expresión del modo de producción, Ferdinand quien le miró como un continuum entre la comunidad y sociedad. También Durkheim, quien le pensó como un sistema funcional orgánico y Weber, quien la explicó como una pieza fundamental del proceso de racionalización que se vivía en la época. Todos ellos veían a la ciudad como un producto de otros fenómenos, sin embargo, hubo tres sociólogos que empezaron a tratar a la ciudad como variable independiente, Simmel esbozó una teoría psicosocial y culturalista de la ciudad, Sombart le miró como productora de alta cultura, y Halbwachs como productora de fenómenos únicos (Ullán de la Rosa, 2014).

En la segunda parte de este periodo surgió la escuela de Chicago misma que ha contado con diferentes generaciones, la primera decantándose por la ecología humana y abordando a la ciudad desde una visión funcionalista y estructuralista. Mientras que su segunda generación reivindicó mediante sus estudios comunitarios aspectos más culturales, ambas generaciones para muchos son consideradas como los pioneros de los estudios urbanos formales.

Vendría una segunda etapa, la etapa marcada por la posguerra, la gran cantidad de víctimas que dejó el conflicto armado fue posible gracias a los avances tecnológicos en manos de la industria armamentista y militar, esto le restó valor al proyecto iluminista y racionalista, poco a poco se fue incorporando la necesidad de restablecer valores humanistas, más cercanos al proyecto romántico, sin embargo, algunas condiciones sociales y económicas harían que los principales aportes se hicieran desde el existencialismo, muy celebre en su escuela francesa.

En materia de Estado y urbanismo, encontraremos en los países occidentales el auge del Estado de bienestar, las ciudades sufrieron un abandono de los centros históricos en función del crecimiento industrial, aunque posteriormente daría pauta al fenómeno de gentrificación, los asentamientos comenzaron a ir más allá de la periferia, lejos de las zonas industriales y más cerca de espacios rurales, a estos espacios se les conoció como suburbios (García Vazquez, 2016).

Para finales de 1970 en Estados Unidos la población que habitaba zonas suburbanas era mayor que los habitantes de zonas urbanas, este fenómeno se replicó en ciudades europeas y americanas. Esto se debió en buena medida a la aparición y crecimiento de la clase media por una parte y la infraestructura material que les permitiera acceder a espacios rurales en poco tiempo por otra, la capacidad de consumo de bienes suntuarios de la clase media, como el automóvil y los programas de inversión en infraestructura vial, fueron algunos de los principales factores estructurantes de la “**Megápolis**”.

Así era la ciudad del Estado del bienestar: un centro herido de muerte y una periferia gigantesca donde convivían conjuntos isótopos de viviendas sociales con una no menos isótropa manta suburbial. Jean Gottmann la denominó “megalópolis” (“ciudad gigante”), en alusión a su inusitada dimensión. Este

geógrafo francés observó que algunas áreas metropolitanas, anteriormente separadas por franjas territoriales, habían empezado a fundirse en constelaciones que no tenían nada que ver ni con las conurbaciones de Patrick Geddes ni con las regiones complementarias de Walter Christaller. A diferencia de ambas, las megalópolis eran emplastes de centros urbanos conglomerados por masa suburbana y articulados por avanzadas redes de transporte (García Vazquez, 2016, pág. 76).

En este contexto, el papel del Estado en la construcción de la ciudad era simple, la propiedad del territorio permanecía en privados mientras que la autorización para construir en él sería brindada por el Estado. Una muestra de esto sería la buena relación entre el urbanismo y la tercera generación de la Escuela de Chicago que enfrentaría el problema de la deriva cuantitativista de los análisis factoriales, pues caían en el error de no contemplar contextos culturales o étnicos en la ciudad.

Fue en Europa donde surgió, la nueva sociología urbana con una fuerte influencia marxista y crítica en Francia, el crecimiento suburbano indiscriminado en contubernio con Estado y empresas comenzó a segregar poblaciones y aumentar la desigualdad en las ciudades, esta escuela neomarxista en Francia tendría como principales expositores a Henri Lefebvre y a Manuel Castells. Y a David Harvey en Norte América. En diferentes obras de estos autores es posible encontrar a la burguesía capitalista como uno de los principales estructuradores de la ciudad y de los problemas que de ello derivan, especialmente en *La producción social del espacio* de Lefebvre, obra que para algunos es uno de los principales referentes de la posmodernidad. Existieron otros sociólogos relevantes en esta época, en el ala más crítica se encuentra Jane Jacobs, y en el ala estructural funcionalista Ray Phal y Peter Saunders (Ullán de la Rosa, 2014).

Al estudio de las relaciones entre sociedad y espacio construido la sociología incluye las relaciones entre diseño urbanístico (y, por tanto, poder) y sociedad: ¿Cuáles son las intenciones implícitas y/o explícitas de los planes de diseño urbano y/o arquitectónico? ¿Cuáles sus efectos sobre las relaciones sociales, sobre el bienestar económico o la identidad de las poblaciones? Estas serán algunas de las preguntas claves que los sociólogos urbanos empezarán a hacerse en los años cincuenta, tanto en América como en Europa, y continuarán haciéndose durante el momento climático de la disciplina que supone la llamada

Nueva Sociología Urbana de finales de los sesenta y setenta, que se analizará en el próximo capítulo (Ullán de la Rosa, 2014, pág. 119).

La tercera y última etapa de los estudios de la sociología urbana se encuentra en aquello que Castells denominó el espacio de los flujos, es decir esas ciudades globales cuya estructuración estaba condicionada con mayor fuerza por otras ciudades con las que estuviera conectada. Las ciudades más tecnologizadas, con una recuperación de sus centros históricos por una población que aspiró al cosmopolitismo cansados de la estandarización suburbana buscaban nuevos estímulos en una ciudad, ello sumado al crecimiento económico centrado en tecnologías de la información y el capitalismo financiero, darían por resultado la **metápolis**.

...las urbes ya no crecían por dilataciones, como en el caso de la megalópolis, que era resultado de la fusión de áreas metropolitanas colindantes, sino por la incorporación a su funcionamiento de zonas lejanas y no limítrofes. Esta discontinuidad de la urbanización estaba vinculada a la aparición de sistemas de transporte de alta velocidad, especialmente el tren, que habían posibilitado que millones de personas trabajaran a centenares de kilómetros de su lugar de residencia. El resultado era la metápolis, una galaxia de ciudades cuyas actividades económicas estaban integradas y cuyos principios organizativos dependían de sofisticadas redes infraestructurales, un territorio profundamente heterogéneo donde convergían tejidos urbanos, entornos naturales y zonas agrícolas (García Vazquez, 2016, pág. 142).

Dentro de esta tercera etapa se encuentran los enfoques posmodernos de la sociología urbana destacando la formulación neomarxista de Castells y Harvey, la escuela de Los Ángeles y en últimos años se han agregado otros más como Borja y Sassen. El estudio de esta investigación se propone a una escala metropolitana con la teoría neomarxista de Lefebvre.

2. 2. La Producción Social del Espacio

La revuelta parisina de mayo de 1968 abriría la puerta a la sociología urbana crítica y neomarxista, que se opuso con fuerza al cientificismo neopositivista, señalando principalmente que pasaban por alto variables que condicionaban diariamente a los

habitantes de una ciudad como percepción, prejuicios raciales o cuestiones culturales. El principal abanderado de estas posturas fue Henri Lefebvre, quien siendo filósofo fue acercándose cada vez más a la sociología, siendo catedrático de ella en la Universidad de Paris X Nanterre, instruido en la dialéctica marxista y el humanismo, consideraba autoritario, dogmático y simplificador que la ciudad se mirara como algo exclusivamente cuantificable y ordenable. Además, denunciaba que el estructural funcionalismo cometía los mismos errores por su base racional mecanicista. Inauguró así una línea de pensamiento que por una parte denunciaría el urbanismo utilitarista que se encontraba en apogeo desde la posguerra y, por la otra, una línea que daría primacía al espacio sobre el tiempo.

La teoría de la Producción Social del Espacio fue construida por Lefebvre a través de varias obras, en *Crítica de la vida cotidiana* expuso su fuerte crítica al urbanismo utilitarista, planteando que la ciudad se constituía por función forma y estructura, siendo la forma la que determinaba el distanciamiento de las personas y las relaciones sociales, era el mecanismo planificador más comúnmente usado por el urbanismo y del cual nacía la desconfianza del Lefebvre hacia las instituciones del Estado de Bienestar. En *El derecho a la ciudad*, reclamó el derecho de los ciudadanos a apropiarse del espacio y las formas urbanas que condicionan su cotidianeidad, pensaba que habría un proceso de emergencia de alteridades que el urbanismo utilitarista y racional trataba de ocultar. En *La revolución urbana* detectó el proceso de creación de un continuum global, donde los centros históricos y la suburbia, lo público y lo privado se fusionaban, la expansión urbana que el interpretó entraba en una fase crítica que buscaba desaparecer el territorio y extender la ciudad, un proyecto de urbanización planetaria y convertir a la humanidad en una sociedad urbana. Sin embargo, donde apuntarían expresados de mejor forma los postulados teóricos sería en *La producción del espacio*, considerada por muchos como su obra maestra, en ella da cuenta de que la supervivencia y reproducción del capitalismo descansaba en la producción de espacios que enmascaran la realidad, tarea confiada al urbanismo, para el cada fase del sistema económico genera su propio tipo de espacios, el estado de bienestar había construido la forma y estructura de ciudades con amplia desigualdad. En conclusión, el urbanismo es un productor de espacios políticos, aunque aparezca como inocuo e

inocente. Esta obra y sus postulados son la base teórica de la investigación (García Vazquez, 2016).

2.2.1. Elementos críticos de la producción del espacio: urbanismo, poder y valor

La teoría de la Producción Social del Espacio ejerce un especie de urbanismo crítico, que miraba al urbanismo utilitarista como una estrategia que fragmenta el espacio y lo hace equivalente para el mercado, “un espacio que es diseñado, a partir de una cosmovisión cultural, de una ideología dominante intrínsecamente unida al statu quo del poder y a sus relaciones de producción, por un ejército de nuevos tecnócratas: arquitectos, ingenieros, urbanistas, políticos locales, promotores, incluso académicos” (Ullán de la Rosa, 2014). En palabras de Ion Martínez Loera:

la racionalidad se despliega en el espacio a través de un aparente ejercicio de organización armónica, a través de planos, formas y composiciones. El resultado: el espacio abstracto-instrumental, una representación del espacio que se muestra pura, original, natural, punto cero de la realidad humana, espacio en sí que nos aleja del análisis de las relaciones sociales implicadas en la producción (y reproducción), velando tras el signo de la coherencia (espacial) la existencia de un determinado orden (social) con beneficiados y excluidos, ocultando por tanto las profundas contradicciones y desigualdades que genera. De este modo afirma Lefebvre: «El espacio de un orden se oculta en el orden del espacio» (Lefebvre, 2013, pág. 17).

Devela las relaciones asimétricas y de poder con las que se producen las ciudades y que se reproducen, pues la imposición de un determinado espacio es la imposición de relaciones de poder, pues de facto la producción social del espacio está dominada por actores privilegiados: Estado, propietarios, constructores, etc. “Ahora pueden extraerse una serie de conclusiones. Las prácticas espaciales y temporales nunca son neutrales en las cuestiones sociales. Siempre expresan algún tipo de contenido de clase o social y, en la mayor parte de los casos, constituyen el núcleo de intensas luchas sociales” (Harvey, 1990, pág. 265). De esta forma los espacios urbanístico y arquitectónico no tienen nada de inocentes.

El espacio urbano y el espacio público incrementan la productividad: «el espacio se usa como se usa una máquina» (Lefebvre, 2013). Incluso cuando un espacio está vacío

su control es disputado por el poder económico, porque este puede ser potencialmente utilizado para alguna actividad productiva o simplemente porque se encuentra en una zona de paso que haya de ser necesariamente atravesada por los productores o consumidores. Por esta y otras razones las relaciones espaciales son siempre una fuente constante de conflicto social:

...necesitan ser analizadas en sus propios términos y no ninguneadas, como hacen los althusserianos, como un mero reflejo de los conflictos generados por el proceso de producción en sí mismo. De ello se extraen dos primeras conclusiones: 1) el conflicto de clases también se proyecta en la dimensión espacial, la lucha de clases es también una lucha por el espacio, además de una lucha entre diferentes intereses económicos. Lefebvre reprochará a Castells que minimice el alcance de esta dimensión espacial de la lucha de clases. 2) Por otro lado, y debido a su naturaleza, relativamente autónoma de los procesos de producción, el conflicto espacial corre en muchas ocasiones transversal a las líneas de clase. Una conclusión a la que también habían llegado, por su propio camino, los neoweberianos (Ullán de la Rosa, 2014, pág. 233).

Aunque la producción del espacio está cargada de acciones y decisiones de actores privilegiados, no por ello tienen siempre la última palabra, en algunas ocasiones fenómenos naturales doblegan sus intenciones y en muchas otras los mismos conflictos que se crean en el espacio y su instrumentación derivan en herramientas para la transformación del mismo y las relaciones sociales en él:

No quiero decir con esto que ellos, los que definen las reglas, siempre ganen cualquier litigio que pueda suscitarse. Hay demasiados ejemplos de consecuencias no buscadas (por las cuales los que están en el poder definen reglas que deterioran su propia base de poder) y de grupos de oposición que aprenden y usan las reglas para aplastar a aquellos que las concibieron como para que una ecuación tan simple resulte creíble (Harvey, 1990, pág. 251).

Aunque para Harvey parece que hay una salida, para Lefebvre nada más contradictorio que el espacio urbano, nada más contradictorio que un espacio de desactivación de las inquietudes ciudadanas que a su vez no deja de condensarlas, de promoverlas y, en definitiva, de localizarlas, tal como sucede con las diversas luchas emprendidas por trabajadores, mujeres, inmigrantes, jóvenes precarizados y estudiantes que toman cuerpo

en la ciudad. El espacio público no puede borrar de un plumazo su carácter conflictivo y contradictorio. Los múltiples, diversos y contradictorios intereses de los ciudadanos no podrán resolverse sino con la confrontación (Lefebvre, 2013).

2.2.2 Componentes de la ciudad: espacio urbano, calle y usuarios

Ante esto, una de las propuestas de Lefebvre es recuperar el valor humano de la ciudad y que “la (re)apropiación que suponga la asunción de la ciudad sea como obra, como valor de uso, como goce, como disfrute, como belleza y como creación colectiva de los ciudadanos” (Lefebvre, 2013, pág. 23). La ciudad para Lefebvre no se entiende como “como escenario armónico acabado sino como espacio de conflictos, de enfrentamientos, espacio de lo imprevisible, de desequilibrios, donde las normalidades se desarman y rearmen a cada momento”. (Lefebvre, 2013, pág. 72) y dentro de ella distingue algunos elementos esenciales como el espacio público, la calle y a los usuarios o ciudadanos.

Si bien ya explicamos el abordaje de la producción social del espacio urbano y el espacio público, Lefebvre señala algunas cualidades específicas de la calle, siendo para él un espacio donde los desplazamientos en las cualidades objetivas del espacio y del tiempo pueden realizarse, y a menudo lo hacen, a través de la lucha social. La calle a la vez “un desorden vivo que informa y sorprende. La calle y su espacio es el lugar donde el grupo (la propia ciudad) se manifiesta, se muestra, se apodera de los lugares y lo realiza en un adecuado tiempo-espacio.” (Lefebvre, 2013, pág. 23).

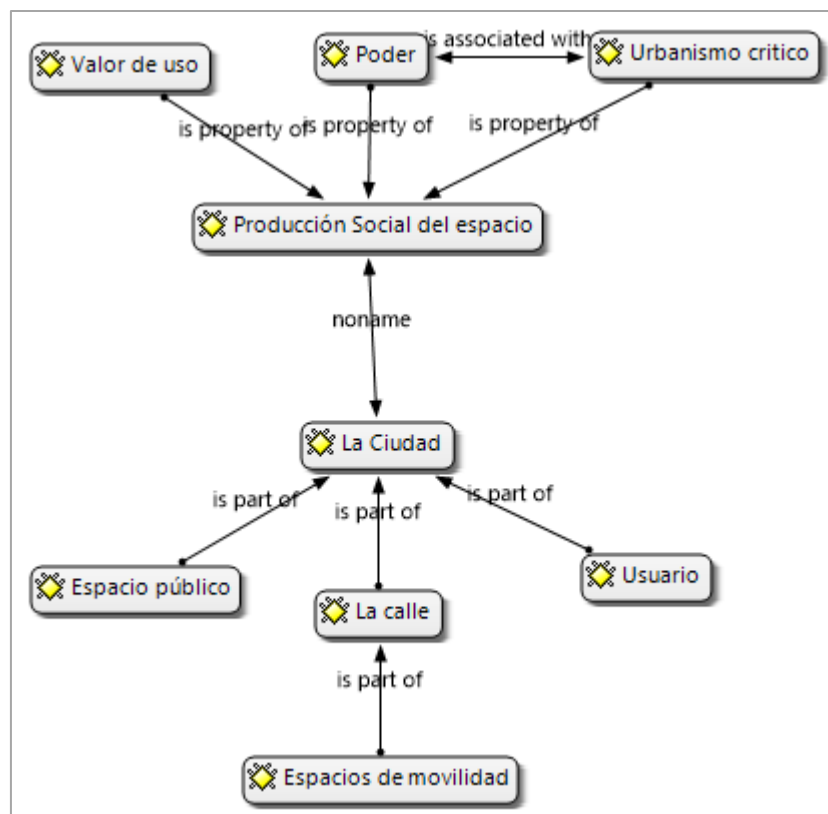
En la teoría de la PSE, Lefebvre concibe a los usuarios de la ciudad como sujetos condicionados por la ciudad misma, pues aleja cualquier posibilidad de implicación de los usuarios en la propia conformación de la vida del espacio público y de la ciudad en general (Lefebvre, 2013) De este modo:

el ciudadano quedaría limitado a simple espectador, a mero contemplador pasivo del espectáculo que le rodea. Ésta es una de las cuestiones que más inquietan a Lefebvre respecto a la actuación de los ciudadanos: su silencio y pasividad ante los problemas que se les presentan, asumiendo la función de consumidores de la ciudad como valor de cambio y figurantes de un espacio no pensado para ellos en tanto que usuarios de la ciudad como valor de uso Emilio Martínez en (Lefebvre, 2013, pág. 24).

En la conjunción de estos tres elementos: espacio público, usuarios y calles, nos atrevemos a mencionar los espacios de movilidad como el espacio donde se manifiesta principalmente la interacción entre diferentes tipos de usuarios y se da de forma cotidiana, produciendo y reproduciendo el espacio urbano, sus relaciones de poder y sus representaciones.

A lo largo de este apartado hemos expuesto los elementos críticos de la producción del espacio: la crítica al urbanismo técnico y racionalista, las relaciones de poder veladas en los diseños urbanos y el uso utilitario del espacio y la ciudad. Y por otra parte algunos elementos que conforman a la ciudad, como son sus calles, los usuarios y el espacio público y como interactúan para producir el espacio desigual que denuncia Lefebvre, Esquema 2.3

Esquema 2.3 Elementos críticos de la producción del espacio y elementos de la ciudad.



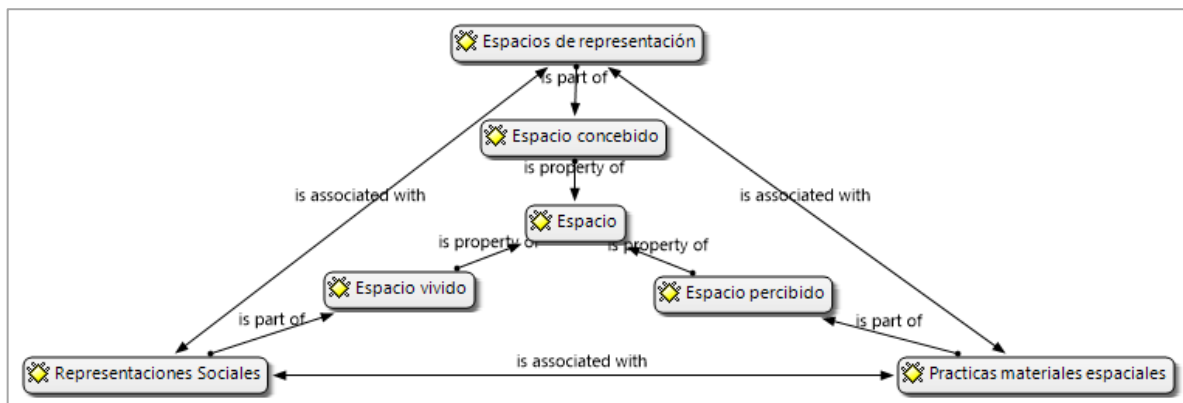
Fuente: Elaboración propia basado en Lefebvre (2013).

2.2.3 Triada conceptual: tres espacios y tres prácticas espaciales

El mundo se urbaniza a la vez que las poblaciones y los territorios se segregan. El espacio es colonizado por formas parceladas, medibles, cuantificables y vendibles. Asistimos así a una de las grandes contradicciones producidas por el capitalismo: la coexistencia y combinación de la homogeneización y la fragmentación del espacio, su totalización y su atomización. Ante este fenómeno ¿cómo funciona la propuesta teórica de la producción social del espacio?:

Frente a estos discursos desplegados desde las ciencias fragmentarias, Lefebvre propone en La Producción del Espacio avanzar en su teoría unitaria para superar las relaciones analíticas dicotómicas que se presentan como «paso lógico» que lleva de la confusión a la clarificación, de la oscuridad a la transparencia, eludiendo cualquier tipo de contradicciones, resistencias y conflictos y culminando en una síntesis definida al estilo hegeliano. De este modo, elabora una tríada conceptual compuesta por las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación. A cada una de estas dimensiones le corresponde, respectivamente, un tipo de espacio: el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido. Emilio Martínez en (Lefebvre, 2013, pág. 15)..

Esquema 2.4 Tríada conceptual del espacio.



Fuente: elaboración propia basado en Lefebvre (2013)

El espacio percibido: el primero, debe entenderse como el espacio de la experiencia material, que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) y la realidad urbana, redes y flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan y transitan en el espacio,

englobando tanto la producción como la reproducción social (Lefebvre, 2013). Y como se verá en el instrumento de la investigación, la experiencia al usar las calles en distintas formas es una de las categorías centrales sobre las que se indaga. En el suceden las prácticas espaciales materiales (PEM).

El espacio concebido: el segundo, es el espacio de los expertos, los científicos, los planificadores. El espacio de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción. (Lefebvre, 2013). Sobre este espacio se ha expuesto en el capítulo 1, donde se analiza el contexto de la movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala, y en el capítulo 4 se expondrá la naciente contradicción de enfoques expertos y las implicaciones que tienen en los espacios de movilidad. Aquí se construyen los espacios de representación (ER).

El espacio vivido: el tercero, finalmente, es el espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial. (Lefebvre, 2013). Esta es el objeto de estudio principal de la investigación, como se mostrará en los siguientes apartados y capítulos. Son las representaciones espaciales sociales (RES)

Vale la pena aclarar que existe una tensión permanente entre estos espacios que parecería dirimirse en el contexto de la sociedad capitalista en favor del espacio concebido. Sin embargo, difícilmente, para Lefebvre, el espacio vivido, aquel donde se encuentran los lugares de la pasión y la acción, se somete a las reglas de la coherencia que las representaciones del espacio pretenden imponer. (Lefebvre, 2013) Es decir que incluso entre el discurso y el actuar cotidianos pueden encontrarse contradicciones, por ejemplo, entre el uso de la calle y su diseño, el espacio público y la interacción con otros usuarios, siempre ofrece variaciones.

El autor propone así captar la experiencia cambiante de lo espacial a través de esta tensión dialéctica, aunque reivindica la potencialidad de los espacios de representación para actuar sobre las representaciones y las prácticas espaciales. Una expresión acuñada por colectivos peatonales podría condensar esto: la infraestructura crea cultura. Sin embargo, a plantearlo como triada, permite superar el carácter heterónomo del espacio

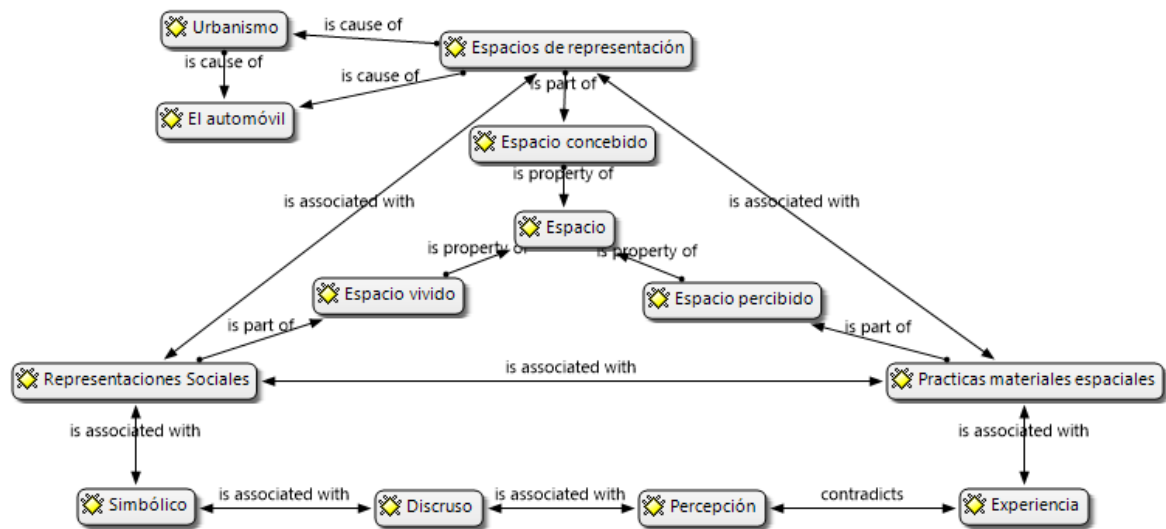
social, es decir este espacio que se sitúa fuera del alcance del usuario, del habitante, del ciudadano, que desaparece la práctica y la vivencia, pues estos últimos pueden llevar al usuario a hacer una abstracción de sí mismo, comprenderse como quien asume y solo asume los códigos, las señas y las prohibiciones y las imposiciones del espacio percibido”. (Lefebvre, 2013). A partir de este punto las posibilidades son muy variadas y ello le coloca en una posición similar a la de Harvey citada previamente.

Concedemos que aquellos que tienen conciencia sobre su posibilidad de producir el espacio son de hecho quienes, desde su posición privilegiada, muchas veces de clase o gremio, cuentan con capacidades materiales e ideológicas para ello (Esquema 1.3). Este ejercicio político sobre el espacio, al que podemos llamar politización urbana, parece velado y accesible solo para algunos actores:

Lefebvre detecta cómo en muchos casos esta amenaza está lejos de resultar explícita y se presenta bajo una retórica que ante todo reivindica el espacio (público) urbano supuestamente puesto al servicio del ciudadano. Tras ella, sin embargo, no se encuentra sino la imposición del espacio concebido, proyectado, espacio especializado (fundamentalmente por y para el consumo) que exigirá la adaptación de los usos a la forma y a la norma impuestas Emilio Martínez en (Lefebvre, 2013, pág. 46).

Es decir, que los espacios de representación y las prácticas materiales ocupan y generan discursos que impactan en las representaciones sociales, y viceversa, los discursos producen o reproducen espacios y prácticas. El cambio en las representaciones, en el discurso de los usuarios puede desencadenar un cambio en la tríada, el espacio vivido cambiaría el espacio percibido y el espacio concebido.

Esquema 2.5 Representaciones y la producción del espacio (percepción y discurso)



Fuentes: Elaboración propia basado en (Lefebvre, 2013)

El espacio producido en la ciudad capitalista o tardo capitalista, “en definitiva, niega cualquier carácter político al usuario del espacio” Ion Martinez Loera (en (Lefebvre, 2013):pág 23).hecho, no será el discurso político el que prevalezca en la organización del espacio, sino que ante todo será un discurso técnico, es decir, urbanístico y arquitectónico, el que señalará aquello de lo que hay que hablar y aquello de lo que no se debe hablar, aquello que se considera serio y lo que no debe ser considerado como tal. Un discurso que además puede volverse parte del sentido común o de las representaciones sociales como ya se ha explicado.

Ese discurso técnico nos hablará de intervenciones urbanísticas mejor o peor resueltas, del deterioro y conservación del mobiliario urbano, de los flujos de peatones que circulan (y sólo circulan) por las calles. A partir de esta labor técnica se conforma pues un espacio que, como señala Lefebvre, «suprime, elude, evacúa todo lo que se le opone mediante la violencia inherente, y si ésta no fuera suficiente, mediante la violencia expresa» (Lefebvre, 2013).

Con una visión casi fenomenológica Lefebvre pretende dar cuenta de la suma de impresiones que provoca la vivencia cotidiana de la ciudad y en la ciudad. Sin embargo, no es suficiente para operacionalizar una investigación más objetiva y de campo pues a pesar de las grandes categorías que propone y ocupa en su teoría funcionan bien dentro de

sí misma, al llevarle a la operacionalización empírica podemos sentirnos desprovistos de herramientas. Ante ello acudir a las acotaciones de Harvey puede ser de mucha utilidad.

2.2.4 La producción social del espacio revisada por David Harvey

Harvey, un geógrafo americano, se convertiría en uno de los mayores exponentes de la nueva sociología urbana, de corte neomarxista y de origen francés, aunque posteriormente incursionó en estudios de carácter metapolitanos (apartado 2.2). Una de sus obras cumbre es *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, en uno de los capítulos aborda la relación tiempo espacio, y ahí es donde retoma la teoría de la producción social del espacio de Lefebvre.

Para Harvey las prácticas espaciales y temporales pueden aparecer como el «mito realizado» convirtiéndose así en el ingrediente ideológico esencial de la reproducción social.

Las prácticas espaciales y temporales, en cualquier sociedad, abundan en sutilezas y complejidades. En la medida en que están tan íntimamente implicadas en procesos de reproducción y transformación de las relaciones sociales, es necesario encontrar alguna manera de describirlas y de establecer nociones generales sobre su uso (Harvey, 1990, pág. 236).

De esta forma recobra las categorías de Lefebvre respecto a los tres tipos de prácticas espaciales, definiéndoles con cualidades más concretas y menos abstractas que ayudan a comprenderlas un tanto mejor

1. Las prácticas materiales espaciales designan los flujos, transferencias e interacciones físicas y materiales que ocurren en y cruzando el espacio para asegurar la producción y la reproducción social.

2. Las representaciones del espacio abarcan todos los signos y significaciones, códigos y saberes que permiten que esas prácticas materiales se comenten y se comprendan, sea con las nociones del sentido común cotidiano sea con la jerga, a veces enigmática, de las disciplinas académicas que se vinculan a las prácticas espaciales (la ingeniería, la arquitectura, la geografía, la planificación, la ecología social, etcétera) (Harvey, 1990, pág. 244).

Es de destacarse que el autor especifica que es a través de signos, significados y saberes, que se comunican las prácticas materiales y se comprenden, y que esto puede darse mediante el sentido común o las expresiones cotidianas o incluso especializadas. Estas representaciones espaciales son para Harvey “a la vez producto y productoras”, bajo las presiones de la monetización y la introducción del trabajo asalariado, las representaciones se desplazan. De esta forma las prácticas sociales pueden invocar ciertos mitos y dar lugar a ciertas representaciones espaciales como parte del impulso destinado a implantar y reforzar su predominio sobre la sociedad. (Harvey, 1990), para el tercer tipo de prácticas espaciales el autor señala:

3. Los espacios de representación son invenciones mentales (códigos, signos, “discursos espaciales”, proyectos utópicos, paisajes imaginarios y hasta construcciones materiales, como espacios simbólicos, ambientes contruidos específicos, cuadros, museos, etc.) que imaginan nuevos sentidos o nuevas posibilidades de las prácticas espaciales, (Harvey, 1990, pág. 244).

Los espacios de representación se presentan para Harvey como la salida para romper la desigualdad espacial, a diferencia de Lefebvre que son la causa, sin embargo, ambos les confieren un peso muy importante en la producción del espacio. Lefebvre caracteriza estas tres dimensiones espaciales como lo experimentado, lo percibido y lo imaginado. Considera que las relaciones dialécticas - trialécticas - entre ellas constituyen el punto de apoyo de una tensión dramática, a través de la cual puede leerse la historia de las prácticas espaciales. Cabe señalar que para esta investigación se consideran como espacios de representación a los espacios de movilidad, las calles: Por consiguiente:

Los espacios de representación no sólo tienen la capacidad de afectar la representación del espacio, sino también la de actuar como una fuerza de producción material con respecto a las prácticas espaciales. Pero sostener que las relaciones entre lo experimentado, lo percibido y lo imaginado están determinadas, no causalmente, sino dialécticamente, es demasiado vago. (Harvey, 1990, pág. 245).

Si bien Harvey coincide con Lefebvre sobre la importancia de la base material que proveen los espacios de representación, él señala que existe cierta vaguedad en la forma dialéctica por lo que, basado en una matriz de percepciones, apreciaciones de Bourdieu (1977), el autor menciona que:

puede implementarse flexiblemente de una manera simultánea para realizar una infinidad de tareas diversas, al mismo tiempo que ella, «en última instancia», es engendrada por la experiencia material de «estructuras objetivas» y, por lo tanto, «por la base económica de la formación social en cuestión» (Harvey, 1990, pág. 253).

2.2.5 Matriz de prácticas espaciales: sus aspectos y ejemplos

Con la intención de acotar la teoría de la producción social del espacio, Harvey realiza una serie de planteamientos para aprehender parte de la complejidad a través de la construcción de una matriz de prácticas espaciales, y aquí se ofrece una adaptación donde se incorporan del lado izquierdo, en las primeras dos columnas, los tres espacios y sus prácticas espaciales definidas por Lefebvre y en las siguientes cuatro Harvey hace una lista de los cuatro aspectos de la práctica espacial extraídos de concepciones más convencionales:

1. La capacidad de acceso y de distanciamiento hablan del rol de la «fricción por distancia» en los asuntos humanos. La distancia es tanto una barrera como una defensa contra la interacción humana. Impone costos de transacción a cualquier sistema de producción y reproducción (en especial a aquellos que se fundan en una división compleja del trabajo, en el comercio y en la diferenciación social de las funciones reproductivas). El distanciamiento (cf. Giddens, 1984, págs. 258-9) es simplemente una medida del grado en que la fricción del espacio ha sido superada para dar lugar a la interacción social.

2. La apropiación del espacio examina la forma en que el espacio es ocupado por objetos (casas, fábricas, calles, etc.), actividades (usos de la tierra), individuos, clases u otras agrupaciones sociales. La apropiación sistematizada e institucionalizada puede entrañar la producción de formas territoriales de solidaridad social. (Harvey, 1990, pág. 246).

Se entiende entonces que la capacidad de acceso y distanciamiento están ligadas a aquellas condiciones materiales, espaciales o representacionales que refieren a jerarquías, transportes, barreras físicas, psicológicas o sociales que producen un espacio abiertamente desigual (Esquema 2.6). Por otra parte, el autor continúa exponiendo los aspectos de las prácticas espaciales:

*3. **El dominio** del espacio refleja la forma en que individuos o grupos poderosos dominan la organización y producción del espacio, por medios legales o extra - legales, a fin de ejercer un mayor grado de control sobre la fricción por distancia o sobre la manera en que el espacio es apropiado por ellos o por otros.*

*4. **La producción** del espacio examina cómo aparecen nuevos sistemas (reales o imaginados) del uso de la tierra, el transporte y las comunicaciones, la organización territorial, etc., y cómo surgen nuevas modalidades de representación (por ejemplo, la tecnología de la información, el diseño computarizado o el dibujo) (Harvey, 1990, pág. 246)*

En los últimos dos aspectos es notorio que se hace mayor énfasis en los actores y como intervienen en la producción del espacio, especialmente aquellos que por medios legales o extralegales dominan la organización y producción del espacio, como pueden ser autoridades administrativas, gremios de transportistas o capitales de inversión.

Para Harvey (1990) estos cuatro aspectos de la práctica espacial no son independientes entre sí. La fricción por distancia está implícita en cualquier comprensión sobre el dominio y apropiación del espacio, mientras que la apropiación persistente de un espacio por un grupo particular supone una dominación de facto de ese espacio. Y la producción de espacio, en la medida en que reduce la fricción por distancia (la aniquilación de espacio por tiempo, propia del capitalismo), altera el distanciamiento y las condiciones de apropiación y dominación. Es decir que se encuentra en constante transformación y adaptación.

Al plantear esta matriz el propósito del autor no es elaborar una exploración sistemática de las posiciones dentro de ella, aunque eso sería de suma utilidad, él introduce unas cuantas posiciones controvertidas dentro de la matriz con fines ilustrativos, y sostendría que diferentes autores que examinó se concentran en diferentes aspectos de

ella. Su propósito más que sistematizar la producción del espacio es fijar un punto de partida que dé lugar a una discusión más amplia y profunda sobre la experiencia cambiante del espacio en el traspase histórico del modernismo al posmodernismo. (Harvey, 1990) Sin embargo, para esta investigación se utilizan algunas de estas posiciones (Esquema 2.6) para hacer un estudio empírico.

Además, como el autor señala esta es una herramienta que debe ser ajustada al contexto para que nos arroje información valiosa:

La grilla -matriz- de prácticas espaciales no nos puede decir nada importante por sí sola. Suponerlo sería aceptar la idea de que hay algún lenguaje espacial universal independiente de las prácticas sociales. La eficacia de las prácticas sociales en la vida social sólo nace de las relaciones sociales dentro de las cuales ellas intervienen. Por ejemplo, para las relaciones sociales del capitalismo, las prácticas espaciales descritas en la matriz están impregnadas de significados de clase - y poder-. (Harvey, 1990, pág. 247).

Cuando se la sitúa en el contexto de las relaciones sociales y los imperativos del capitalismo la matriz permite aclarar parte de la complejidad que sale al paso en el intento de comprender la producción del espacio con la mudanza y anclaje de las formas de pensar modernistas a las posmodernistas.

Esquema 2.6 Matriz de prácticas espaciales y sus 4 aspectos

Espacio	Prácticas/Aspectos	Accesibilidad y distanciamiento	Apropiación y uso	Dominación y control	Producción
Espacio percibido	Prácticas espaciales materiales (experiencia)	• Flujos de bienes, personas, fuerza de trabajo, • Sistemas de transporte • Jerarquías urbanas	• Espacios sociales y otras designaciones de “territorios”;	• Divisiones estatales y administrativas del espacio; • Zonificación excluyente y otras formas de control social (control policial y vigilancia)	• Producción de infraestructuras físicas (transporte y comunicaciones: ambientes construidos; renovación urbana) • Organización territorial de infraestructuras sociales (formales e informales)
Espacio vivido	Representaciones del espacio (percepción u opinión)	• Medidas de distancia social, psicología y física; • Teoría de la fricción por distancia (principio del menor esfuerzo, física social, clasificación de un lugar)	• Mapas mentales de un espacio ocupado; • Jerarquías espaciales; • Representación simbólica de espacios; • “Discursos” espaciales	• Espacios prohibidos; • “Imperativos territoriales”: comunidad; cultura regional; • Jerarquías	• Nuevos “discursos” artísticos y arquitectónicos ; • Semiótica
Espacio concebido	Espacios de representación (imaginación)	• Atracción / repulsión; • Distancia / deseo; • Rechazo; • Trascendencia: “el medio es el mensaje	• Familiaridad; • Lugares abiertos; • Lugares de espectáculo popular (calles) • Iconografía	• No familiaridad; • Espacios temidos; • Barreras simbólicas y capital simbólico; • Construcción de una “tradición”: espacios de represión	• Proyectos utópicos; • Mitologías del espacio y el lugar; • Poética del espacio, espacios del deseo

Fuente: Elaboración propia basado en Harvey (1990)

Sin embargo, para Harvey plantearlo de este modo no es sostener que las prácticas espaciales provienen del capitalismo. Ellas adquieren sus significados en las relaciones

sociales específicas de clase, género, comunidad, etnicidad o raza y se agotan o modifican en el curso de la acción social. Por lo que es necesario contemplar estas variables al momento de elaborar un ejercicio de comprensión de la producción social del espacio. De los aspectos de la práctica espacial se toman para esta investigación como categorías simbólicas que buscamos dentro del discurso de nuestros sujetos de investigación, algunos reactivos del instrumento lo denotaran así.

Pero, en la medida en que un axioma fundamental de su investigación es que el tiempo y el espacio - o el lenguaje en este caso -, no pueden comprenderse independientemente de una acción social, aborda que las relaciones de poder están siempre implicadas en prácticas espaciales y temporales. Lo cual nos permite situar estas tipologías y posibilidades más bien pasivas en el marco más dinámico de las concepciones del materialismo histórico sobre la modernización capitalista. Harvey lo explica así:

Dentro de esta cuestión general, hay otra cuestión: considerar cómo las prácticas y los «discursos» espaciales y temporales establecidos «se agotan» y «alteran» en la acción social. Por ejemplo, ¿cómo es que la grilla -matriz- de las prácticas espaciales adquiere un contenido de clase, de género o algún otro contenido social en una situación histórica determinada?

Las reglas del sentido común que definen el «tiempo y lugar para todo» son utilizadas por cierto para alcanzar y reproducir distribuciones específicas del poder social (entre clases, entre mujeres y hombres, etc.). Sin embargo, esta cuestión no es independiente de la primera.

Las luchas de poder frustradas (por parte de las mujeres, los trabajadores, los pueblos colonizados, las minorías étnicas, los inmigrantes, etc.) dentro de un conjunto determinado de reglas generan gran parte de la energía social para cambiar esas reglas. En suma, los desplazamientos en las cualidades objetivas del espacio y tiempo pueden realizarse, y a menudo lo hacen, a través de la lucha social (Harvey, 1990, pág. 252).

2.3. Representaciones y discurso social

Las representaciones se han convertido en una de las categorías y objetos de estudios más socorridos en las últimas décadas por diversas disciplinas como la antropología, la psicología, la sociología e incluso la ciencia política, sin embargo la representación social

no es sólo un objeto de estudio, es también una teoría que cuenta con por lo menos dos perspectivas, por un lado la perspectiva teórica del cognitivismo social, con origen en los planteamientos de Durkheim y promovida por Moscovici y Jodelet principalmente, esta perspectiva es preferentemente ocupada en estudios de psicología social (Peña Zepeda, 2013) para construir la forma en la que los sujetos apprehenden el mundo exterior y como lo interiorizan.

Otra perspectiva teórica es la simbólica, que encuentra sus orígenes en Weber, ha sido utilizada principalmente para estudiar las representaciones sociales desde la forma en la que los sujetos construyen su realidad social, mediante el lenguaje, las palabras e incluso los rumores, esta perspectiva permite caracterizar algunas categorías como identidad, imagen, lenguaje, discurso e ideología (Peña Zepeda, 2013). Esta será la perspectiva teórica que ocuparé para la investigación. Cabe mencionar que ambas perspectivas se encuentran entre mezcladas y la mayor orientación a una u a otra depende principalmente de cada investigación y su objeto de estudio.

Se acude a las representaciones sociales por ser un sistema de valores creados espontáneamente que ayudan a interpretar el medio ambiente y a los otros grupos, además de las formas de interactuar con estos, también abarcan cualquier acción externa (corporal y espacial) en un contexto social, el cual en virtud de sus poderes semióticos transmite significado a otros actores sociales, Tiene una estructura y contenido que va más allá de la oración, más allá del dialogo o conversación concretos (Wagner & Hayes, 2011). Es decir que pueden encontrarse marcadores discursivos que nos expongan esta estructura.

La representación es siempre de algo (el objeto) y de alguien (el sujeto, la población o grupo social). De modo tal que no es posible estudiar a uno y desconocer al otro, son los extremos imaginarios de un binomio con los que debemos operar simultáneamente. Por lo que es importante contextualizar previamente el fenómeno como se ha realizado en el capítulo I. Estas representaciones que son el sentido común contemporáneo pueden presentarse en tres formas, hegemónicas, emancipadas y polémicas. Esta tipología la utilizaremos para describir algunas de las representaciones que encontramos en el capítulo IV.

Para Jodelet “a través de los objetos culturales – representaciones - obtenemos conocimientos de los códigos implícitos, los sistemas de valores, los modelos, las

ideologías, y los sistemas interpretativos que una sociedad crea y emplea como si fueran “naturales”, espontáneos y fieles a los eventos de la vida y sus protagonistas” Son modalidades del pensamiento práctico orientadas hacia la comunicación, comprensión y dominio del entorno social, material e ideal” (Wagner & Hayes, 2011). De esta forma entendemos que son:

...imágenes condensadas de un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver... formas de conocimiento social que permiten interpretar la realidad cotidiana... un conocimiento práctico que forja las evidencias de nuestra realidad consensual... (Jodelet, 1989, pág. 469).

Para Marta (Rizo, 2006) p. 3 “Las representaciones sociales están constituidas por elementos simbólicos, y en este sentido, no sólo son formas de adquirir y reproducir el conocimiento, sino que además dotan de sentido a la realidad social. En este sentido, su función básica es la de transformar lo desconocido en algo natural, dado por descontado, común” En términos de contenido está integrada por otras formaciones subjetivas: opiniones, actitudes, creencias, informaciones y conocimientos.

De modo general las Representaciones Sociales constituyen una formación subjetiva multifacética y polimorfa, donde fenómenos de la cultura, la ideología y la pertenencia socio estructural dejan su impronta; al mismo tiempo que elementos afectivos, cognitivos, simbólicos y valorativos participan en su constitución que no necesariamente ejercen de manera absoluta la determinación entre la sociedad y el individuo, en el sentido de que no constituyen simplemente reproducciones, sino más bien reconstrucciones o recreaciones mediadas por las experiencias vitales de los sujetos (Rizo, 2006).

Es por lo que Weber insiste tanto en que el estudio de la acción social debe ser sobre todo y ante todo el estudio de las categorías que las personas utilizan para dar sentido al mundo, para orientarse y actuar sobre él.

2.3.1 Representaciones y discurso

Las representaciones sociales se producen y reproducen esencialmente a través del discurso, las representaciones como ya se mencionó pueden estar formadas por experiencias, opiniones, conocimientos y otras formas de información, siempre son expresadas por los sujetos de forma oral, textual o física. En esta investigación se utilizará por ello el discurso como la unidad básica de análisis de las representaciones y como medio de triangulación los espacios de representación. Esto tiene algunas implicaciones para investigaciones de fenómenos empíricos como señala Van Dijk:

Por eso las vías de acceso para su conocimiento se hallan en el campo de la comunicación y la interpretación. El lenguaje y más genéricamente hablando los "discursos"; que desde una definición amplia de Potter y Wetherell, se concibe como todas las formas de interacción hablada, formal e informal y todo tipo de textos escritos, los que a nuestro juicio tienen un papel fundamental en los estudios empíricos (Van Dijk, 2009, pág. 14).

Van Dijk como experto en análisis crítico del discurso, concibe al mismo como esos grandes mensajes que pueden ser encontrados en medios o bien en los actores sociales con importancia y capacidad de acceso a la agenda pública. Hablamos de la dimensión social del discurso social, para ello Marc (Angenot, 2012) explica en su obra, que la pretensión de abarcar la totalidad discursiva que circula en un determinado momento y espacio social acarrea dos consecuencias metodológicas básicas: por un lado, implica privilegiar los cortes sincrónicos y, por otro, trabajar de manera interdisciplinaria focalizando no en las zonas estables o cristalizadas, sino en los lugares de cruce intertextual.

Marc Angenot concibe al discurso como un hecho históricamente situado y acentuado a partir de determinada evaluación social. En esta línea de sentidos, el Discurso Social implica una mirada totalizadora de un complejo entramado de voces que dan cuenta de “lo enunciable y lo decible” en una instancia específica de la historia. A su vez, esa aceptabilidad generalizada en las producciones discursivas de una sociedad dada supone la existencia de cierto orden hegemónico como regulador básico del Discurso Social, aunque ese orden no sea exclusivamente discursivo, sino que se relacione íntimamente

con los sistemas de dominación política y explotación económica que caracterizan una formación social (Angenot, 2012), si la hegemonía instituye un orden dominante esto no implica inexistencia o anulación total de contradicciones. La hegemonía aparece, más bien, como el efecto de múltiples conflictos que darán como resultado una estructura de posiciones desiguales:

El discurso social tiene el "monopolio de la representación de la realidad (Fossaert, 1983a: 3361, representación de la realidad que contribuye en buena medida a hacerla realidad ... y la historia. Y, justamente porque se trata de un monopolio, el discurso social parece adecuado como reflejo de lo real puesto que "todo el mundo" ve lo real, y a través de él el momento histórico, más o menos de la misma manera. Representar lo real es ordenarlo y homogeneizarlo. Lo real no podría ser un caleidoscopio. La unidad relativa de la visión del mundo que se desprende del discurso social resulta de esta cooperación fatal en el ordenamiento de imágenes y datos (Angenot, 2012, pág. 21).

"Representación" implica también desde el comienzo ignorar, dejar en la sombra y legitimar este ocultamiento: vivencias de las clases inferiores, miserias sexuales y violencias íntimas, vida onírica de los hombres o agitaciones políticas en Japón.

Es evidente que las metáforas sociales determinan nuestra manera de pensar y, por tanto, de valorar un tipo de vida u otro; Sin embargo, no olvidemos que los que definen la objetividad de una realidad están sujetos a su condición social. Son seres humanos. Es clara, por ejemplo, la influencia que ha tenido en el desarrollo de la ciencia el que haya sido realizado por hombres –no mujeres–, por europeos –no gente de otras latitudes más templadas– y por personas acomodadas –no rehenes de las necesidades (Monedero, El gobierno de las palabras, 2009).

Van Dijk, explica esta diferencia del acceso al discurso como la esfera macro y la esfera micro. En la realidad social de la interacción y de la experiencia cotidianas, los fenómenos de los niveles micro y macro forman un todo unificado. Un discurso racista de un miembro del Parlamento es un acto perteneciente al micro nivel, ejecutado por un político individual o por el miembro de un partido, pero al mismo tiempo es parte constitutiva de un acto legislativo de la institución parlamentaria en el macro nivel, o de la política de inmigración de una nación-Estado. El distingo, esto es, depende de la focalización de nuestro análisis; y existen múltiples niveles intermedios de análisis.

En esta investigación acudiremos a los razonamientos de Van Dijk y de Angenot, pero en la parte operativa se realizará con una diferencia clara, no acudiremos a los discursos que yacen en medios, ni a los actores sociales con acceso a la agenda pública, por el contrario iremos con el sujeto común que forma parte de algún grupo especialmente vulnerable o segregado, para indagar sobre las representaciones sociales que se manifiestan desde el dominado, de la escala micro, representaciones que pueden ser hegemónicas, emancipadas o polémicas, pero que no alcanzan a articularse con otros sujetos y construir una politización al respecto, es decir, no crean tensión ni conflicto públicos.

De tal forma que el nexo faltante entre lo micro y lo macro esta allí donde la cognición personal y la social se reúnen, donde los actores sociales se relacionan ellos mismos y sus acciones (y por consiguiente su discurso) con los grupos y con la estructura social, y donde pueden actuar, cuando se lanzan al discurso, en tanto que miembros de grupos y de culturas. A esto le llama Van Dijk *representaciones sociometales* que no son otra cosa que las representaciones sociales. Es decir que buscaremos ese eslabón, aquello que esta mediado por el sujeto, sus conocimientos y experiencia y el discurso social que ha aprehendido, que produce y reproduce, teniendo consecuencias en el mundo material y específicamente en el espacio urbano y los espacios de movilidad.

2.4. El papel de las representaciones y discursos en la producción del espacio urbano. Síntesis teórica.

Hasta ahora hemos hecho un recorrido por la sociología urbana para enmarcar la teoría base de esta investigación que es la Producción Social del Espacio, y hemos hecho una breve revisión sobre la teoría de las representaciones sociales y una de sus unidades básicas que es el discurso. Y aunque en los apartados anteriores hemos hecho énfasis en la correlación que existen entre estos objetos teóricos en este apartado la haremos más explícita. Esta forma de mirar los fenómenos urbanos no es nueva, encuentra similitudes con la semiótica urbana:

A partir de los años sesenta un grupo de autores empieza a analizar el espacio construido como si fuera un texto, identificando sus diferentes tipos de signos y las reglas sintácticas que los unen, articulan y convierten en vehículos de mensajes y de sentido, así como de los mecanismos de emisión y recepción de dichos mensajes (quién y por qué crea esos signos y quién y cómo se perciben). Así irá poco a poco naciendo una nueva subdisciplina en el campo de los estudios sobre la ciudad: la semiótica urbana. Cualquier cosa en la ciudad o acerca de la ciudad es susceptible de comunicar un mensaje, de tener un contenido simbólico y semántico: los objetos materiales del espacio construido (plazas, calles, edificios, parques, mobiliario urbano...) pero también productos culturales intangibles como códigos de edificación, planes de urbanismo, diseños arquitectónicos, la publicidad en las calles o los anuncios de las inmobiliarias, los discursos populares sobre la ciudad, así como los de los urbanistas e intelectuales y los discursos oficiales del poder (Ullán de la Rosa, 2014, pág. 294).

La producción del espacio está mediada por la ideología. Sin embargo, solo en las sociedades primitivas la relación entre producción de espacio e ideología es directa. En las sociedades urbano-industriales esta es dialéctica, es decir, la producción del espacio es el resultado de una lucha constante entre ideologías alternativas, cuya capacidad de influencia y acción sobre el espacio está en constante fluctuación. Pero en la ciudad industrial se encuentra altamente sesgada por la presión del capital y el dinero, y el desarrollo tecnológico:

el significado en la ciudad industrial, a diferencia de los espacios construidos en las sociedades primitivas, es ambiguo, mutable, multívoco, aunque para ella la causa principal se encuentra en el desfase entre dicho espacio construido y el rápido ritmo de transformación social y tecnológica de la sociedad (Ullán de la Rosa, 2014, pág. 295).

Como ya hemos mencionado y reafirmado a través de Lefebvre y Harvey, estas posibilidades de producir la ciudad que parecen legítimas o inocentes no son accesibles a cualquier ciudadano o usuario del espacio público, existen desigualdades que operan a en la forma de usar los espacios de movilidad urbana e incluso son perceptibles en los discursos:

El poder está presente en los más finos mecanismos del intercambio social: no sólo en el Estado, las clases, los grupos, sino también en las modas, las opiniones corrientes, los espectáculos, los juegos, los deportes, las informaciones, las relaciones

familiares y privadas, y hasta en los accesos liberadores que tratan de impugnarlo: llamo discurso de poder a todo discurso que engendra la falta, y por ende la culpabilidad del que lo recibe [...]. Roland Barthes (Monedero, 2009, pág. 53).

En conclusión, la teoría de la Producción Social del Espacio (PSE) plantea una triada conceptual para el espacio (percibido, vivido, y concebido) y sus prácticas: las practicas materiales en el espacio, las representaciones sociales del espacio y los espacios de representación. Las Representaciones Sociales (RS) del espacio son accesibles al investigador desde el discurso, convirtiendo este mismo en un elemento más que puede ayudar a explicar una de las funciones de la dialéctica de Lefebvre sobre la producción social de los espacios urbanos y en este caso en particular los espacios de la movilidad urbana. Véase Esquema 2.5.

Este enfoque descrito servirá para guiar la creación específica de instrumentos que aplicaron durante la fase de levantamiento de información, triangulación y análisis para reconocer las representaciones sociales de nuestros sujetos de investigación e indagar sobre las tensiones, contradicciones y consensos que existen entre ellas, así como su influencia en la caracterización de espacios, uso y tránsito en las calles de la ciudad de Tlaxcala.

Capítulo III – Diseño y metodología de la investigación

*“Las relaciones entre el poder y el discurso
sólo se pueden comprender plenamente cuando
se articulan en ese tipo de marco multidisciplinario más amplio”*

Teun A. Van Dijk

En este capítulo se explica y describe la metodología utilizada para alcanzar los objetivos de esta investigación, en un primer lugar se expone el enfoque de la investigación, para ello se explica la diferencia entre tipos de investigación y enfoque, siendo los primeros más de características específicas y el enfoque respecto a la mirada cuantitativa o cualitativa.

En un segundo momento se aborda lo que corresponde al Análisis Crítico del Discurso (ACD) acudiendo como referente a los postulados de Van Dijk para explicar la búsqueda de la dimensión del poder en los discursos desde diferentes perspectivas, y como se puede operar metodológicamente el análisis del discurso bajo el enfoque crítico.

En el tercer apartado de este capítulo se expone el universo, así como la conformación de la muestra y algunas condiciones para acceder a la misma, las características del instrumento principal de esta investigación el cual consiste en un cuestionario base para una entrevista semiestructurada, en el cuarto apartado se rememora el proceso de levantamiento de información, triangulación y saturación y finalmente en el quinto apartado se exponen las herramientas que fueron utilizadas para procesar la información obtenida en el levantamiento.

Es necesario mencionar, como se ha señalado durante el capítulo anterior, que al menos desde los autores originales y su propuesta teórica no existen metodologías específicas para operacionalizar una investigación. De hecho, para hacer más asequible la teoría de la PSE de Lefebvre es que se acude a Harvey, (1990) y las categorías propuestas en su matriz de prácticas espaciales, ya que su naturaleza dialéctica le hace aún más compleja. Las cuatro categorías analíticas propuestas por Harvey son: 1) acceso y distanciamiento, 2) apropiación, 3) dominio y 4) producción.

En el caso de las Representaciones Sociales el propio (Moscovici, 1988) manifiesta una negativa voluntaria a dar una definición operacional, alegando que resultaría

perjudicial para la evolución de la teoría y potenciando la investigación y la comprensión sobre un constructo que desborda cualquier intento de definición. Algo similar ocurre con el Análisis Crítico del Discurso. Aunque Van Dijk prefiere llamarles Estudios Críticos del Discurso pues menciona que el análisis es solo una actividad dentro de la amplia gama de actividades y estudios del discurso desde la perspectiva crítica, explica que no existe un método en particular:

Aunque actualmente se ha adoptado de manera generalizada la fórmula Análisis Crítico del Discurso (ACD), me gustaría proponer que se la cambie por Estudios Críticos del Discurso (ECD) por una cantidad de razones obvias. La razón principal es que los Estudios Críticos del Discurso no son —como con mucha frecuencia se supone, especialmente en el campo de las ciencias sociales—un método de análisis del discurso. No existe un método semejante. Los ECD utilizan cualquier método que sea pertinente para los objetivos de sus proyectos de investigación y esos métodos son, en gran medida, los que se utilizan generalmente en los estudios del discurso. Y en segundo lugar los métodos de los ECD indagan específicamente las relaciones complejas que existen entre la estructura social y la estructura del discurso y las maneras en que pueden variar las estructuras del discurso por influencia de la estructura social (Van Dijk, 2009, pág. 21).

No obstante, es importante advertir que, a pesar de este pluralismo metodológico, hay ciertas preferencias y tendencias que responden al énfasis especial que ponen los ECD en los aspectos del abuso de poder y, por tanto, más generalmente en las condiciones y consecuencias sociales del texto y la conversación.

Se trata de un tipo de investigación analítica sobre el discurso que estudia primariamente el modo en que el abuso del poder social, el dominio y la desigualdad son practicados, reproducidos, y ocasionalmente combatidos, por los textos y el habla en el contexto social y político. El Análisis Crítico del Discurso, con tan peculiar investigación, toma explícitamente partido, y espera contribuir de manera efectiva a la resistencia contra la desigualdad social (Monedero, El gobierno de las palabras, 2009).

3.1 Enfoque de investigación

Dentro de la taxonomía de tipos de investigación existen diferentes maneras para clasificar y caracterizar los estudios que se realizan, se puede, por ejemplo, categorizar por la finalidad, pues puede ser ciencia básica o aplicada dependiendo si busca generar nuevos conocimientos sobre un objeto de estudio o atender problemáticas específicas de ese objeto. También puede clasificarse por el tipo de información dependiendo si se obtiene de fuentes documentales o en campo. En ciencias o metodologías experimentales es posible clasificarles como investigaciones de laboratorio o “in situ” y cómo es posible imaginar también existen las investigaciones no experimentales y estas a su vez pueden dividirse en transversales o longitudinales dependiendo de si se levanta información en un solo momento o en varios durante una franja temporal definida. Las investigaciones también pueden clasificarse por alcance pudiendo ser exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo (Ortiz - García, 2006).

Si ocupáramos esta taxonomía podría decirse que la presente investigación es básica, con fuentes mixtas, “in situ”, no experimental, transversal, descriptiva y correlacional. Sin embargo, cuando hablamos del enfoque de la investigación nos referimos a algo más que la clasificación de algunas de sus características, hablamos de la orientación general de la investigación y es transversal a ella, pues incluso se dibuja desde el objetivo, el objeto y/o sujetos de estudio (Tarrés, 2018).

Estos enfoques son normalmente divididos en dos paradigmas, por un lado, el paradigma positivista de Durkheim y por otro el interpretativista de Weber, fungiendo los paradigmas como un conjunto de ideas que dan noción, orientación y criterios de elección durante la investigación, son visiones del mundo que dan forma, organizan y preceden tanto la reflexión teórica como la investigación empírica. (Tarrés, 2018).

Para la tradición positivista, la realidad social es objetivable y generalizable y por lo tanto es externa al comportamiento humano, que existen relaciones de causa efecto entre diferentes variables, sin embargo para el paradigma interpretativista “parte de la base de que más allá de la existencia de una realidad externa que puede conocerse independientemente de interpretación que le puede dar una persona , el mundo social externo esta básicamente construido sobre la base de significados por las personas.”

(Zapata-Barrero & Sánchez-Montijano, 2011). En este paradigma no existe realidad objetiva independiente de la interpretación que las personas pueden darle.

Además, mientras el enfoque positivista se rige bajo el principio de covariación, el interpretativista se guía por el principio de coherencia. Algunos autores (Mahoney y Goertz, 2006) explican que estos enfocan el conocimiento de forma diferente, no opuesta ni incompatible, y necesitan por lo tanto desarrollar procedimientos y herramientas distintas para recabar información. De esta forma el paradigma positivista desembocaría principalmente en el enfoque cuantitativo y el interpretativista en el enfoque cualitativo. A este cumulo de técnicas, métodos y herramientas se les conoce como metodología. (Zapata-Barrero & Sánchez-Montijano, 2011).

Por lo tanto, debe comprenderse que dado que el objeto de estudio de la presente investigación son las representaciones sociales y el papel que juegan en la producción social de los espacios de movilidad urbana, esta investigación es de corte interpretativista y su metodología se encontrará enfocada principalmente desde la orientación cualitativa a pesar de que en el Capítulo I se ocupen herramientas cuantitativas para contextualizar el problema empírico.

En la metodología cualitativa según (Zapata-Barrero & Sánchez-Montijano, 2011, pág. 73) se acepta la premisa de que:

Las personas siempre actúan por razones subjetivas siguiendo sus interpretaciones y representaciones del mundo. Se asume el axioma que la opción de interpretar, o dejar de interpretar, no está al alcance de la persona. Una persona sin representaciones de la realidad es imposible de concebir, una persona sin acciones con significado subjetivo no puede tener vida social.

Para alcanzar un grado de objetividad deseable en una investigación cualitativa es necesario recabar la mayor cantidad de interpretaciones o subjetividades posibles, podría decirse que la principal tarea del investigador cualitativo es la de objetivar subjetividades, y ello lo realiza mediante la selección de alguna de las herramientas adecuadas para ello, entre las cuales se encuentran métodos como el análisis del discurso, análisis de contenido, etnografía, y ello mediante métodos o técnicas de recolección de datos como la entrevista, la observación participante, grupos de discusión entre otros.

Es necesario adelantar que será la vertiente crítica del análisis del discurso la principal herramienta que se utilizará durante esta investigación, y que existe una diferencia simple pero importante con el análisis de contenido, pues este último suele avocarse en técnicas de conteo, frecuencia y proximidad de palabras específicas seleccionadas a partir de variables del estudio. En cambio, el análisis del discurso tiene como objetivo encontrar expresiones que permitan una interpretación coherente con la teoría propuesta para estudiar un fenómeno independientemente de la cantidad de veces que aparezcan estas expresiones o si aparecen con palabras distintas. Mientras el análisis del discurso echa mano de la semiótica, el análisis de contenido lo hace de la lingüística. (Delgado & Gutierrez, 2007). En su modalidad crítica, pueden estudiarse también el acceso al discurso o incluso buscar las expresiones o marcadores textuales que evidencien condiciones de desigualdad y dominancia. (Van Dijk, 2009).

Finalmente es necesario mencionar que la metodología cualitativa se usa principalmente para abordar fenómenos sociales y no hechos. Siendo los primeros de carácter dinámico y los segundos de carácter estático, el objetivo de esta investigación es explicar el fenómeno de la producción social del espacio, encontrar las tensiones que existen entre los actores que producen su espacio urbano, todo ello desde sus representaciones y accederemos a esto por sus discursos. La metodología cualitativa siempre busca contextualizar cuando objetiva las subjetividades y por ello mismo produce siempre conocimiento situado, conocimiento local. Desde la metodología cualitativa aplicada por un politólogo es importante buscar conflictos, tensiones incluso si están normalizados, pero especialmente esos que causan rupturas en las interpretaciones, representaciones y opiniones de los sujetos que participan en el fenómeno de estudio. (Zapata-Barrero & Sánchez-Montijano, 2011).

Queda de manifiesto con lo expuesto en el párrafo anterior que la metodología cualitativa es la única opción que satisface el objetivo de nuestra investigación y los objetivos particulares, pues sitúa el análisis, contextualiza las representaciones, pone especial atención en las tensiones y correlaciona todo ello con las otras variables de la PSE.

3.2 Análisis Crítico del Discurso

*“Las prácticas sociales pueden invocar ciertos mitos
y dar lugar a ciertas representaciones espaciales
y temporales como parte del impulso destinado a implantar
y reforzar su predominio sobre la sociedad.”*

David Harvey

El abuso de poder de los grupos e instituciones dominantes puede en tal caso ser “críticamente” analizado desde una perspectiva que es coherente con la de los grupos dominados (Monedero, 2013). El ACD es, así, una investigación que intenta contribuir a dotar de poder a quienes carecen de él, con el fin de ampliar el marco de la justicia y de la igualdad sociales:

El poder es, simétricamente, perpetuo en el tiempo histórico: expulsado, extenuado aquí, reaparece allá; jamás perece: hecha una revolución para destruirlo, prontamente va a revivir y a rebrotar en el nuevo estado de cosas. La razón de esta resistencia y de esta ubicuidad es que el poder es el parásito de un organismo transocial, ligado a la entera historia del hombre, y no solamente a su historia política e histórica. Aquel objeto en el que se inscribe el poder desde toda la eternidad humana es el lenguaje o, para ser más precisos, su expresión obligada: la lengua (Monedero, 2009, pág. 53).

Este autor explica que el poder de A necesita una base, es decir, recursos que socialmente lo autoricen a ejercer el poder o la aplicación de sanciones en caso de no acatamiento. Estos recursos habitualmente consisten en atributos o posesiones socialmente valorados pero distribuidos de manera no equitativa, tales como la riqueza, la posición, el rango, el estatus, la autoridad, el conocimiento, la idoneidad o los privilegios o hasta el mero hecho de ser miembro de un grupo dominante o mayoritario (Van Dijk, 2009). Para el caso del análisis que nos corresponde podemos pensar, además de los tomadores de decisiones, en los usuarios de automóvil particular, por ser un objeto que brinda estatus social y privilegios en el uso del espacio público.

Van Dijk continúa explicando que el poder es una forma de control social si su base está conformada por recursos socialmente importantes. Generalmente, A ejerce el

poder intencionada o inadvertidamente para poder mantener o ampliar esa base de poder propia o para impedir que B adquiriera la suya. Para decirlo en dos palabras: habitualmente A ejerce el poder en su propio beneficio (Van Dijk, 2009). Esto puede ayudarnos a explicar cómo es el fenómeno de producción y reproducción la hegemonía cultural del automóvil como el medio para moverse en las ciudades a pesar de todos los inconvenientes

Pero a pesar de que se incorporan estas reflexiones sobre el poder y las relaciones sociales, el análisis del discurso crítico frente al análisis del discurso acrítico sólo puede realizar sus objetivos si es, ante todo, buen análisis del discurso. Por lo que es necesario comenzar a caracterizar la técnica.

Algunas disciplinas, y especialmente en los paradigmas más abstractos y formales, con frecuencia se descalifica y marginaliza a la investigación crítica tachándola de «política», y por tanto de “acientífica”. El ACD rechaza tal evaluación: subraya primero que toda investigación es “política” en sentido nato, incluso si no toma partido en asuntos y problemas sociales; se esfuerza después, por ser mejor que el análisis “ordinario” del discurso (Van Dijk, 2009). Este carácter reivindicativo de las investigaciones críticas suele ser uno de los frentes por los que son más atacadas, sin embargo, debe expresarse abiertamente su propósito para que no pierda veracidad ni coherencia.

La perspectiva del ACD requiere una aproximación funcional, práctica, que vaya más allá de los límites de la frase y más allá de la acción y de la interacción, y que intente explicar el uso del lenguaje y del discurso también en los términos más extensos de estructuras, procesos y conflictos sociales, políticos, culturales e históricos.

Estos diferentes tipos de análisis (observación, descripción, crítica) pueden combinarse y superponerse de muchas maneras, de tal modo que una investigación puede enfocarse en la semántica de la narrativa, la retórica del discurso político, la pragmática de la conversación o la semiótica del estilo. Dentro de cada tipo de investigación hay, a la vez, muchas variaciones (a las que a veces se menciona como «métodos» o «enfoques») tales como el análisis formal o el análisis funcional que pueden ser por completo diferentes según las teorías, las escuelas o las «sectas» de cada disciplina académica. La mayoría de las veces tales análisis serán descripciones cualitativas de los detalles de la estructura del discurso (Van Dijk, 2009).

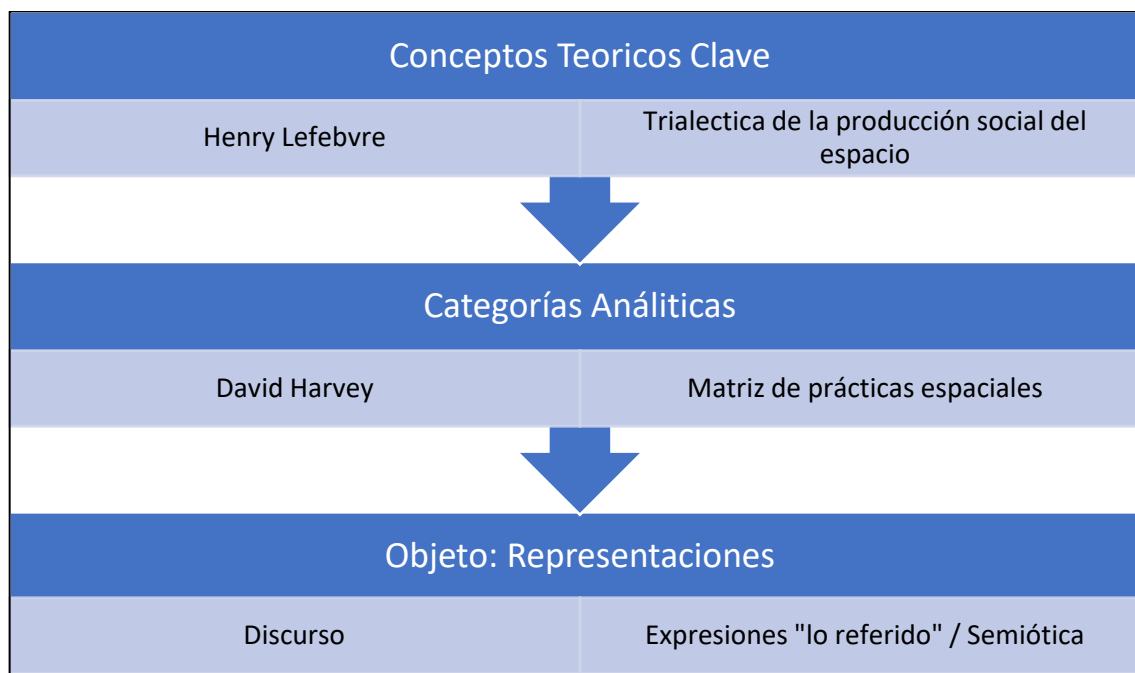
Además de estos diferentes enfoques analíticos, los investigadores de los estudios del discurso recurren a los métodos convencionales de las ciencias sociales, tales como: La observación de los participantes, los métodos etnográficos y los experimentos. (Delgado & Gutierrez, 2007).

El discurso se analiza no solamente como un objeto verbal autónomo, sino también como una interacción situada, como una práctica social o como un tipo de comunicación que se da en una situación social, cultural, histórica o política. (Van Dijk, 2009). Muchos otros aspectos relevantes de estos acontecimientos comunicativos, tales como los marcos temporales o espaciales, las circunstancias especiales, los participantes y los papeles comunicativos y sociales que cumplen y las diversas actividades adicionales que se realizan al mismo tiempo (Delgado & Gutierrez, 2007).

Así, como estas diferentes formas de observación y análisis son claramente características de las ciencias sociales, para poder poner a prueba hipótesis específicas, se pueden aplicar diversas técnicas psicológicas en un laboratorio controlado o en los experimentos de campo. En suma, tanto los Estudios del Discurso como los Estudios Críticos del Discurso utilizan una gran cantidad de métodos de observación y análisis y otras estrategias para reunir, examinar o evaluar datos, para poner a prueba las hipótesis, para desarrollar teorías y para adquirir conocimientos (Van Dijk, 2009).

Si bien no existe un modelo único de análisis, sí se puede afirmar que toda investigación que contemple el análisis discursivo y que quiera enfrentarse exitosamente a la interpretación de significados, debe mostrar siempre una coherencia entre categorías conceptuales, categorías discursivas, categorías lingüísticas o semióticas y recursos gramaticales de base. Ello exige, para el caso de esta investigación que los conceptos teóricos y los analíticos de la investigación estén relacionados con el objeto de estudio y que se apoyen mutuamente para la ejecución del análisis (Santander, 2011).

Esquema 3.1 Conceptos, Categorías y objetos para el análisis del discurso



Fuente: Elaboración propia, basado en Santander (2011)

Esta investigación trabaja con los conceptos teóricos de la teoría de la Producción Social del Espacio, teoría que postula entre otras cosas que dicha producción ocurre en tres espacios, el espacio vivido, el espacio percibido y el espacio concebido, al mismo tiempo postula que esta producción se encuentra intervenida en mayor medida por cierto tipos de actores con poder para hacerlo. Los tomadores de decisiones públicas, los expertos y los capitalistas.

“Estas categorías sociales nos remiten a la teoría social. Por ejemplo, la noción de hegemonía nos lleva a Gramsci, la de poder nos puede llevar a concepciones difusas como la de Foucault o, por el contrario, más centrales como la visión leninista; en tanto, el concepto de ideología lo podemos entender epistémica o funcionalmente, o tener una valoración negativa de la ideología, epistémica o sólo descriptiva, etc.”
(Santander, 2011, pág. 387)

Para realizar análisis más concretos de este fenómeno, tomamos por una parte las representaciones sociales que ocurren en el espacio percibido y las categorías analíticas propuestas por Harvey:

Esquema 3.2 Categorías Analíticas de David Harvey.



Fuente: Elaboración propia basado en Harvey (1990)

Buscamos rasgos de su expresión en los textos de las entrevistas realizadas a nuestros sujetos de investigación. Expresiones que denotan de forma explícita, implícita, insinuada u oculta símbolos que sean caracterizables con alguna o algunas de las cuatro categorías analíticas, expresiones que crean cosenos y contradicciones discursivas. La búsqueda en el discurso de nuestros sujetos de investigación fue por encontrar esas huellas que manifiestan la hegemonía en el uso, la producción y la reproducción de los espacios de movilidad con predominancia del automovilista.

Para realizar esta investigación se realizará un análisis del discurso que no se constriñe a características lingüísticas, sino a categorías analíticas que ayudan a solventar los objetivos de la misma y la unidad de análisis serán las respuestas referidas en la entrevista compuesta por varias oraciones, es decir, las expresiones dentro del discurso. Es por ello por lo que la técnica de análisis se realizará tomando únicamente: El contexto que fue abordado en el capítulo I de esta tesis, al enunciador mismo que se caracterizará por medio de algunas preguntas realizadas en la entrevista, lo referido, es decir, las expresiones que derivan al contestar la entrevista y el enunciatario que en este caso es el

investigador y las perspectivas analíticas que ocupará, para caracterizar las representaciones sociales..

Esquema 3.3 Estructura para el análisis del discurso.

Contexto	Enunciador	Lo referido	Enunciario
• Urbano • Geográfico • Social • Historico • Político • (Vease Cap I)	• Tipo de usuario de los espacios de movilidad (calles) • Perfil demográfico	• Referencias • Experiencias • Valoraciones • Opiniones • Información	• Investigador • Perspectiva analítica

Fuente: Elaboración propia basado en Martínez (2001).

3.3 Universo y Muestra

3.3.1 Universo

El universo de esta investigación se encuentra definido por los sujetos que se constituyen como usuarios de los espacios de movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala, es decir que no necesariamente son sus habitantes, pues pueden residir o pernoctar en otra ciudad o municipio, pero transitan cotidianamente por las calles de la capital del estado. Pudiendo encontrarse entre ellos cualquier persona, desde peatón hasta conductor de transporte comercial:

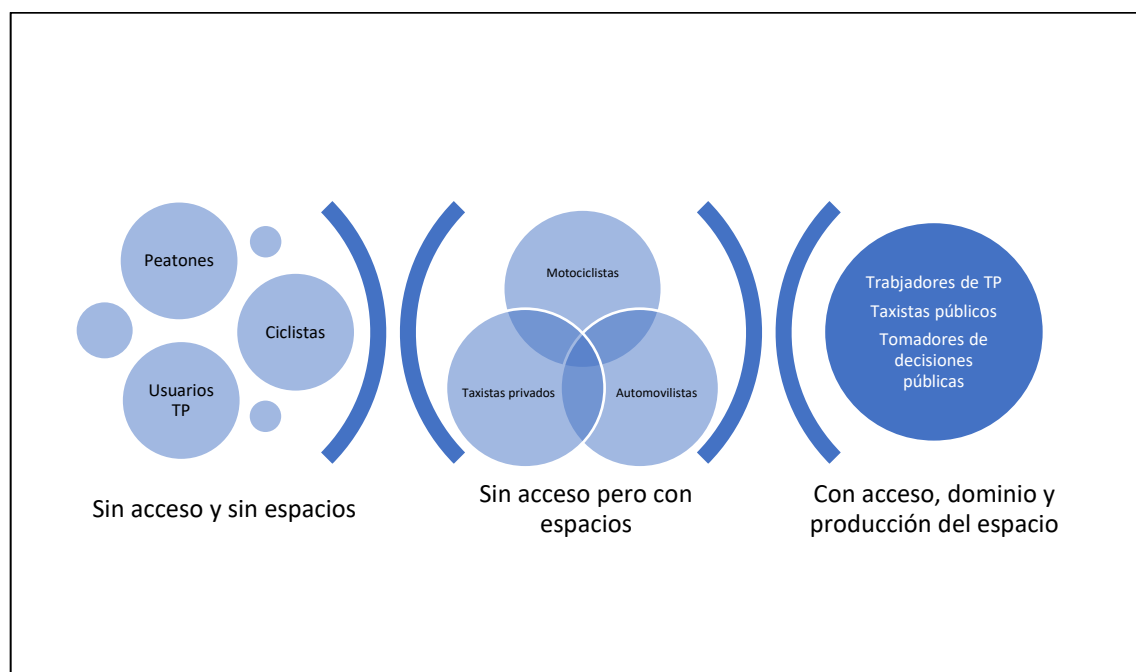
De tal modo al referirnos al contexto sociocultural que determina una representación, debemos tener en cuenta las condiciones históricas, económicas e ideológicas en que surgen, se desarrollan y desenvuelven los grupos y objetos de representación que estudiamos. Son importantes además las instituciones u

organizaciones con las que interactúan los sujetos y los grupos, así como la inserción social de los individuos, en términos de pertenencia a determinados grupos (clasistas, de género, étnico, raza, etc.) y las prácticas sociales mediante las que producen y reproducen su cotidianidad (Delgado & Gutierrez, 2007).

3.3.2 Muestra

Para la definición de la muestra, en primer momento se consideró el tipo de usuarios de los espacios de movilidad que existen a partir del modelo empírico del problema que se encuentra en la introducción de esta tesis. Con ello pudimos definir a los siguientes gremios o grupos: peatones, ciclistas, usuarios del transporte, motociclistas, automovilistas, trabajadores del transporte público, taxistas públicos, taxistas privados (plataformas digitales) y tomadores de decisiones públicas.

Esquema. 3.4 Universo: usuarios que integran el sistema de movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala, su accesibilidad a la agenda pública y a espacios de movilidad.

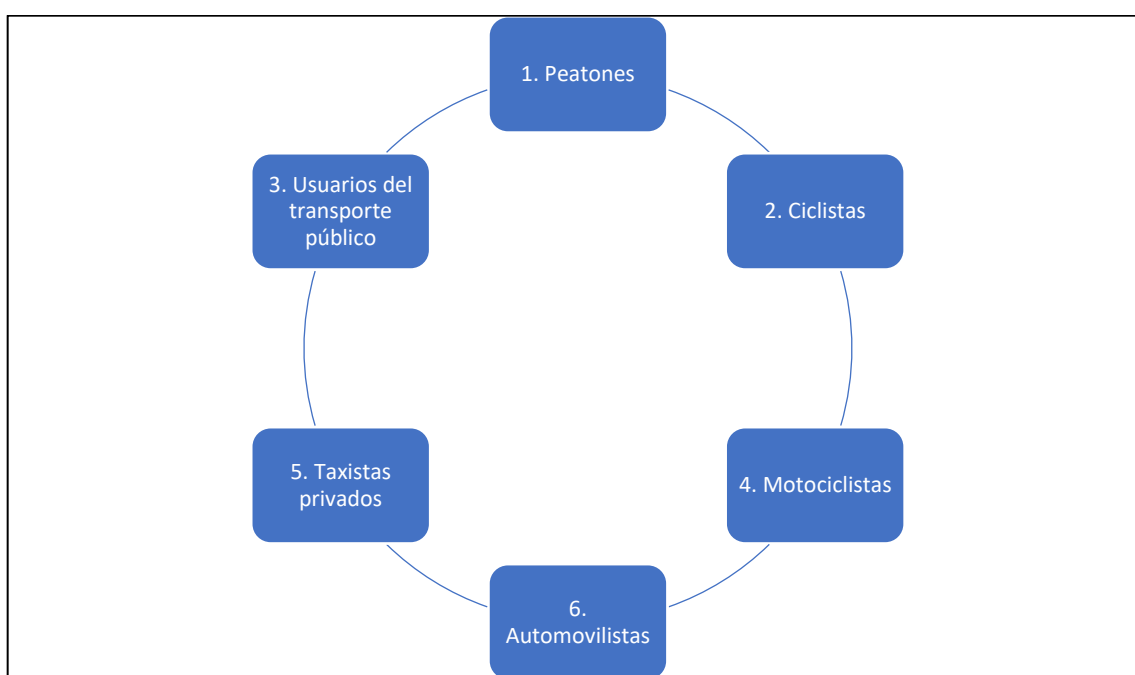


Fuente: elaboración propia.

El segundo de los pasos para construir nuestra muestra consistió filtrar por la accesibilidad al discurso social, característica de que señalaron Angenot y Van Dijk, es decir, descartamos a aquellos grupos o gremios que han mostrado capacidad para articularse y

acceder a la agenda pública. Que en este caso son: los trabajadores del transporte público, los taxistas públicos y los tomadores de decisiones. Con este filtro la investigación se alinea a las características de los estudios críticos del discurso, y busca la voz y el discurso de aquellos que no tienen pleno acceso al discurso social. De tal forma que la muestra estuvo conformada por sujetos pertenecientes a los siguientes grupos o gremios: 1. Peatones 2. Ciclistas 3. Usuarios del transporte 4. Motociclistas 5. Taxistas privados (plataformas digitales) 6. Automovilistas particulares.

Esquema 3.5. Tipos de usuarios que conforman la muestra.



Fuente: elaboración propia.

Entonces la muestra fue de tipo ideal, por la perfilación de 6 tipos de usuarios, además se utilizó el encuentro fortuito principalmente en el caso de peatones y usuarios del transporte. Mientras que en el resto de los tipos de usuario se aplicó la técnica bola de nieve. En todos los tipos de usuario se intentó contar con sujetos de distintos grupos etarios, así como sujetos masculinos y femeninos.

Aunque esto no fue siempre posible. En el caso de taxistas privados nos encontramos con muchas restricciones para entrevistarlos, ello por el ambiente enrarecido respecto a una reforma en materia de los servicios de transporte prestados por plataforma

digital. Del mismo modo por cuestiones del tipo de usuario, entrevistar motociclistas mujeres fue muy complicado. Otro fenómeno que se presentó constantemente fue que los entrevistados en realidad usaban más de una modalidad de transporte, principalmente las mujeres dificultando su clasificación en la muestra.

3.4 Levantamiento, triangulación y saturación

Al ser una investigación de enfoque cualitativo que busca la representación social de la movilidad urbana mediante el discurso de los usuarios con menos acceso a la agenda pública, la técnica base por la que se optó fue la entrevista semiestructurada. Acompañada de observación participante para triangular y saturar información.

3.4.1 Instrumento

El instrumento para realizar la entrevista semiestructurada consta de un cuestionario con preguntas de diferentes tipos, aunque la gran mayoría son preguntas abiertas, también encontramos de opción disyuntiva y de ponderación. Cuenta con un total de 77 reactivos y un tiempo de aplicación promedio de 30 minutos, véase anexo 1. Cabe señalar que previo a la aplicación del instrumento, se realizaron dos pruebas piloto y ajustes al mismo. Este cuestionario a su vez se dividió en 6 diferentes módulos de preguntas que serán descritos a continuación:

Módulo 1: El objetivo de este es arrojar datos de control que nos permitan contar con información para contextualizar la entrevista, así como mantener un registro ordenado de la generación de los datos.

Módulo 1 - Datos de control	
Objetivo:	Generar metadatos del proceso de levantamiento en campo.
Variables:	Lugar, fecha, responsable del levantamiento, clave única de control.
Indicadores:	N/A
Reactivos:	4
Tiempo:	2 minutos

Módulos 2: Para poder caracterizar la representación social de los entrevistados y tener una perspectiva más amplia de ellos como enunciadores de su discurso.

Módulo 2 - Usuario de movilidad urbana	
Objetivo:	Caracterizar al entrevistado como usuario del sistema de movilidad urbana.
Variables:	Usuario, Trabajador, frecuencia de uso de modalidades de transporte.
Indicadores:	Trabajador/usuario, tiempo y frecuencia de uso.
Reactivos:	7
Tiempo:	5 minutos

Módulo 3: Este módulo es el más amplio, busca indagar en la representación del uso del espacio de movilidad si mismos, y de los otros grupos, haciendo énfasis en la experiencia propia y en la coexistencia e interacción en las calles,

Módulo 3 - Nociones de los medios de transporte	
Objetivo:	Indagar sobre la percepción que adquieren desde la experiencia propia y lo que observan como comportamiento de otros usuarios, también indagar la prospectiva que tienen de cada medio de transporte y la memoria y opinión respecto de algunos eventos críticos.
Variables:	Experiencia, Percepción, Prospectiva, Eventos críticos
Indicadores:	Accesibilidad y distanciamiento. Apropiación y uso. Dominación y control. Producción.
Reactivos:	32
Tiempo:	15 minutos

Módulo 4: Arroja algunos indicadores que serán procesados en hojas de cálculo, con la finalidad de ayudarnos a profundizar en la representación de los medios de movilidad.

Módulo 4 – Axiología de la movilidad urbana	
Objetivo:	Identificar cuáles son las principales cualidades que intervienen al momento de elegir o rechazar una modalidad de transporte.
Variables:	Seguridad, economía, salud, eficiencia, comodidad.
Indicadores:	Ponderación por frecuencia, comparación y razones.
Reactivos:	8
Tiempo:	5 minutos

Módulo 5: Hace énfasis en el poder en los espacios de movilidad urbana.

Módulo 5 – Uso del espacio de movilidad	
Objetivo:	Caracterizar la representación sobre el uso del espacio público de los diferentes tipos de usuarios.
Variables:	Espacios de movilidad, percepción, uso, apropiación y exclusión, representación.
Indicador:	Accesibilidad y distanciamiento. Apropiación y uso. Dominación y control. Producción.
Reactivos:	8
Tiempo:	5 minutos

Módulo 6: Se deja al final de la entrevista por ser el que mayor cantidad de datos personales recaba, esperando que el resto de las preguntas y la actitud del entrevistador generen confianza en el entrevistado. De igual forma pretende generar información para caracterizar socioeconómicamente al entrevistado.

Módulo 6 – Identificación y Sociodemográficos	
Objetivo:	Recopilar información que nos permita identificar al entrevistado y caracterizar socioeconómicamente.
Variables:	Nombre, edad, ocupación, gremio de movilidad, Estado civil, número de dependientes económicos, ingresos mensuales aproximados, lugar de residencia, cargo público
Indicadores:	N/A
Reactivos:	10
Tiempo:	2 minutos

3.4.2 Levantamiento

El levantamiento de información se realizó con el trabajo de dos entrevistadores. Y como se mencionó anteriormente se piloteo y modificó en dos ocasiones pues el primero no arrojaba información congruente con los objetivos de investigación y el segundo resultaba confuso o redundante para los entrevistados. Los pilotos y el levantamiento final se realizaron de la siguiente manera:

Cuadro 3.1 Pilotos y levantamiento de entrevistas

<i>Actividad</i>	<i>Periodo</i>	<i>Entrevistas</i>
<i>Pilotaje 1</i>	Del 17 de agosto al 4 de septiembre de 2019	4
<i>Pilotaje 2</i>	Del 5 de septiembre al 21 de noviembre de 2019	4
<i>Levantamiento Final</i>	Del 22 de noviembre al 23 de diciembre de 2019	20

Fuente: Elaboración propia

Algunas limitaciones fueron la falta de disponibilidad de tiempo para contestar una entrevista de más de 15 minutos, por lo que se acordaron entrevistas con cita previa y en espacios públicos o espacios de los entrevistados, esto por otra parte derivó en que algunos se extendieran demasiado en sus respuestas. Existió dificultad en algunos grupos para entrevistar mujeres, esto puede verse especialmente entre ciclistas o motociclistas, sin embargo, no se descarta la posibilidad de haber mejorado nuestro rango de participación femenina en caso de haber incorporado a una entrevistadora, especialmente en los casos que se utilizó encuentro fortuito. Otro inconveniente fue que al menos a la mitad de las mujeres que fueron entrevistadas las acompañaba una o más personas que en ocasiones respondían en su lugar.

3.4.3 Triangulación y saturación

El proceso de triangulación se obtuvo mediante la observación participante, en este caso se acudió a un diario de campo de los dos entrevistadores. Que pudieron registrar las formas en las que los diferentes usuarios de la calle ocupan esos espacios de movilidad y como interactúan entre ellos. Cabe mencionar que uno de los entrevistadores no contaba con formación alguna respecto al urbanismo o movilidad urbana, mucho menos en sociología, sin embargo, desde su observación y experiencia hubo hallazgos valiosos que respaldaron las representaciones sociales de los entrevistados.

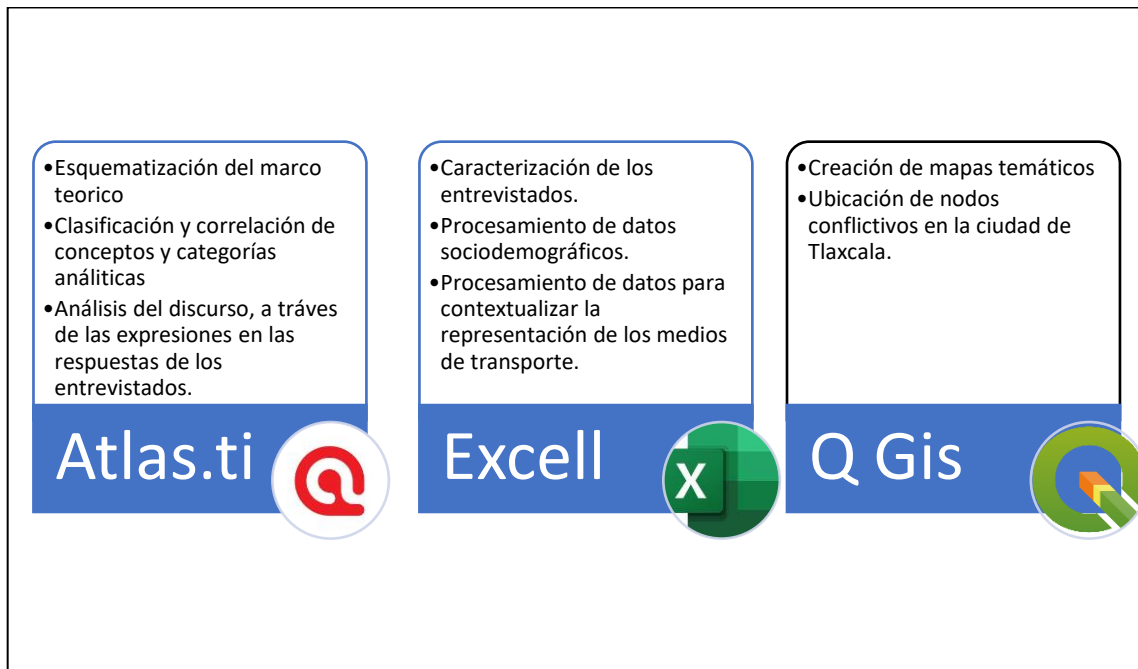
La saturación fue obtenida especialmente con el módulo 3 de la entrevista, pues se pregunta a todos los usuarios sobre el resto, por lo tanto, muy pronto comenzaron a verse patrones claros respecto a la representación de cada grupo y su modalidad para moverse y cómo se comportan en el espacio público. Así como las expresiones referidas en el quinto apartado de la entrevista, donde se comprobó los tipos de usuarios que son más identificados como dueños de la calle o excluidos de la misma.

3.5 Procesamiento y análisis de datos

El procesamiento de datos se realizó principalmente con el software de análisis cualitativo Atlas Ti, aplicado a las preguntas de carácter abierto y que nos permiten estudiar los discursos de los entrevistados. Mientras que los reactivos cerrados, de opción disyuntiva o ponderación se procesaron en software de hojas de cálculo, ello permitió construir la representación de los medios de transporte, y contemplar algunas características socioeconómicas de los entrevistados para contextualizar sus expresiones. Mientras que lo que corresponde a la única pregunta del instrumento que cuestiona sobre los puntos conflictivos en la ciudad de Tlaxcala, estos se procesaron con el software cartográfico Q-gis. Otra herramienta que se utilizó para visualización de datos fue *Flourish*.

El análisis de la información no fue lineal, sino iterativo y se realizó durante los meses comprendidos entre febrero y diciembre de 2020. Dicho análisis se vio truncado y ralentizado por las condiciones personales y sociales derivadas de la contingencia sanitaria provocada por COVID-19.

Esquema 3.6 Softwares utilizados y procesamiento de información.



Fuente: Elaboración propia.

Para identificar cada entrevista se creó una clave que consiste en cuatro variables, el tipo de usuario o gremio de movilidad al que pertenece, el sexo del entrevistado, el grupo etario y finalmente el entrevistador que realizó el cuestionario. Quedando de la siguiente forma:

Cuadro 3.2 Claves de control de entrevistas

<i>Variable</i>	<i>Código</i>
<i>Tipo de usuario o gremio de movilidad</i>	Peatón = P Ciclista = C Usuario de transporte público = U, Motociclista = M, Trabajador de taxi de plataforma = Tp Automovilista = A
<i>Sexo</i>	Masculino = M Femenino = F
<i>Grupo etario</i>	Jóvenes = J Adultos = A Adultos mayores = AM

Entrevistador

Ramsés Alejo Castañeda = R

Ulises Vázquez Juárez = U

Fuente: elaboración propia

De esta forma, por ejemplo, si la entrevista se realizó a un automovilista, de sexo masculino, de edad adulta y la entrevista fue realizada por el autor de esta tesis, la clave que se le asignó fue A.M.A.R.

Capítulo IV – Resultados

“lo que es los cinco días de la semana, todo el Tlaxcalteca anda a prisa”.
Don Beto.

Este capítulo se encuentra compuesto por cinco apartados, el primer apartado analiza la representación de los medios de movilidad en la ciudad de Tlaxcala, estos resultados surgen de reactivos de mención espontánea y corta, por lo que su procesamiento acude únicamente a la frecuencia de mención de los mismos cruzados con algunas características propuestas para brindar un contexto representacional y una especie de axiología al momento de elegir en que medio moverse en la ciudad.

El segundo apartado, el más extenso, presenta los resultados de la representación de las prácticas en los espacios de movilidad y los distintos grupos descritos en la muestra, ellos se obtuvieron de reactivos abiertos para poder recopilar el discurso con las expresiones que se analizarán bajo las categorías analíticas propuestas por Harvey en la teoría de la PSE. El tercer apartado presenta un mapa con las zonas de conflicto en la ciudad de Tlaxcala que fueron recopilados desde las representaciones. En cuarto lugar, se presentan de forma sencilla y fotográfica los resultados recopilados mediante observación participante, esta técnica tuvo como finalidad únicamente la triangulación de información. Finalmente, en el quinto y último apartado algunas notas breves sobre los requerimientos para crear un modelo análisis de la producción del espacio como fenómeno politológico.

4.1 Representación de los medios de movilidad en la ciudad de Tlaxcala.

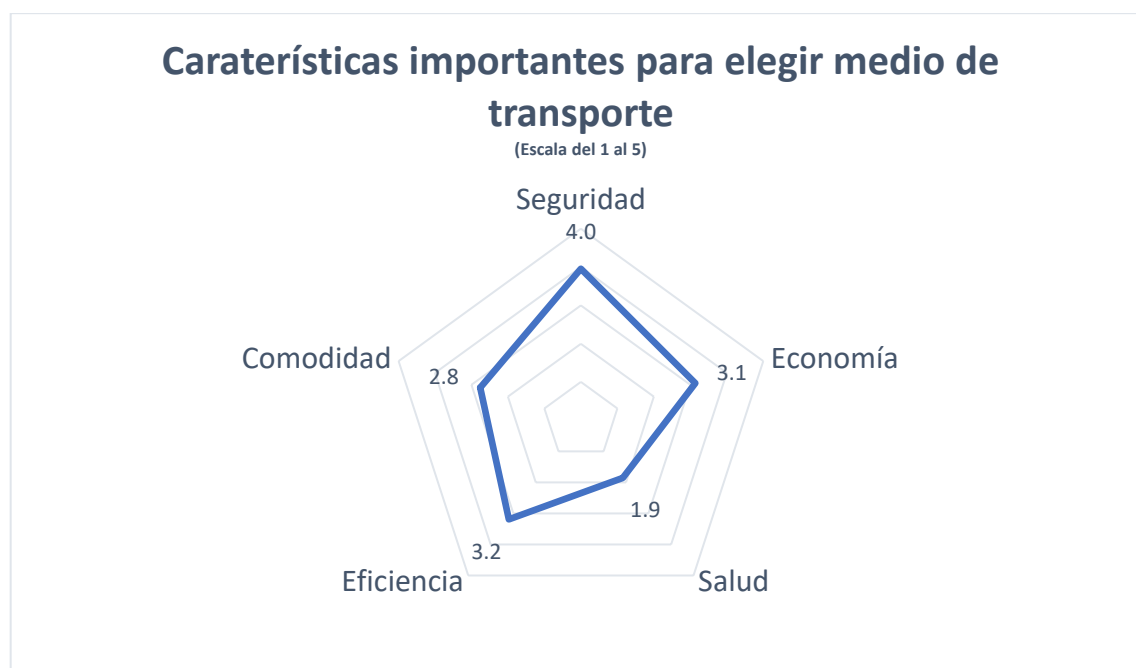
En este apartado se exponen los resultados comprendidos en los módulos 4 y 5 del instrumento de entrevista, en los cuales se le pidió a los participantes que en primera instancia ordenaran algunas cualidades de los medios de transporte o medios de movilidad por el grado importancia al momento de elegir como moverse, se continuó con la mención de los mismos medios mencionándolos como el mejor o peor dentro de una de estas cualidades y finalmente se averiguó sobre la percepción que existe al ocupar los espacios de movilidad, es decir, las calles. Respecto a las cualidades que se indagaron no se ofreció una definición a los participantes, sino que se dejó que ellos ocuparan su propio concepto. Se explicarán las acepciones más comunes en cada apartado.

Estos datos se presentan de forma gráfica para mostrar la proporción de ocasiones que fueron mencionados. Es necesario decir que dentro del transporte público los entrevistados hacen una diferencia entre “*las combis*” y “*los camiones*”, es decir que, aunque dentro de la muestra contemplamos a los usuarios de transporte público indistintamente de si usan combis, taxis, o camiones, en el momento de preguntar por las representaciones conforme a algunas cualidades los entrevistados si hacen la distinción mencionada. Otra aportación previa es que la actividad de caminar no recibió mención como medio de movilidad, solo se mencionó al momento de hablar de dominio y exclusión en el espacio público.

4.1.1 Representación de los medios de movilidad por cualidades.

En el primer reactivo como se solicitó a los entrevistados que ordenaran cinco cualidades del transporte en orden de importancia para ellos. Al tratar los datos al que eligieron la opción más importante se le asignó un valor de 5, al segundo más importante un valor de 4 y así sucesivamente hasta el último en importancia que le fue asignado un valor de 1. Estos valores fueron promediados y nos arrojó los siguientes resultados:

Gráfica 4.1 Importancia de las cualidades para elegir medio de movilidad



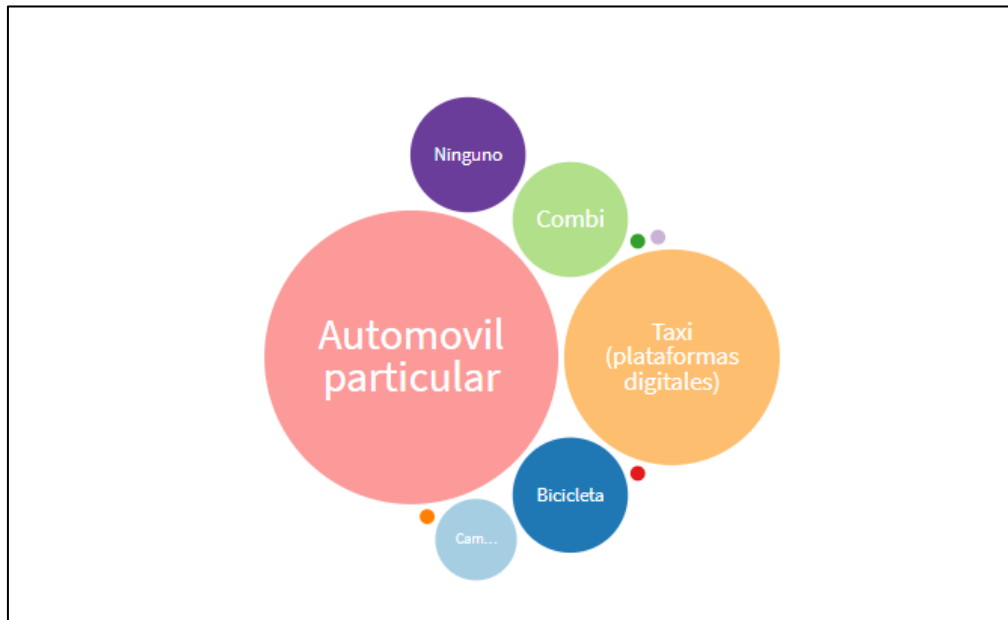
Fuente: elaboración propia.

De esta forma encontramos que la seguridad se coloca muy por encima como la prioridad indiscutible al momento de elegir en que medio de transporte moverse por la ciudad, mientras que en el último sitio y con diferencia amplia se encuentra la cualidad de salud, esto pudo haber cambiado mucho en 2020 debido a la pandemia provocada por el COVID-19, por otra parte, eficiencia, economía y comodidad se encuentran en segundo, tercer y cuarto lugar con ligera diferencia entre ellas. Como veremos más adelante existen medios de movilidad que tienen mayor representación en ciertas cualidades, los casos más notorios serán los del automóvil particular, la bicicleta, el transporte público. Y también el taxi plataformas digitales.

Seguridad

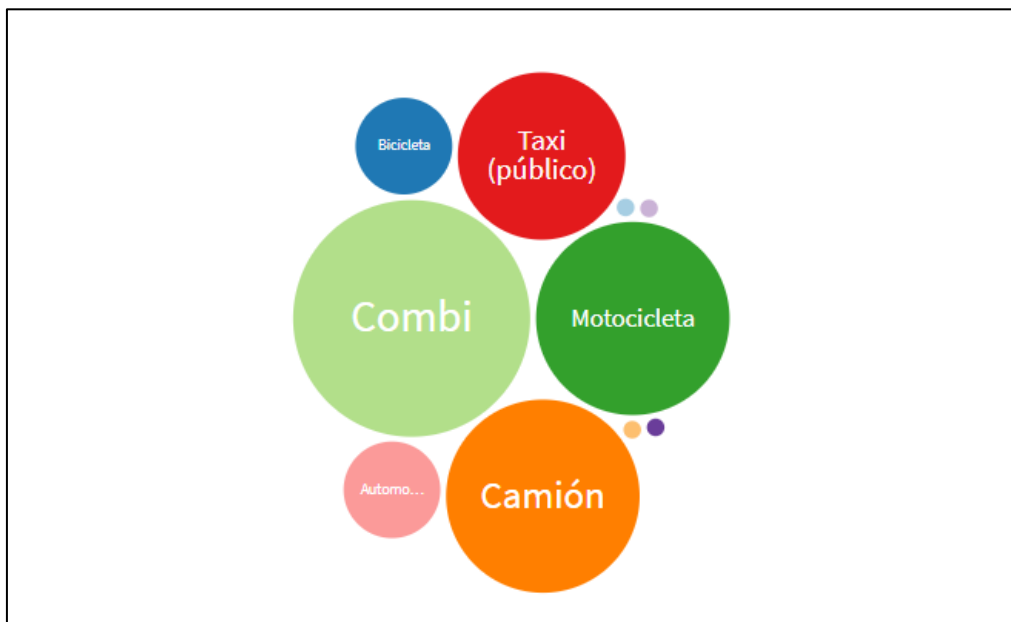
El concepto de seguridad para los entrevistados giró en torno a accidentes y delincuencia. Se destaca que la seguridad fue lo más importante para los entrevistados al momento de elegir un medio de movilidad, y en esta cualidad en específico fue el automóvil particular la opción mencionada como el medio más seguro para moverse, en segundo lugar, los servicios de taxi de plataformas digitales. Mientras que al referir por el medio de transporte menos seguro encontramos a tres que forman parte del transporte público: combi, camión y taxi público, principalmente asociado a la posibilidad de ser víctimas de un delito y por otra parte queda la motocicleta asociada accidentes de tránsito. Este primer resultado puede comenzar a explicar la producción social del espacio con prioridad al uso del automóvil al ser la seguridad lo que más importa y mantener al automóvil particular como la forma más segura de moverse.

Gráfica 4.2 Medios de movilidad más seguros



Fuente: elaboración propia.

Gráfica 4.3 Medios de movilidad menos seguros



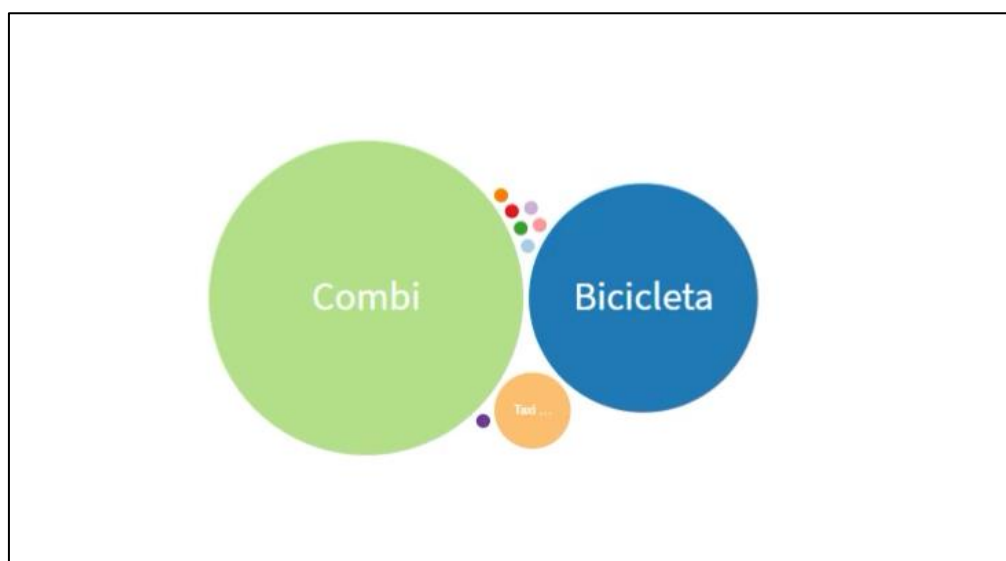
Fuente: elaboración propia

Economía

Esta cualidad fue la más fácil de comprender para los entrevistados, todos lo asociaron de inmediato a que medio es el más barato y cual el más caro. Como resultados encontramos que la combi y la bicicleta son por mucho los medios de transporte más económicos en la representación y con una ligera mención se encuentran los taxis de plataforma digital que podemos inferir se debe al auge de la discusión mediática que existía en la temporada durante la que se realizó el levantamiento de información. Pues existía en la narrativa un alto contraste entre las condiciones y precios de los taxis públicos y los taxis de plataforma digital.

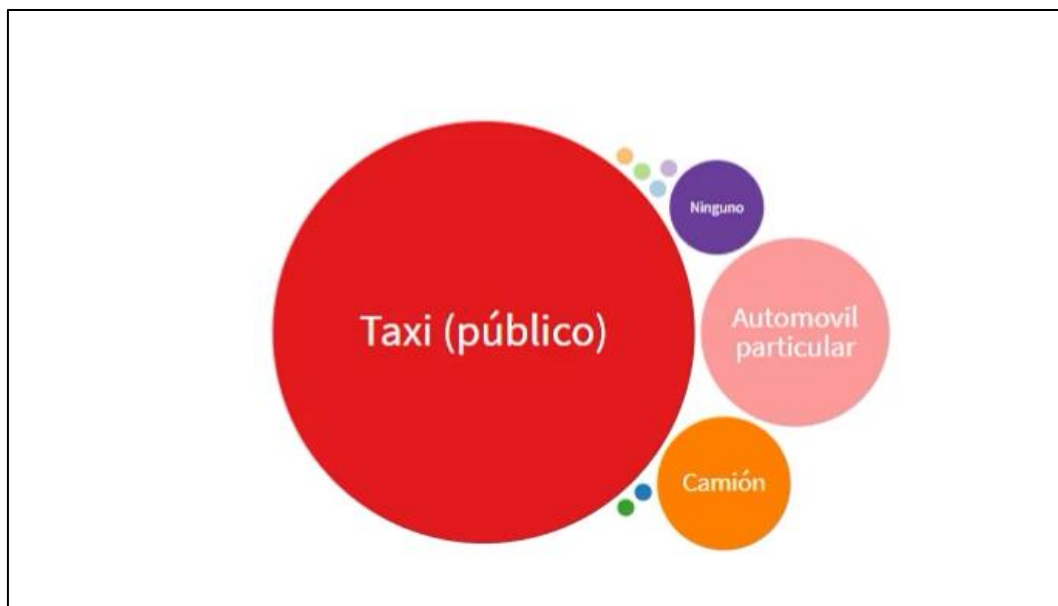
En ese mismo sentido cuando se indaga la representación de los medios más caros, es por mucho el taxi público el primer lugar, mientras que en segundo lugar se encuentra el automóvil particular. Esta percepción del costo de moverse en automóvil particular suele estar en juicio por algunos activistas de la movilidad urbana sustentable pues refieren que además del gasto en gasolina, se deberían sumar los costos de financiamiento, seguros, estacionamiento y otras externalidades

Gráfica. 4.4 Medios de movilidad más económicos



Fuente: Elaboración propia

Gráfico. 4.5 Medios de movilidad menos económicos

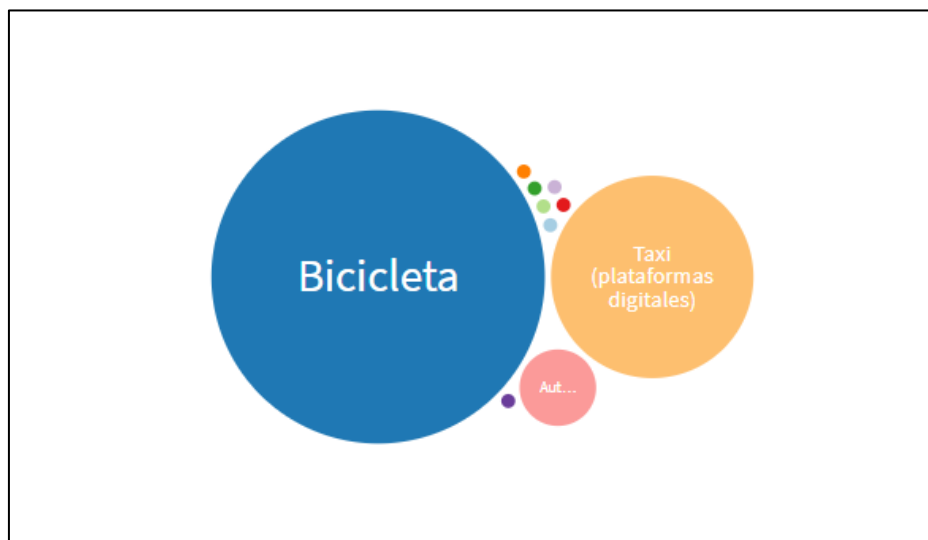


Fuente: elaboración propia

Salud

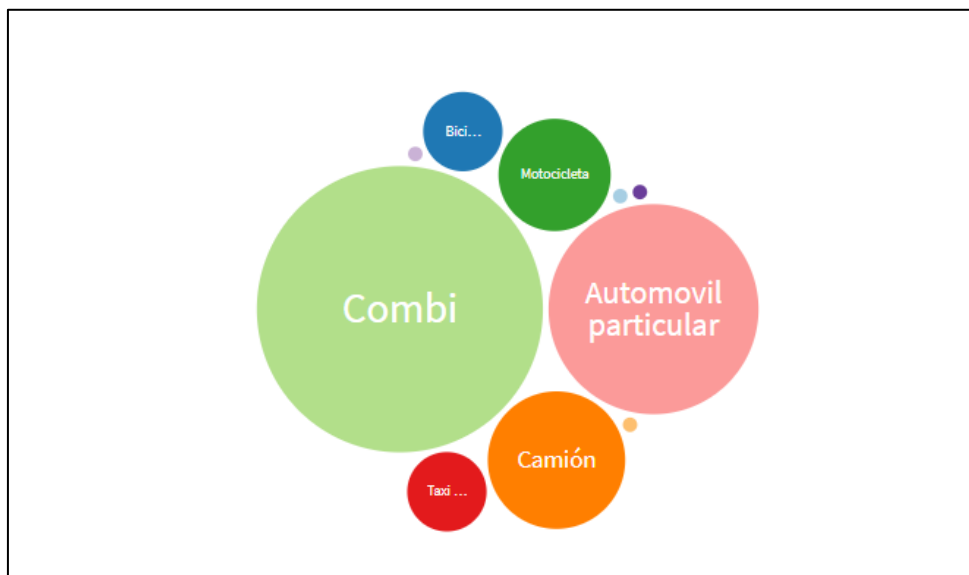
La cualidad de salud fue asociada principalmente a actividad física, contaminación y en último lugar posibilidad de contagio o limpieza. Esto hizo que en primer lugar y con amplia diferencia se colocara la bicicleta y en segundo lugar los taxis de plataformas digitales. Por otra parte, respecto a los menos saludables se mencionó en más ocasiones a la combi y en segundo sitio al automóvil particular. Nuevamente, este es uno de los rubros que mayores modificaciones o reforzamientos pudo tener a partir de la pandemia provocada por COVID-19.

Gráfico 4.6 Medios de movilidad más saludables



Fuente: elaboración propia

Grafico. 4.7 Medios de movilidad menos saludables.



Fuente: elaboración propia.

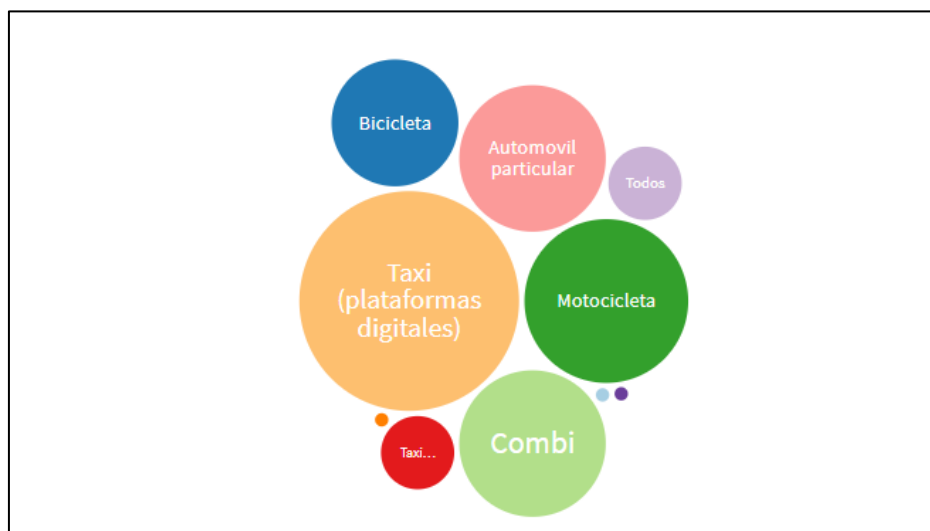
Eficiencia

Este fue el rubro más difícil de comprender para los entrevistados, algunos lo asociaron de forma similar a la economía, otros al tiempo o velocidad en los traslados, otros más con la cantidad de personas o carga que puede mover, y algunos con practicidad. Siendo que al menos un entrevistado de cada tipo mencionó a su medio de movilidad como el más eficiente, excepto los peatones.

Aún con toda esta gama de conceptualizaciones de la eficiencia los taxis de plataformas digitales se posicionaron en primera instancia, con buena diferencia, en segundo sitio, la motocicleta, seguido de la combi y el automóvil y ligeramente atrás la bicicleta.

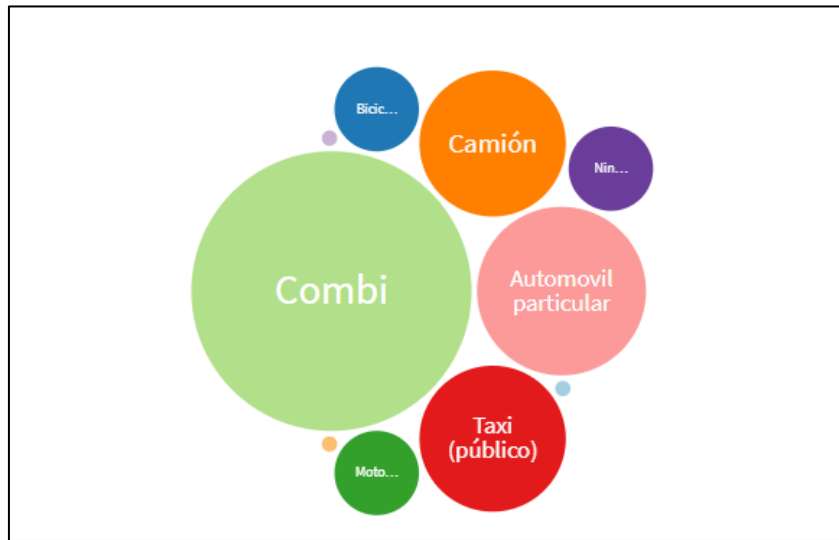
En cuanto a los medios con menor eficiencia, en primer sitio esta la combi, nuevamente asociado con otras dos formas de transporte público, como son el camión y el taxi público, pero sorprende que el automóvil particular se representa como el segundo menos eficiente. Como puede notarse es la cualidad donde más dispersión en las menciones se obtuvo.

Gráfico 4.8 Medios de movilidad más eficientes



Fuente: elaboración propia

Gráfica 4.9. Medios de movilidad menos eficientes

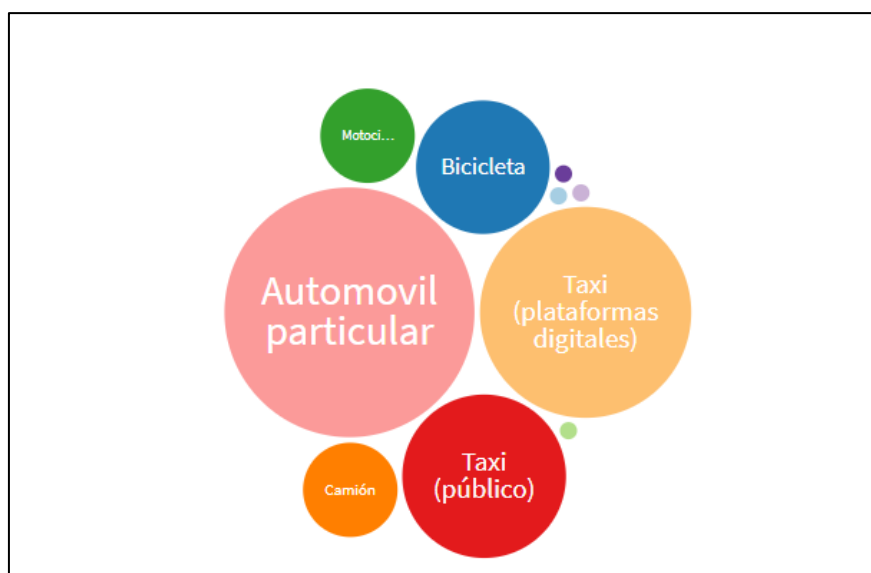


Fuente: elaboración propia.

Comodidad

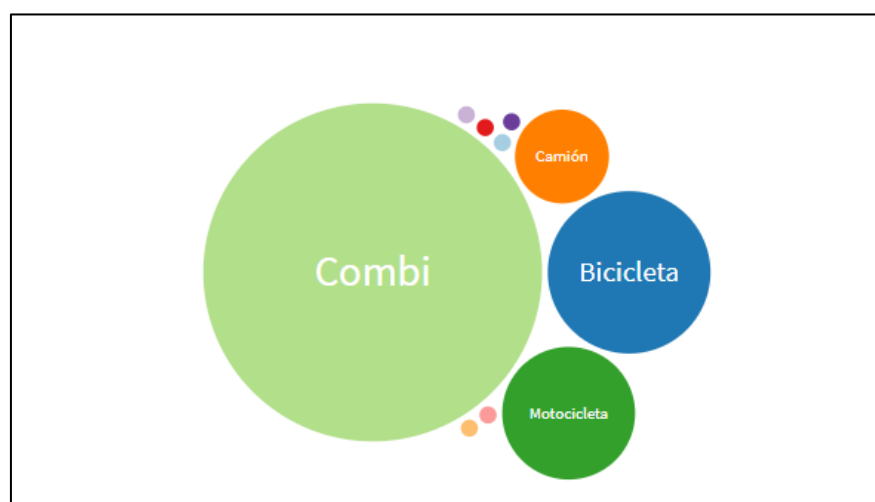
Respecto a la comodidad, el concepto se orientó principalmente en dos formas, por una parte, a la experiencia corporal en el viaje y por otra parte a la facilidad de decidir en que momento viajar y a que destino. En ese sentido, el vehículo más cómodo es el automóvil particular, seguido del taxi de plataformas digitales y el taxi público, aunque inesperadamente la bicicleta se presentó en cuarto sitio, aunque esta también aparece como la segunda opción más incómoda, la combi en primer sitio y la motocicleta en tercero.

Gráfica 4.10 Medios de movilidad más cómodos



Fuente: elaboración propia

Gráfica 4.11 Medios de movilidad menos cómodos



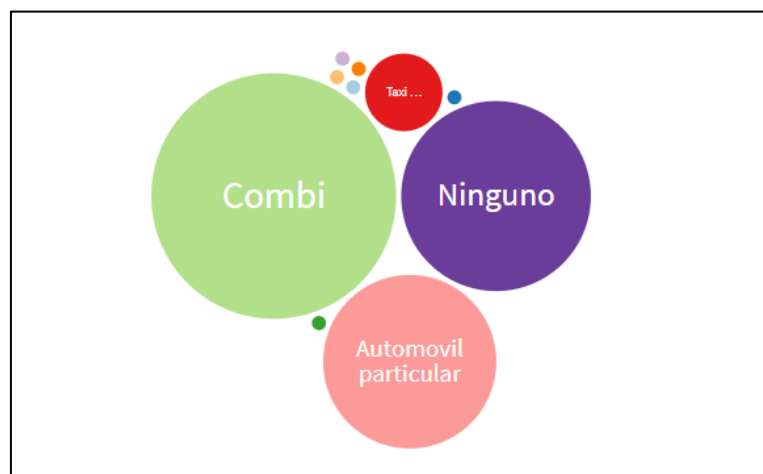
Fuente: elaboración propia

4.1.2 Ocupación del espacio

Prioridad en el espacio público

En uno de los reactivos se preguntó a los entrevistados si ellos consideraban o percibían que se le diera prioridad en el espacio público a alguno de los medios de movilidad, esto con la intención de indagar si perciben la construcción social del espacio con preponderancia al automóvil como se ha referido en el primer y segundo capítulo de esta tesis. El resultado fue que perciben a la combi como el medio de movilidad al que se le da mayor prioridad en el espacio público, en segundo lugar, se encuentran quienes dijeron que no perciben que tenga prioridad ningún medio y en tercer sitio el automóvil particular. En ambos casos donde se mencionó un medio de movilidad esto fue asociado a la cantidad de espacio que ocupan en las calles, entendido como estacionamientos, paradas, e incluso el espacio en circulación.

Gráfica 4.12 Prioridad en el espacio público.



Fuente: elaboración propia.

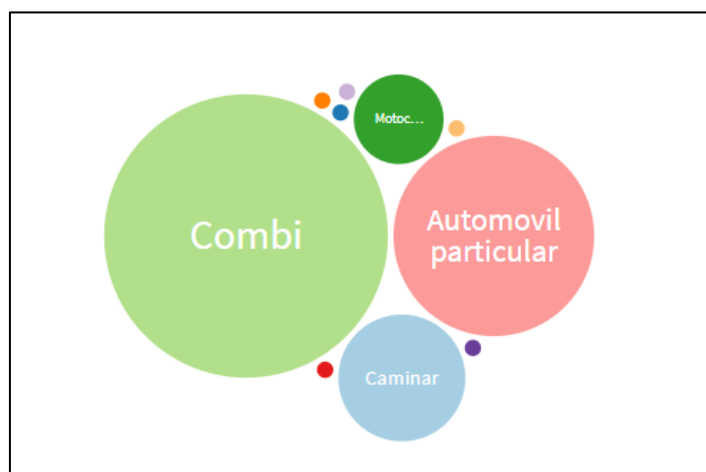
Dueño de la calle

Continuando con esa lógica se indagó sobre la percepción en la forma de ocupar el espacio, la característica de dominio se puso sobre la expresión “dueño de la calle”, en ese sentido se pudo constatar que en la representación de las personas que habitan o transitan la ciudad de Tlaxcala se encuentran en “las combis” a quienes se comportan como si fueran dueños de los espacios de movilidad, específicamente las calles. En segundo lugar,

se encuentra al automovilista y por primera vez en toda esta serie de preguntas aparece el peatón, en esta ocasión en tercer lugar, pues algunos refirieron que ocupan las calles sin cuidado ni consideración de los otros medios de movilidad.

Cabe señalar que esta forma de ocupación del espacio, como se verá en el análisis del discurso, suele tener una connotación agresiva por lo que a pesar de que el parque vehicular del transporte público no haya aumentado, ni se le destine inversión pública al transporte público, este aparece como la primera opción. Siendo que en realidad la mayoría del espacio es ocupado por el automóvil y el peatón es el usuario más vulnerable de las calles.

Gráfica 4.13. Dueño de la calle

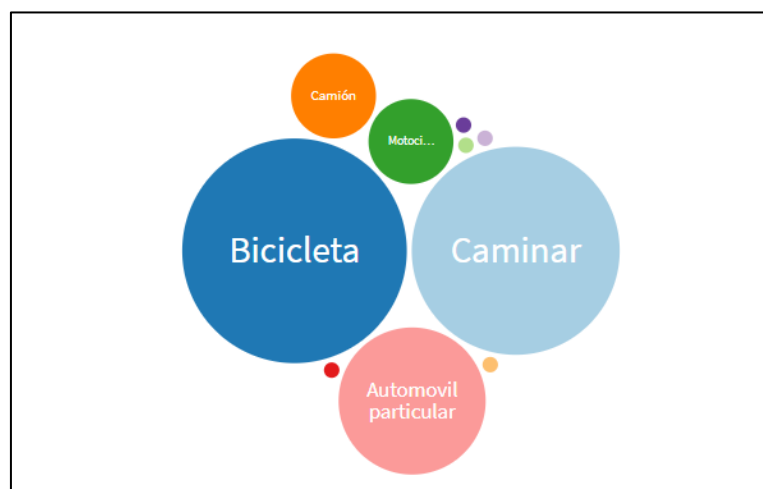


Fuente: elaboración propia.

Excluido en la calle

Por el contrario, también se indagó, se preguntó a los entrevistados sobre su percepción en cuanto a que tipo de usuario o medio de movilidad le era más complicado usar las calles es decir cual en un sentido material estaba más excluido del espacio, en este caso aparecen en primer lugar los ciclistas, en segundo lugar, los peatones y tercer lugar los automovilistas particulares

Gráfica 4.14 El más excluido en la calle



Fuente: elaboración propia

En esta misma sintonía se amplió la indagación con un par de reactivos más donde se preguntó sobre la infraestructura para cada tipo de usuario, así como la señalética, esto tuvo como intención incorporar algo de datos sobre las prácticas espaciales materiales y las representaciones espaciales respectivamente. Mientras que en la mayoría de los tipos de usuario hubo referencias negativas a la infraestructura con la que cuentan, el caso más emblemático fue el de la infraestructura ciclista en el que la gran mayoría de las expresiones fueron “no hay” “inexistente” o “nula”. De igual forma sobre la señalética tanto de ciclistas como peatones los entrevistados perciben una ausencia en estos casos.

Estos resultados nos muestran como efectivamente al no haber condiciones materiales en el espacio para algún tipo de usuario este carece de representación tanto en el sentido de las representaciones espaciales como en el sentido de los espacios de representación. La dialéctica de Lefebvre no se rompe, al contrario, se retroalimenta.

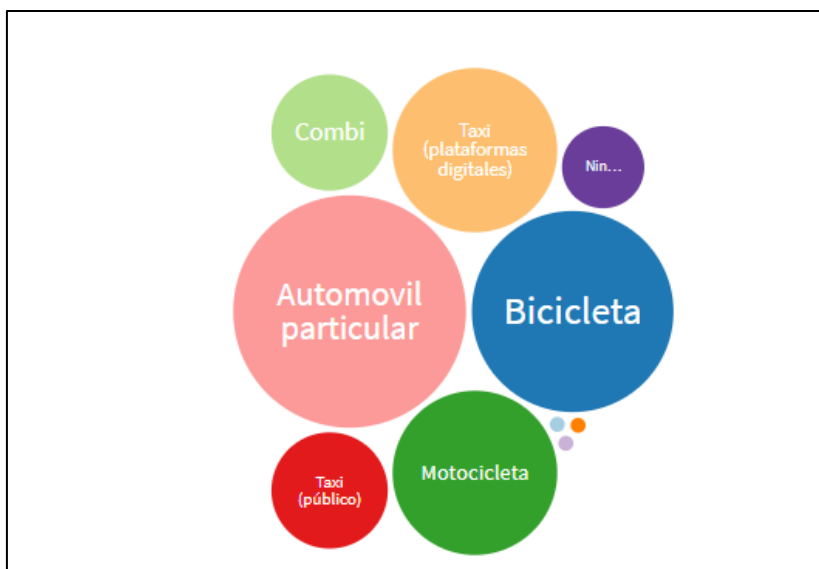
Ideal de uso del espacio público

En los últimos dos reactivos de esta serie se preguntó sobre los anhelos y rechazos de los entrevistados en caso de que no existieran restricciones, es decir, en el primero se pregunta cual medio de movilidad ocuparía siempre imaginando que no hubiera limitaciones económicas, tráfico, condiciones del terreno, daño a la salud u otros riesgos. En este caso

como se esperaba el automóvil particular sigue siendo la forma más idealizada, sin embargo, sorprende que en segundo lugar se colocara la bicicleta la cual se asoció a una forma muy sana y eficaz de moverse en la ciudad. Mientras que el taxi de plataformas digitales y la motocicleta se colocan en tercer lugar, y nuevamente caminar desaparece. Todos transportes privados.

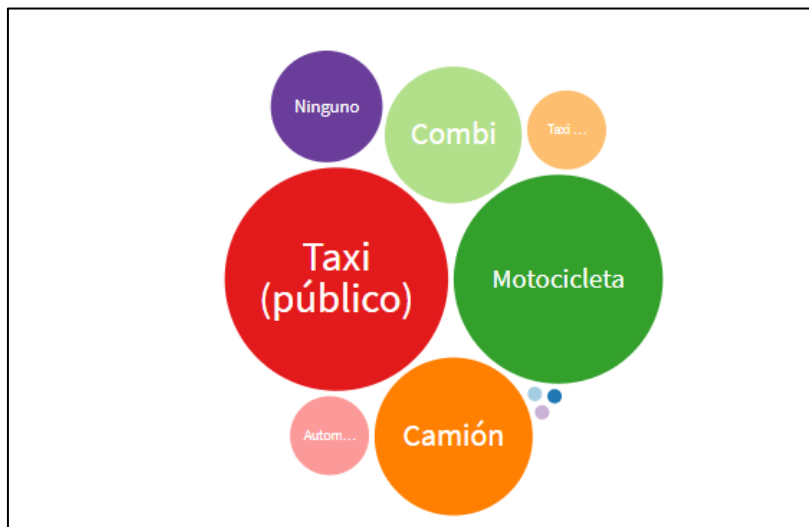
En cambio, al preguntar por los medios de movilidad que les gustaría no usar nunca, aparece definitivamente una aversión al transporte público, lo cual es muy lamentable, pues si bien buena parte de las soluciones a los problemas de movilidad pueden ser resueltos por modalidades activas como caminar o el ciclismo, la forma más potente es en realidad el transporte público masivo de buena calidad en sus variables de combi, camión y taxi público, apareciendo la motocicleta como segundo lugar debido a la percepción de peligro por accidentes que da.

Gráfica 4.15 El medio de movilidad que usaría siempre



Fuente: elaboración propia.

Gráfica 4.16 El medio de movilidad que desearía no usar nunca.



Fuente: elaboración propia.

4.1.3 Resumen por medio de movilidad

A continuación, se elabora un breve resumen de la representación de cada medio de movilidad considerando las cualidades expuestas en el apartado anterior, con la finalidad de caracterizar más a detalle la representación de cada uno.

Caminar: Se considera como la sexta forma más segura de moverse, carece de menciones respecto a la economía, la salud, la eficiencia y la comodidad. Es representada como el tercer tipo de usuario que actúa como si fuera dueño de la calle, pero también el segundo más excluido. No es el anhelo ni el rechazo de nadie. En este sentido podemos decir que caminar carece en gran medida de una representación como medio de movilidad.

Bicicleta: Empata como la tercera forma más segura para moverse y al mismo tiempo otros le mencionan como la quinta forma menos segura. Es la segunda opción más económica. Considerada como la opción más saludable. Quinta posición en eficiencia. Y en lo que respecta a comodidad quienes la ven favorable la colocan en cuarta posición y

quienes la ven mal la colocan como la segunda opción más incómoda. No tiene prioridad en el espacio público, no actúan como dueños de la calle, y son los más excluidos en las calles, los que tienen mayores complicaciones para transitar por ellas. A pesar de ello, si las condiciones fueran ideales sería el segundo medio de movilidad que más se usaría, solo por detrás de automóvil particular.

Motocicletas: Se representan como el segundo medio de transporte más inseguro, económicamente no parecen tener representación a favor ni en contra, en materia de salud se considera como el cuarto menos saludable. En cuanto a eficiencia fue representada como la segunda mejor opción, y respecto a comodidad, quienes le ven de manera favorable la colocan como la quinta opción y quienes le ven de forma negativa como la tercera forma más incómoda de moverse. Respecto a la ocupación del espacio público, aparece como la cuarta opción más excluida, en el mismo sitio para usarse siempre y en segunda opción para usarse nunca. Parece que la percepción de riesgo por accidentes condiciona mucho su representación como medio de movilidad.

Taxi de plataformas digitales: Es representada como la segunda opción más segura para moverse, la tercera opción más económica, la segunda opción más saludable, la primera opción más eficiente, la segunda opción más cómoda. No se percibe como un actor que abuse del espacio público o que se le dificulte transitar por él. Y es la tercera opción que más gustaría ser usada. Como puede verse este medio de movilidad es bastante disruptivo por la buena percepción que se tiene del mismo, de hecho, no está asociado de forma negativa a ninguna de las variables de este estudio.

Taxi público: Se le representa como la cuarta forma menos segura para moverse, la opción más cara de todas se asocia ligeramente con insalubridad, algunas personas, sobre todo adultos mayores aún lo consideran eficiente, mientras que las personas más jóvenes lo asocian con ineficiencia, sin embargo, se representa como la cuarta opción más cómoda para moverse. Se percibe que se le da prioridad en el espacio público, por detrás de la combi y el automóvil particular, pero por encima del resto. No se aprecia un comportamiento de apropiación de la calle cuando ellos transita. Pocas personas aún lo

ven como una opción que les gustaría usar todos los días, sin embargo, para la mayoría es un medio que de ser posible preferirían no volver a utilizar. Es notorio la cuestión económica, de seguridad y eficiencia le ha pasado factura a este medio de movilidad especialmente cuando se le compara con su contra parte de plataformas digitales.

Combi: Es percibida por algunos como una forma segura de viajar, pero para la gran mayoría su representación le coloca como la forma más insegura, aunque al mismo tiempo es considerada la forma más económica para transportarse. En cuanto a salud, se considera como el medio menos saludable de todos. Respecto a eficiencia, la mayoría le considera como el medio menos eficiente para moverse, aunque unos pocos le consideran a favor. Es representado como el medio más incómodo para moverse. También como el medio al que se le da más prioridad en el espacio público, el medio que asume el dominio de las calles por encima del resto.

Camión: Representado como el tercero más inseguro, el tercero menos económico, el tercero menos saludable, el tercero menos eficiente, y con poca comodidad, con algo de dificultad para transitar por las calles por su angostura, es la tercera opción que menos gustaría ser usada. Como puede verse en un medio de movilidad que prácticamente no se asocia de forma favorable con ninguna de las variables.

Automóviles particulares: Representada como la forma más segura para moverse, la segunda menos económica, respecto a salud se asocia como la segunda opción menos saludable, la tercera más eficiente para algunos y la segunda menos eficiente para otros entrevistados. Se considera el medio de transporte más cómodo. El segundo en prioridad en el espacio público, el segundo en actuar como si fueran dueños de la calle, el tercero con mayor dificultad para transitar. Y a pesar de ello sería el medio de transporte que más gustaría ser usado.

4.2 Representación de los usuarios y sus prácticas en los espacios de movilidad urbana en la ciudad de Tlaxcala.

En este apartado se muestran los resultados de las expresiones en los discursos de los entrevistados desde la óptica de las cuatro variables propuestas por Harvey en la PSE: 1) Acceso y distanciamiento, 2) Apropiación, 3) Dominio y 4) Producción. Usando estas categorías para realizar ACD, se busca comprender de qué forma están representadas las Prácticas Espaciales Materiales (PEM) y los Espacios de Representación (ER) reportando los anclajes o las tensiones en las expresiones, en ese sentido algunas se presentan de forma hegemónica y normalizadora que suman a la reproducción de un sistema de movilidad con prioridad automovilista y otras más se presentan de forma polémica intentando producir espacios de movilidad más incluyentes.

Los resultados se presentan con las leyendas “peatón”, “ciclista”, “combi”, “motociclista”, “taxista privado” y “el automóvil”, estas leyendas incluyen sujetos, objetos y prácticas, toda vez que en los discursos y las representaciones suelen mencionarse de forma indistinta. Expresiones como: “Es que las combis se estacionan donde quieren y te avientan la combi”, “Es que los taxis son bien caros y flojos” muestran este tipo de situaciones. Sin embargo, en el aparato nos referiremos principalmente a los usuarios de esas modalidades y sus prácticas en el espacio, no a los objetos, pero quedarán sintetizadas con las leyendas citadas en este párrafo.

Como puede observarse en la tabla 4.1. las representaciones se encuentran asociadas mayormente en acceso/distanciamiento y apropiación, en el caso de la primera en la dificultad para peatones y ciclistas para apropiarse de los espacios. De menor forma la representación asociada a dominio se encuentra vinculada al transporte público – presentado como *combi* – y al automóvil como principales dominantes del espacio, sin embargo, aquí aparecen ciclistas y motociclistas como jugadores que buscan apropiarse de un espacio aprovechando su agilidad y ligereza.

Y la categoría con menos representación es la de producción del espacio y esta se encuentra vinculada principalmente a transporte público en términos de una extensión de su dominio, pero aparece de forma disruptiva el taxi privado de plataforma digital como productor de nuevas formas de habitar y transitar en el espacio. La representación

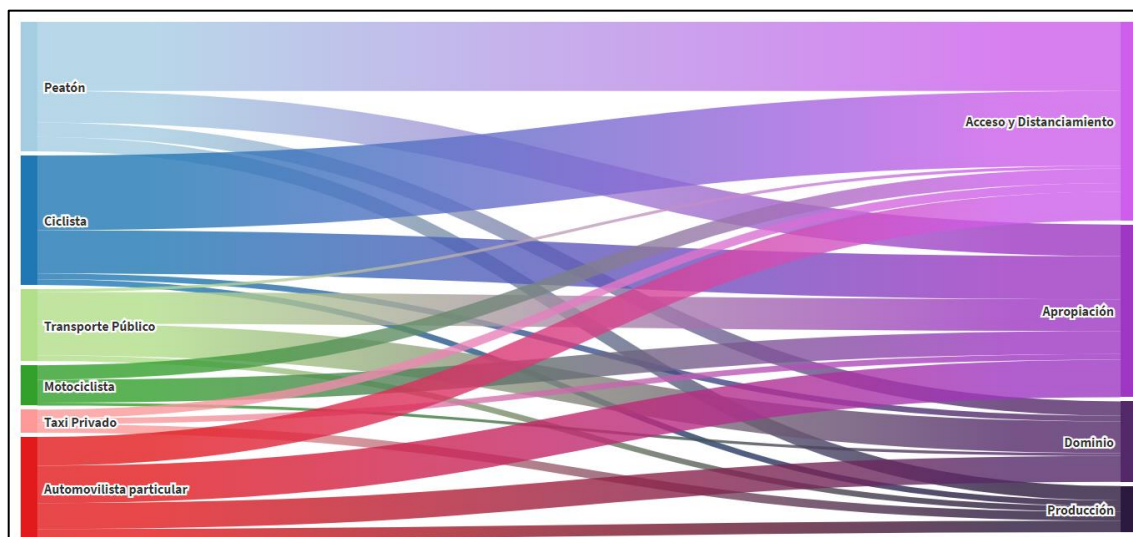
específica de cada tipo de práctica de los diferentes medios de movilidad se presenta en los 6 apartados siguientes y en el séptimo se incluye la representación de otras variables que a lo largo de las entrevistas aparecieron de forma reiterada y se reportan a manera de subtexto de las representaciones de las prácticas espaciales de los distintos usuarios.

Tabla 4.1 Acceso, apropiación, dominio y producción en las representaciones espaciales.

	Acceso y distanciamiento	Apropiación	Dominio	Producción
Peatón	24	11	5	4
Ciclista	26	15	2	2
Transporte Público	1	11	11	2
Motociclista	5	8	1	0
Taxi privado	3	2	0	3
Automovilista Particular	10	13	9	4

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 4.1 Acceso, apropiación, dominio y producción en las representaciones espaciales.



Fuente: Elaboración propia con datos de Tabla 4.1.

4.2.1 Representación de los peatones

Las expresiones que construyen la representación de los peatones y la práctica de caminar refieren a la **dificultad para acceder al espacio**, ya sea por la carencia de condiciones materiales o infraestructura, como por el comportamiento de otros usuarios, especialmente por automovilistas, transporte público y ciclistas, los primeros en el arroyo vehicular y los últimos en las banquetas. Son menos las expresiones que señalan un acceso y distanciamiento favorable, pero esto se señala como una condición específica del centro de la ciudad de Tlaxcala.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
U.F.A.U.	“ya no puedes caminar tranquilamente. Una porque manejan, ya la gente no tiene la misma seguridad de los transportes y se suben hasta las banquetas, entonces ya como, se estacionan en las banquetas, entonces como ya no es seguro, aparte de que, pues ya mucha gente ya no camina, ya como hay mucho transporte, entonces ya como que ya no sale mucho a caminar o ya no le gusta y pues a veces la inseguridad también” “pues más que nada los transportistas no respetan, me ha pasado que paso en la calle todavía sigue en rojo y ya se pasa y luego se llegan a pasar las líneas, líneas peatonales, tienen que estar atrás de esas líneas y no.”

M.F.A.R.	“Yo también me pongo en el lugar del peatón, porque muchas veces vamos caminando, no respetan el semáforo por llegar rápido a cargar pasaje, te avientan el coche, casi casi te atropellan también a ti como peatón, eh, si llevan prisa te van aventando la combi hasta que tú te puedas abrir y todavía te insultan, manejan horrible, son muy... pocas palabras para decirlas, pero muy muy mal...”
	“los coches muchas veces como que hacen el despapaye total, y no te dejan pasar y tienes que estarte cuidado en las calles como de no me vayan a atropellar y corro, corro, corro.”
C.F.A.R.	“Las distancias ayudan, porque no hay lugares muy lejanos, pero es muy oscura, siento que le hace falta mucho alumbrado, tiene las lamparitas, pero los árboles cubren, te sales del primer cuadro de la ciudad y el resto de las calles son muy oscuras” “la mayoría de las casas tienen sus rampitas para los coches, de hecho, me caí ya dos veces en una de esas, es caminable por las distancias, pero por equipamiento no. No hay quien les prohíba que hagan sus rampas o sus escaloncitos, pero la banqueta es espacio público”
Tp.M.A.U.	“Bueno, porque aquí es nuestra ciudad siempre es una ciudad tranquila y la mayoría de gente son muy precavidos, siempre andan caminando en las banquetas, siempre se fijan al caminar, al cruzar una calle, esperan el semáforo. En su mayoría yo siento que el comportamiento de los peatones es educado”

Otro rasgo importante en la representación de los peatones es la de **apropiación**, esta característica se puede notar cuando los entrevistados hacen referencia a la forma en la que los peatones ocupan de forma “**imprudente**” el arroyo vehicular. Este ejercicio de apropiación de ese espacio se encuentra penalizado y sancionado como negativo en la representación social.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
M.M.J.R.	“sin embargo por parte del peatón, hacia el automovilista, y me sumo, creo que ahí sí estamos muy mal, desde que prefieres pasarte la carretera por debajo del puente o cruzar por en medio de la calle en lugar de hacerlo en las esquinas, o sentir que la banqueta está muy llena y te bajas a la calle para llegar más rápido, a lo mejor uno como peatón exige que el automovilista maneje de una forma correcta, pero se nos olvida cuando nosotros también estamos cayendo en errores”

P.F.J.U.

“Muchas veces el peatón, porque él realmente a veces no respeta ni las propias banquetas, a veces es muy imprudente a la hora de cruzar calles no considera que, pues están una calle pues transcurrida, por los coches los automóviles y pues no sé, muchas veces impacientes no, si considero que sería el peatón (el dueño de la calle).”

La figura del **dominio** se encuentra **en mucho menor magnitud** en la representación de los peatones, y hace referencia principalmente a la prioridad que tiene el peatón en el sistema de movilidad. No es algo vivencial sino más bien algo que aparece de manera conceptual o reglamentaria.

Enunciador

Lo referido

C.M.A.R

“la preferencia es del peatón y luego a nosotros se nos olvida que nos trepamos en la banqueta, este agarramos las rampas de los discapacitados vamos metiéndonos por todos lados”

“piensan que nosotros estamos por arriba del peatón y no, yo no puedo ponerme con un peatón, porque inmediatamente el, las lleva de perder y el me va a decir espérame venias en sentido contrario no venias a una velocidad moderada de una bici, pero es un vehículo”

Finalmente, la variable de **producción es prácticamente de nula** asociación con el peatón y la práctica de caminar, siendo pocas expresiones encontradas y que refieren a la colocación de topes o solicitud de puentes en contextos más suburbanos.

Enunciador

Lo referido

P.M.J.U.

“Pues de alguna forma tranquila ya que pues hay más se podría decir lugar para caminar, que, en transporte, ese es un problema del centro ya que le dieron más prioridad de estar caminando que estar transportándose en carros.”

M.M.J.R.

“No pues movilizaciones, así como por parte de peatones pues no... a lo mejor en algunos municipios a los que vamos pues piden un puente que al final no van a ocupar, o topes... que eso me caga... te encuentras un tope y diez metros ya hay otro tope, topes que ni siquiera se necesitan o que levantan los de la propia comunidad por sus pistolas, pero así un movimiento como tal no lo recuerdo”

M.M.A.R.

“Yo he visto de repente si en las colonias los vecinos se reúnen y ponen un tope, y los automóviles pasan muy rápido y los niños están jugando y cosas así entonces se realizan los vecinos” (pero ni avisan, ni protestan, ni nada) “aja si, y pone un tope bastante mal hecho y ya lo ponen y te tienes que parar. pero yo así que haya visto para pedir así cruces peatonales o disminuya la velocidad no”

Es necesario mencionar que la mayoría de la representación del peatón está anclada a su vulnerabilidad, es decir, al riesgo que supone serlo para su integridad física y vida, la posibilidad de sufrir un accidente con algún vehículo. Asimismo, dentro de las expresiones no se encontró ninguna que hiciera referencia a la organización y a la posibilidad de incidir en la producción del espacio urbano en las zonas más céntricas de la ciudad. Esto en combinación con lo referido en el apartado anterior, respecto a **la falta de representación del caminar como un medio de movilidad, nos demuestra que no existe potencia de los peatones para producir espacios públicos, ni espacios de movilidad para ellos**, de esta forma continúan reproduciendo el modelo existente, al ser prácticamente testimonios del resto.

4.2.2 Representación de los ciclistas

Las representaciones sociales de los ciclistas y sus prácticas emergen como uno de los medios de movilidad menos visibles, se construye alrededor de las dificultades por ocupar el arroyo vehicular en conjunto con los otros medios de transporte como son el auto particular y, principalmente, el transporte público. Por lo que **su principal rasgo es la dificultad para acceder de forma segura al espacio** representado como ausencia de infraestructura e incluso señalética y la forma de revertirlo es el cuerpo y la presencia.

Enunciador

Lo referido

Tp.M.A.U.

“Mira, si hablamos de Tlaxcala y si ya hablamos del centro de la ciudad pues nuestras calles pues son angostas...verdad, no son tan amplias como en otras ciudades, entonces, pues yo creo que la experiencia es bonita, pero nada más se tiene que ir con mucha responsabilidad porque no contamos te repito con una, ciclo pista por donde ...pues vas, vas transitando con...con la totalidad libertad, no.”

Tp.F.A.R.

“no me acuerdo mucho, era cuando fui niña, hace muchos años y no había tanto carro en Tlaxcala era bueno y rápido para ir por las tortillas”- ¿y porque te

	parece que ya no lo es? - “pues por lo mismo que pasa con las motos no tenemos esa cultura de respetar al que va a lado en que va en ese vehículo y no, no tenemos esa cultura y si, si nos hace falta una ciclovía, porque somos muy muy groseros, hay que aceptarlo si no donde van a ir”
P.F.J.U.	“Por alguna razón me he topado he muchos... ciclistas, ajá muchos ciclistas, muy responsables que les gusta incluso hasta he visto a varios con casco, van en la bici con casco, llevan... les ponen lamparitas, timbres, no lo sé, si me he topado ciclistas muy buenos.” ¿a quién le costará más trabajo transitar por la calle? “A los ciclistas, porque no tienen señalamientos, no tiene vías, todo lo anteriormente mencionado, realmente es más complicado.”
C.M.A.R.	“te han aventado o te han mentado la madre los tráileres no se ya es cuestión ahí entra el <i>jedai</i> la fuerza el aura no sé, pero cuando ya vas en la carretera no se a San Martin y ellos se pasan a la carretera de alta y yo no voy ni a dos metros y tampoco me voy a meter a agarrar un carril porque sería estúpido” ¿ósea ellos ahí en el carril toman más espacio? “ sí, más de lo que a veces queremos pedir que es más de 1.5m, pero yo pienso que deben de notar que me voy haciendo para ca, o me voy haciendo para allá... y no es tampoco para que me achique y no de que me indique y les haga reverencia a los automovilistas de eso se trata de compartir pero si le voy mostrando respeto y tampoco es miedo tampoco que me avasallen de porque ellos son carros y yo una bicicleta pero si como, tal vez ellos lo han logrado ver no sé y si se abren”

En lo que respecta a **la apropiación, se presenta el conflicto en el espacio de las banquetas con los peatones**, pues se refiere que al carecer de espacio, infraestructura y seguridad en el arroyo vehicular muchas veces terminan ocupando los espacios peatonales, trasladando esas preocupaciones ahora a los usuarios más vulnerables. Esta forma, más la versatilidad y agilidad para transitar entre vehículos, vinculada también a la imprudencia, así como la agrupación de varios ciclistas son las formas de representar como los ciclistas se apropian de los espacios de movilidad.

Enunciador	Lo referido
C.F.A.R..	“Considero que se exponen mucho, sí me gustaría una bici escuela, muchos van en sentido contrario, otros van muy cerca los vehículos estacionados, les pueden abrir la puerta y bye, otros van muy temerosos, o sea, sí los veo en el carril, se meten, se vuelven a salir, y no le dan claridad a los automovilistas de que van a hacer, como que los van destanteando, muchos no respetan los semáforos”

<i>M.M.A.R..</i>	“no ahora sí que a los ciclistas que he visto pues si va la mayoría a la mayoría los veo bastante cómodos y aquí hay un carril para ciclista que casi no se ve y casi nadie respeta entonces muchas veces los automóviles los invaden y por eso muchas veces las bicicletas se suben a las banquetas y ya que tienen el conflicto con el peatón entonces si es todo un tema se va haciendo la cadenita”
<i>Tp.M.A.U.</i>	“que ahora en la actualidad muchos lugares ya los están ocupando pues, por la rapidez, porque te puedes mover por en medio de los coches, te puedes subir a la banqueta lo que tú quieras, entonces pues yo también creo que también... para mi usar la bicicleta es una experiencia buena”
<i>C.F.J.R.</i>	““He visto fotografías de otros lugares donde los ciclistas usan todo el carril, y pues eso hicimos, pero necesitamos un grupo grande para poder hacerlo, cuando vas en grupo es algo muy bonito” “Siempre van en la orilla, aunque intentan hacerse visible, debes evitar meterte entre los carriles o rebasar coches, se vuelve complejo, aunque una vez lo hice y la verdad es que me sentí con mucho poder, se sintió muy bonito, la idea era justo salir y apropiarnos de las calles un poquito”
<i>C.M.A.R.</i>	“a veces cuando nos subimos a la banqueta creamos un conflicto y podemos arroyar a los peatones” “si vas solo, te van hasta aventar la combi, pero cuando vamos en grupo, usan la lógica, no se va a poner a pelear con 30 o 40 personas, si vamos 2 o tres aún les vale”
<i>M.M.J.R.</i>	“Muchos de ellos, creo que sí son muy impertinentes, y a eso súmale pues que no hay un respeto al ciclista por parte de los automóviles, más que ellos piensan que no pueden ir en un carril, pero, sí”
<i>A.M.J.U.</i>	“Ah eso si los veo un poco más, que cuidan su integridad, por ejemplo, en las noches sus lucecitas, van orillados en la carretera o incluso se suben a la banqueta, entonces considero que cuidan un poco más.”

En cuanto al **dominio**, es de notarse que es una de las categorías con las que menos se **representa a los ciclistas**, de hecho, el poco dominio que pueden tener se vincula directamente a prácticas agresivas o violentas, entre sí o con choferes de transporte público.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>C.M.A.R.</i>	“sí, claro lo regaño de agarra la onda y tiene que ser así nosotros tenemos la bronca los chamacos que tienen que repartir la masa y tortillas para los restaurantes ay hijos de su madre se meten en sentido contrario te digo les vale y luego te ven venir y como que les da risita y yo de un putazo te voy a mandar hasta haya para empezar yo soy más grande soy más pesado y yo traigo casco güey entonces de cómo nos toque ósea te tienes que poner a ese punto” “lo fui a alcanzar me subí a la combi a la camionetita y se me subió la caquita la cerebro yo no sé qué quería hacer con dos y ellos tampoco no se si me vieron y les dije por que habían hecho eso y se paró a levantar pasaje ósea estrictamente fue a aventarme a la camioneta para saber si todavía iba vivo o qué onda a mí eso si me molesto y si se lo dije y te digo fueron dos se me quiso poner el cobrador y fue el primero que mande al cuerno y ya me baje y soy dios y todo jajaja ya me puedo aventar un trompo con los que quiera pero tampoco se puede hacer eso” ¿y que te respondieron? “ahí te va yo creo que esa respuesta es bien interesante es que todos, ese güey si me dijo ustedes los de las bicis creen que pueden andar de aquí para allá”

Finalmente, sobre **la producción del espacio, se representa desde la carencia y la posibilidad**, es decir que al no haber espacio material para los ciclistas parece haber una buena aceptación ante su futura producción.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>P.F.J.U.</i>	“Opino que es muy correcto, está muy bien realmente las bicicletas tienen ventajas muchas ventajas, es ambientalistas, es cómoda, realmente he tener una, nos hace mucha, nos hace falta mucho, un diciplina en este campo realmente es a lo que menos les hace caso, aquí no contamos con vías para bicicleta, no contamos con una cultura donde respeten a los ciclistas, considero que eso está muy bien”
<i>P.F.A.U.</i>	“Si, si estoy de acuerdo con que construyan una ciclovía.” -Por qué- “Pues por ejemplo cuando vas en... carreteras a distancias largas te encuentras siempre con... un grupo de ciclistas que ya sea que anden entrenando o alguna carrera, o ya sea particular pues si como choferes si debemos de respetarlos debemos de tener muy en cuenta eso, pero que ellos también aprendan a respetar.”

La representación de los ciclistas está muy vinculada al beneficio a la salud, y a su dinamismo, sin embargo, ese mismo dinamismo se asocia de forma negativa a su comportamiento al apropiarse del espacio de manera desregulada. A pesar de ello, se ve con perspectivas favorables que puedan contar con espacios específicos para ellos y como

vimos en el apartado anterior, si las condiciones fueran ideales sería el segundo medio de transporte más idealmente usado.

4.2.3 Representación del transporte público

El transporte público y sus prácticas, condensado para esta investigación en la figura de “la combi”, tiene una representación muy diferente a las dos anteriores, por ejemplo, **el acceso al espacio público prácticamente no aparece, se da por hecho**, que ya están en el espacio. Que le ocupan, por lo que no existe dificultad ni distanciamiento. En cambio, cuando se trata de **apropiación del espacio o dominio de este la representación se presenta con bastante fuerza**, esto se expresa a través de otras categorías como son la agresividad y la prisa. La presión económico – temporal que sufre este medio de transporte es notoria en sus prácticas espaciales materiales y representaciones. Respecto a la apropiación del espacio encontramos:

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>C.F.J.R.</i>	“Siempre se meten, para recoger pasaje, sin siquiera tener espacio, simplemente se meten”
<i>P.M.A.R.</i>	“mmmm...variado, en su mayoría hay conductores muy responsables y en otros no tanto, o al menos como cultura ideológica, creo que se pierde mucho el respeto hacia los demás y siempre interponen su “yo primero” antes de dar como un beneficio público”
<i>C.M..J.R.</i>	“En Tlaxcala ya hay muchas combis, y las calles no están diseñadas para tanto tráfico, tienen esa presión de la competencia entre ellos y no les importa si vienen personas en bici, pues le meten”

El dominio además aparece cercano al monopolio comercial, que representa la falta de opciones para decidir entre un servicio u otro. De la misma forma se vincula a la **colusión entre el gobierno y el gremio de transportistas**, referido en este caso como una mafia. Vale la pena recordar que en la representación del medio de movilidad que en el apartado anterior además encontramos que son quienes **son percibidos como los dueños de las calles**.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>M.M.A.R.</i>	“las paradas de las combis pues yo creo que hasta cierto punto esta de adorno no, porque varios puntos ahí que el chofer se tiene que orillar pasar pasaje y a estos morros les vale gorro se paran dónde quieren sube bajan gente donde quieren normalmente pues andan estorbando”
<i>P.F.A.U.</i>	“Los transportistas, los de las combis. “Porque siempre están saturadas las calles de combis te digo, ya sea la 20 de noviembre, ya sea la rivera, he los bulevares, siempre están llenos de combis, yo creo que ellos son los dueños de las calles.”
<i>M.F.A.R.</i>	“justamente porque no hay cultura y las autoridades a los que les dan preferencia a los taxistas y a los de las combis, a los autos particulares por lo regular no, porque los de tránsito se ganan su lana quitándote las palcas, aunque estés bien estacionado, ellos buscan como robarte, por eso digo que es una mafia” “yo creo que, porque no hay mucha competencia no, como tal, como que nada más hay un transporte de cierta línea de combis y como que no ha llegado la competencia como para que ellos puedan mejorar su servicio, porque la verdad si esta horrible, a parte huele horrible”

En cuanto a la producción del espacio en la representación social ellos no tienen un papel como productores, de hecho, aparece el Estado como la figura que les cede el espacio, es decir que, aunque en realidad los gremios de los transportistas condicionan la producción del espacio conforme a sus intereses, en la representación no aparecen vinculados de forma material a esta actividad.

Por otro lado, las expresiones que caen en categorías ajenas al análisis propuesto por la teoría de la Producción Social del Espacio, como son prisa y agresividad, en este medio de transporte en particular cobran relevancia, al formar con claridad una especie de subtexto del discurso de los usuarios de movilidad al referirse a “la combi”, en primer lugar, aparece la prisa, la velocidad vinculada a un sentido de competencia.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>U.F.A.U.</i>	“Pues yo siento que es también por lo mismo de que todos quieren correr al mismo tiempo, todos quieren ganar el pasaje, es el problema mayor, que tienen todos los choferes, la pelea por el pasaje.”

<i>M.M.A.R..</i>	“pues yo creo que también tiene que ver, este creo que les manejan tiempos, tienen que dar una vuelta en cierto tiempo entonces yo creo que también es eso o también entre ellos pues se van así como peleando no el pasaje si dejan pasar a alguien más el de la combi de adelante les va a ganar, el pasaje o cosas así, hay competencia, es lo que te decía hace rato, hay mucha este mucha competencia en el transporte público en ese sentido entre ello (además hay tramos largos entre ellos que coinciden mucho las rutas, que es ahí donde se compiten) “exacto”
<i>P.F.A.U.</i>	“Bueno, he, me ha tocado ver como hay este, trabajadores muy déspotas, también muy, como que siempre andan a las prisas, yo creo que ese es su problema de sus tiempos, porque siempre te traen a las carreras, siempre andan como de malas.”

La otra figura subtextual muy anclada a la representación de “la combi” es la **agresividad**. Que, aunque puede ser generalizada en todos los que intentan acceder o dominar los espacios de movilidad, en el caso de este medio de transporte se presenta como el más vinculado a esa práctica.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>U.M.J.U..</i>	“Pues yo siento que un poco agresiva porque digamos literalmente siento que quieren... más bien echan competencia con sus... competidores para ganar lo que se llama el pasaje.”
<i>M.F.A.R.</i>	“Son muy irrespetuosos, tanto para el peatón, yo también me pongo en el lugar del peatón, porque muchas veces vamos caminando, no respetan el semáforo por llegar rápido a cargar pasaje, te avientan el coche, casi casi te atropellan también a ti como peatón, eeehhh, si llevan prisa te van aventando la combi hasta que tú te puedas abrir y todavía te insultan, manejan horrible, son muy... pocas palabras para decirlas, pero muy muy mal...”
<i>M.M.A.R.</i>	“Entonces como yo veo, pues este como yo veo el transporte público son muy agresivos en su manera de manejar te avientan la camioneta, pues a lo mejor como uno ya está acostumbrado ya sabes viene una... una combi, una camioneta de esas deja que una de esas dejas que se pase, si no te va a ventar la camioneta y pues a lo mejor accidentar o te puede pasar algo.”

Resulta interesante como este tipo de representaciones como se puede notar en la última referencia, son cuestiones que se encuentran normalizadas y aceptadas, como si al ser imposible un cambio en la forma en la que ocupan el espacio, el resto de usuarios y

prácticas deben acoplarse, con ello reproduciendo esta misma lógica hacia otros usuarios más vulnerables. Por lo que es posible que esto explique el fundamento de los usuarios más vulnerables por exigir espacios específicos para ellos. Otra contradicción importante con los modelos de movilidad urbana sustentable que promueven la proliferación del transporte público como el medio de movilidad con mayor utilidad social, es que al menos en el caso de la ciudad de Tlaxcala se percibe saturado de unidades, de combis.

4.2.4 Representación de los motociclistas

La representación social de los motociclistas y sus prácticas se encuentra anclada a la idea de la velocidad y la agilidad que le confieren sus dimensiones y motorización, estas cualidades, sin embargo, son interpretadas de forma diferenciada, mientras que para los automovilistas aparecen como amenaza, **para los ciclistas aparecen como una especie de aliados en el acceso al espacio público**. Otra diferencia importante se reportó entre los motociclistas particulares y aquellos que forman parte de algún tipo de reparto.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>P.M.A.R.</i>	“Se comportan mejor que los automovilistas, son más respetables, tienen más esa sensibilización con el que va en bici y con el que va caminando, es como un respeto más de nivel que el que va en auto, respetan un poco más a los vulnerables”
<i>M.M.A.R.</i>	“Con la motocicleta tienes la ventaja de poder filtrar viene el tráfico parado, por decir esta motocicleta que es muy angostita puede pasar por el medio y llegar hasta el semáforo y pues de ahí hasta que se ponga en verde hay quien te ve por el retrovisor que ahí vienes y se hace a un lado así como que te da el paso y tu así de que padre no pero también hay otros que te ven y le avanzan otro poquito y te dan el cerrón para que no pases así como que diciendo si yo no avanzo tu tampoco, entonces hay de todo no, pero si la mayoría es eee... la mayoría de los automovilistas son un poco más prudentes con el motociclista particular , porque también hay los motociclistas repartidores de pizza y eso que son bastante atrabancados bastante alocados y si ese tipo de motociclistas también causan accidentes”

La mayoría de las expresiones y discursos que construyen **la representación social de los motociclistas han entrado en la categoría de apropiación del espacio**, que como ya hemos mencionado en el caso del acceso, se ancla a las características del vehículo, pero en este caso entrando en competencia y comparación con los automóviles, tanto en peso

y velocidad, empujándole a la disputa por el espacio de forma sustancialmente diferenciada respecto a la bicicleta, por mencionar un ejemplo.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>C.M.J.R.</i>	“El derecho que tiene un motociclista o un motociclista a ocupar el espacio de un auto, un carro no lo va a respetar”
	“Los motociclistas son más respetuosos con los ciclistas, al otro día hasta nos escoltó en Temetzontla, se puso hasta atrás, puso sus luces”
<i>Tp.M.A.U.</i>	“Claro, claro te repito aquí el manejar una motocicleta es como si llevaras un coche, si, como si llevaras un coche porque desafortunadamente o afortunadamente con el coche pues no te puedes, no puedes subirte a la banqueta, no puedes esto, lo que hace una motocicleta, si ya le.... ya le dio da la prisa pues se mete en los espacios que cabe, y todo eso entonces el manejar una motocicleta es cómo manejar un auto... un coche no deberías de invadir nada de los...”
<i>C.M.A.R.</i>	“pues yo lo veo como algo bien simplista son más kilos entonces es más problema también yo creo que también los mismos problemas que están expresando los mismo que se están vendiendo”
<i>C.F.A.R.</i>	“Los choferes son respetuosos, como ciclista me cuidan, pero con la moto ya se siente la competencia, y son más duros, te avientan la combi y cosas así.”

La representación en las dimensiones de dominio y producción resultó inexistente, lo cual nos hace encontrar que los motociclistas urbanos, se encuentran en un incómodo lugar entre la fuerza y tamaño de un automóvil y la vulnerabilidad y agilidad de una bicicleta, colocándole en una situación donde parece difícil apropiarse de espacios o luchar por ellos, pues automáticamente se piensa que ocupa el mismo y de la misma forma que los automovilistas. Esta condición, más el rechazo o miedo que reportamos en el apartado anterior, configuran la exclusión de este medio de movilidad tanto material como representacionalmente. De igual forma es de destacar que una de las categorías que más se asocia a este medio de transporte es la prisa.

4.2.5 Representación de los taxistas privados

Los taxistas privados, o bien las llamadas plataformas digitales -*Pronto*, en el caso tlaxcalteca- han sido disruptivas en todas las ciudades donde han entrado a operar, el caso de la Ciudad de Tlaxcala no es la excepción, como ya se mostró en el apartado anterior, cuentan con una buena percepción por parte de la ciudadanía, sin embargo, al tratar de mirar la representación de sus prácticas materiales y formas de producir el espacio nos **encontramos con poca información, esto se debe principalmente al “camuflaje”** que tienen pues parecen automovilistas particulares. En cuanto **al acceso a los espacios de movilidad se percibe que lo hacen ajustándose a las normas.**

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>M.F.A.R..</i>	“no bueno, pronto son... los que a mí me han tocado son super respetuosos, en cuestión de transito respetan los señalamientos si no se puede pasar no hay problema no se desesperan, no dicen palabras anti sonantes, que luego que uno se queda así de “bueeeno... ok...”, y bueno los taxis pues nada que ver”

En lo que respecta **a la apropiación del espacio, nuevamente la representación recae en un comportamiento “educado” o mesurado**, sin embargo, otra forma de apropiación del espacio, o al menos de su uso como forma de vida productiva puede verse en el conflicto político y social, donde se han encontrado manifestaciones de los trabajadores del transporte público en contra, y manifestaciones de choferes y sociedad civil a favor de la plataforma, es necesario mencionar que en ese caso la opinión pública, la representación social es favorable, al uso del espacio por los taxistas privados.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>U.F.A.U..</i>	“Porque los del taxi le meten más velocidad y como que manejan muy tosco y los del <i>pronto</i> no, porque como saben que tiene su tarifa y más que nada saben que a ellos a cualquier momento les llaman, atienden bien a sus clientes.

Como mencionamos, no es percibido dominio de este medio de transporte público por su “camuflaje”, de hecho, carece de representación en este sentido. Por otra parte, sí puede contemplarse que **su representación más significativa está vinculada a la producción del espacio público**, es necesario mencionar que como subtexto aquí aparece la

innovación como concepto reiterado, pues mediante ella, han cambiado la forma de usar los espacios de movilidad y la vida en la ciudad incluso, abriendo la posibilidad de desplazarse de forma menos costosa, más segura, más eficiente y en horarios más amplios a personas que normalmente no lo hacían, por ejemplo, las mujeres.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>M.F.A.R.</i>	“yo creo que ya necesitábamos un cambio ellos vinieron como a mover todo”
<i>C.F.A.R.</i>	“ <i>Pronto</i> abre posibilidades de transitar que no existían, democratiza la movilidad.
<i>Tp.F.A.R.</i>	“pues es una plataforma que vino a innovar Tlaxcala, la verdad es que fue una buena idea y siento que les falta mucho, por ejemplo, ahorita estaba viendo una nueva plataforma que salió no recuerdo ahorita el nombre, pero ya esa plataforma ya ofrece esa seguridad tanto para el conductor como para el usuario, entonces por mi parte <i>Pronto</i> vino a innovar, pero se está quedando”

Podemos observar, que no existe una sensación de saturación, pues parece parte del tráfico normal, a diferencia de “la combi”, además la representación social de los taxis privados está construida alrededor de tres factores muy claros, el primero es el alto contraste con su contraparte pública, el segundo es el conflicto y el discurso en medios impresos y digitales donde ha obtenido un gran apoyo, y el tercero es la reputación creada por parte de los usuarios dentro de sus círculos familiares o conocidos. De esta forma durante el estudio se encontró en varias ocasiones que gozaba de una representación social favorable y muy consolidada incluso entre quienes nunca han sido usuarios de este tipo de servicios.

4.2.6 Representación de los automovilistas particulares

El automóvil se ha convertido en un referente social, que no solo da una imagen de estatus que además en conjunto con otros inventos como el teléfono o el aeroplano instauraron los fundamentos materiales para los nuevos modos de pensar y experimentar el tiempo y el espacio (Harvey, 1990). El automóvil como objeto cultural es tan grande que tiene representaciones muy variadas y por momentos hasta contradictorias, por ello es de mucha utilidad recordar que la investigación tiene como técnica el análisis crítico del discurso,

por lo que retomaremos aquellas que denoten una contradicción social o implicación de dominio, poder o privilegio.

Dentro de las representaciones encontraremos una disparidad entre lo reportado en el apartado anterior de este capítulo, respecto a que el automóvil en varios aspectos es considerado como una opción favorable para moverse, y las representaciones del mismo al momento de ocupar y producir el espacio, en este caso es notorio, que **desde una perspectiva menos individualista se alcanzan a notar los inconvenientes sociales que provoca** aunque, de manera similar a los rasgos negativos del transporte público, están normalizados y no generan suficientes conflictos para comenzar a solicitar cambios en la forma de hacer las ciudades.

En el caso del **acceso y distanciamiento**, encontraremos que la representación nos muestra que es difícil para el automovilista acceder al espacio, pero al mismo tiempo, y principalmente, **se constituye como un actor que limita el acceso de los otros actores y a sí mismo**, no solo en las calles, incluso en espacios para otros usuarios -peatones y ciclistas especialmente- como las banquetas.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>P.M.J.U.</i>	“Al carro propio le cuesta más trabajo pues a veces por el tráfico, por la gente y por todos los hechos que hay en los diferentes transportes. “ehh sí, una vez este... iba con mi papá en el carro y al frente de nosotros por el mismo del tráfico se empezaron a pitar muchos y el conductor de adelante se bajó y le empezó a gritar al... pues al conductor de atrás y pues casi llegaron a los golpes, solo que llegaron, las patrullas pues ya pusieron orden.”
<i>U.F.A.U.</i>	“Hay a la hora pico, es muy mala pero muy mala, porque es un peliadero de semáforos, peliadero de todos, allí estamos, todos contra todos.” “La verdad es pésimo porque ya no puedes caminar tranquilamente. Una porque manejan, ya la gente no tiene la misma seguridad de los transportes y se suben hasta las banquetas, entonces ya como, se estacionan en las banquetas, entonces como ya no es seguro”
<i>C.M.J.R</i>	“Si puedo ni agarro el carro, es muy tedioso, está muy chiquito, se congestiona mucho, con que cierren una calle todo se vuelve un caos”
<i>C.M.A.R.</i>	“y no es tampoco para que me achique y no de que me indique y les haga reverencia a los automovilistas de eso se trata de compartir, pero si le voy

mostrando respeto y tampoco es miedo tampoco que me avasallen de porque ellos son carros y yo una bicicleta, pero si como, tal vez ellos lo han logrado ver no sé y si se abren”

La representación de los automovilistas particulares también resulta amplia en cuanto **a la apropiación**, misma que se da como una serie de entes individuales pero que comparten el sentido de que las calles son para los autos, y que **prácticamente es la única forma de moverse en la ciudad**, o la única dignificante al menos. Resulta curioso también como aparece de manera recurrente la carencia de “cultura vial” como si fuera la respuesta que solucionaría los actos abusivos y agresivos de apropiación y dominio del espacio. **De igual forma encontraremos de manera velada uno de los actos de apropiación del espacio más normalizados, el acto de “estacionarse”, lo cual reduce los espacios de movilidad, una perfecta alegoría de los espacios ocupados por objetos en lugar de las personas**, los espacios explotados para el beneficio personal en lugar del social, es una alegoría tan sencilla que incluso los automovilistas podrían comprenderla.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>C.F.A.R</i>	“En una ocasión sí me gritó un automovilista que me dijo: quítate estorbo”
<i>M.F.A.R</i>	“Pues, últimamente ya me he estado acostumbrando a las calles super chiquitas, quieren pasar veinte cuando se estacionan cincuenta, yo siento que no tenemos la cultura vial, entonces tú por más que respetas como tu forma de maneja y viene el de atrás y si no avanzas rápido ya te esta silbando o ya te está tocando el claxon, ya paso y te insultan, y te dicen... yo veo que nos falta mucha cultura vial, ¡bastante!”
<i>U.M.A.U.</i>	“mmm más bien con los automovilistas que si no hay gente, se pasan los semáforos, de eso si me he percatado, de que no ven, ósea ya están viendo y que todavía... el rojo, amarillo, y ya están rebasando, allí es cuando es lo malo.”
<i>P.F.J.U.</i>	“Dependiendo porque no si conozco varios casos en los que utilizan el auto para todo, para lo que sea realmente van al super, se llevan el choche, o son muy flojos para caminar”
<i>P.F.A.U.</i>	“A los (automovilistas) particulares se les dificulta más, porque es difícil por las combis, he porque hay muy pocos lugares donde estacionarse, yo creo que eso es lo que complica el, el andar en tu auto particular.”

El dominio del espacio se representa en dos sentidos, por una parte, **en la completa falta de accesibilidad para otros actores** especialmente ciclistas y la disposición espacial abierta para el **automovilista particular**, disposición reflejada en infraestructura. El dominio del espacio de movilidad por el automovilista particular además este licenciado por el estado de una manera superficial e irresponsable. Otra forma en la que se produce **el dominio del espacio es por la extensión de la propiedad que supone el automóvil**, situación que en hecho de transito se exacerba.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>C.F.J.R</i>	“En los cruceros grandes, las calles pues ya más, pues transcurridas por los automóviles allí es donde más me ha costado ir caminando cruzar de calle en calle.”
<i>C.M.J.R</i>	“No te respetan, no te dan el espacio”
<i>C.M.A.R.</i>	“a falta de educación a falta de madre también porque aquí y yo soy conductor y tengo mi licencia tipo B y en ningún momento la autoridad certifica que yo este capacitado para manejar” “que yo puedo manejar un avión que ha toda madre guey no me da para tanto, pero me la se o toma la “A”, a ciencia cierta así con autoridad no sabe usar las direccionales y pues ya se compró un coche ya debió de haber aprendido no”
<i>P.F.J.U.</i>	“cuando fue de hecho aquí por donde nosotros vivimos, he en una calle donde se cruzan venia un coche de arriba, el otro estaba estacionado y como que iba manejando una señora, dio un poquito más la vuelta paso a rosar con el otro y las personas dueñas del coche estaban comprando en la tienda de alado y luego se percataron del, de lo que paso y este, reaccionaron de manera agresiva obviamente, como que fueron luego luego a tocarle a los vidrios a la señora que iba manejando incluso el chavo el dueño del coche al que habían chocado hasta le abrió la puerta a la señora que iba conduciendo y le dijo pues sí, espérame ahorita me bajo, no sé cómo que, considero que estuvo un poquito agresiva su reacción
<i>C.F.A.R.</i>	“En el automóvil vas más seguro, hay más espacios para ti, más señales”

Finalmente, en la producción del espacio el automóvil particular tiene pocas representaciones, pero todas muy certeras, se habla de que el espacio está diseñado para ser ocupado por automóviles, ya sea en movimiento o estacionados.

<i>Enunciador</i>	<i>Lo referido</i>
<i>P.F.J.U.</i>	“Ammm, pues dentro de todos los que hay supongo que, prioridad podría ser, pues los coches particulares, pues porque en cualquier lugar vas a encontrar estacionamiento, en cualquier lugar vas a encontrar pues señalamientos para los coches realmente nunca vas, no. Es difícil encontrar estas donde ponen a las motocicletas o a las bicis, en muy pocos lugares los encuentras es un poco más inseguro y como que todos los lugares están adaptados para un coche.”
<i>C.F.J.R</i>	“Sí, creo que sí son muchos, pues para empezar siempre en las zonas céntricas hay muchísimos autos estacionados, y el transporte siempre está en movimiento, pero además de los autos estacionados hay muchos que van y vienen sobre las calles, siempre están ahí”

Otras categorías con las que el automóvil tiene una representación formada son las de agresividad y prisa, de hecho, en agresividad, se encuentran solo por detrás del transporte público. Nuevamente parece que la necesidad de llegar rápido a los destinos y la extensión de la propiedad en este caso de un bien tan simbólico como es el automóvil, suelen impulsar las prácticas agresivas para apropiarse y dominar el espacio.

4.2.7 Otras representaciones.

Durante el análisis crítico del discurso que se ocupó para conocer las representaciones sociales en torno a los diferentes medios de movilidad en la ciudad de Tlaxcala, se fueron encontrando otra serie de categorías de forma reiterada además de las propuestas en el apartado anterior de este capítulo y las categorías analíticas de Harvey. Esta serie alterna de categorías va desde la representación de ciertos objetos sociales como es la “cultura vial” y cualidades generales de la movilidad en Tlaxcala como es la “angostura” de sus calles.

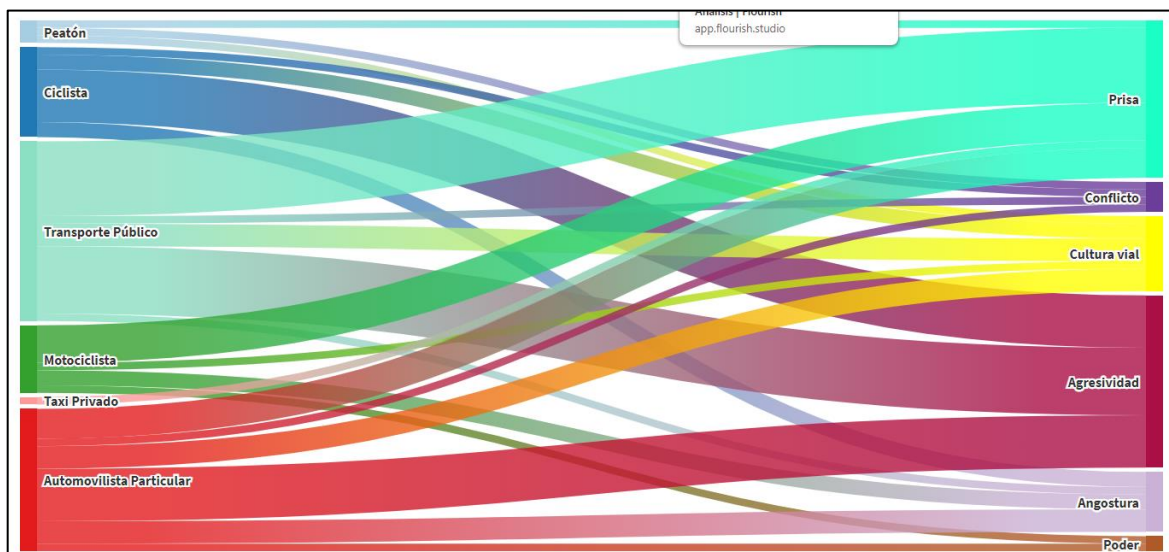
Hasta otras de carácter más general como pueden ser, la “prisa”, “agresividad”, “política” e incluso “sexo-género”. Y aunque no forman parte del análisis formalmente propuesto parece importante al menos describirlas a manera de subtexto de los discursos y las representaciones halladas en esta investigación.

Tabla 4.2 Otras representaciones en torno a la movilidad urbana en la Ciudad de Tlaxcala.

	Prisa	Agresividad	Angostura	Conflicto	Cultura Vial	Poder
Peatón	1	0	0	1	1	0
Ciclista	0	7	2	1	2	0
Transporte Público	10	9	1	1	3	0
Motociclista	5	0	2	0	1	1
Taxi Privado	1	0	0	0	0	0
Automovilista Particular	4	7	3	1	3	1

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 4.2 Otras representaciones en torno a la movilidad urbana en la Ciudad de Tlaxcala.



Fuente: Elaboración propia con datos de la tabla 4.2.

Agresividad

La agresividad aparece de forma recurrente dentro de las prácticas materiales espaciales de los diferentes actores, especialmente vinculado al automóvil particular y al transporte público como victimarios y los ciclistas y peatones como víctimas, al momento de referir estas acciones es notorio que sucede entre las categorías analíticas de acceso y distanciamiento, apropiación y dominio del espacio. Estas prácticas agresivas en el caso de transporte público se encuentran también vinculadas a la prisa provocada por la presión económica que ejerce la competencia en ese modo de movilidad.

Prisa

La prisa se encuentra expresada en la representación de todos los modos de movilidad y de todos los actores, todos llevan prisa, todos quieren circular más rápido, les falta tiempo. Sin embargo, destaca la representación de la prisa y su anclaje al transporte público, las motocicletas y los automovilistas particulares. En el caso del transporte público como se ha mencionado la proliferación de unidades, rutas que van por las mismas calles y las presiones económicas del modelo hombre camión, hacen que literalmente intenten ir cada vez más rápido. En tanto la prisa de las motocicletas está más vinculada a su diseño material y en el caso de los automovilistas particulares a la cotidianeidad.

Angostura

Como se refirió en el primer capítulo de esta investigación, la orografía de la ciudad de Tlaxcala y el tamaño pequeño que ha tenido a lo largo de su desarrollo histórico han configurado una ciudad con calles angostas, con pendientes y quebradas. Toda esta base material de la ciudad está muy anclada en la representación de la movilidad y la dificultad para compartir y ocupar el espacio reducido que existe.

Conflicto de Pronto vs Transportistas

La llegada de la plataforma digital Pronto, abrió una discusión social que no hallaba salida, las quejas sobre la calidad del transporte público, de taxis y combis especialmente, pero también la molestia por el monopolio en líneas de transporte como ATAH, estaban ahí,

pero no encontraban una salida articuladora, formaban parte del humor social negativo cotidiano.

Al existir materialmente una base que contrasta con las formas que causaban molestia, y que además aprovechó el alcance de redes sociales digitales, para construir una narrativa de que otras formas de moverse en la ciudad son posibles, de ser además un emprendimiento local, de Tlaxcala para los tlaxcaltecas, causó que por fin después de muchos años las personas sintieran que tenían opción para elegir y se constituye hasta el día de hoy como el hito a partir del cual el debate público sobre la movilidad comienza en la entidad, una movilidad motorizada que tiene grandes afectaciones a las ciudades, pero que en contraparte abre en la agenda pública y la representación social la importancia de mirar la movilidad y de actuar para mejorarla. El conflicto continúa expresándose en materia de un modelo viejo contra un modelo nuevo.

Falta de cultura vial

Es muy común en la representación social acudir a la cultura vial como la posible solución a los conflictos que se presentan entre los diferentes actores al momento de ocupar los espacios de movilidad, para la mayoría de los entrevistados es precisamente la ausencia de esta cultura vial la que provoca los malos comportamientos. Lo cierto es que aparece como un tipo de ideario de civilidad urbana, en el que los diferentes actores se respetan entre sí ¿ocupan sus espacios?.

Sin embargo, esta figura es engañosa en por lo menos dos sentidos. En primer lugar, no existe un consenso sobre ella, es una categoría ambigua que se ajusta las ideas que cada individuo y actor tienen del “deber ser” en las calles, algunas de esas ideas empiezan a verse permeadas por los principios de inclusión, seguridad y sustentabilidad, pero otras ideas se contraponen con directrices tan sencillas como la pirámide de la movilidad. En segundo lugar, esta categoría, aunque es relevante para transformar las prácticas y la movilidad en las ciudades no puede ser la central, pues entra exclusivamente en el campo de la concepción y la representación, mismos que como ya señalamos en el capítulo II sirven como reproductores, mientras que Harvey y Lefebvre conceptualizan con un peso mayor los espacios materiales. En ese sentido, la idea es que se puede actuar civilmente en el espacio si las condiciones materiales lo permiten.

Poder

Esta categoría aparece como subtextos de forma variada, por una parte, se encuentra la concepción para apropiarse o dominar el espacio, la cual se vincula fuertemente a los medios de movilidad, su tamaño, su velocidad, potencia e incluso valor económico, con la posibilidad de ocuparle para amedrentar a otros usuarios. Otra forma de concepción de poder se halla en la colusión que se señala entre el gremio de transporte público y las autoridades de gobierno, especialmente la manera en la que se les ha cedido el espacio.

Una más está en la ausencia de poder de los usuarios más vulnerables como peatones y ciclistas quienes en conglomeración es donde hallan la forma de hacerse de poder. Existe una ausencia de poder en la producción del espacio, si bien encontramos que se percibe que el espacio esta principalmente creado para los automovilistas particulares y apropiado por el transporte público, no se señala a ningún ente más allá de las autoridades con la capacidad de producir espacios.

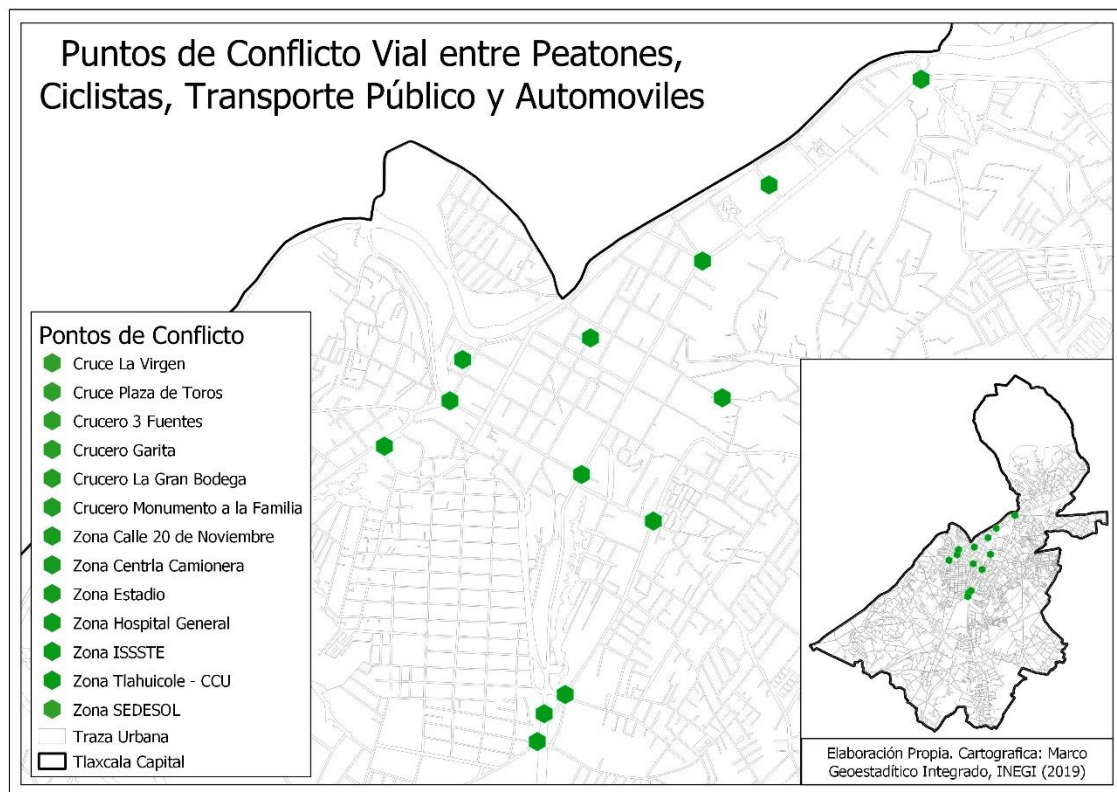
Sexo/Género

Si bien la perspectiva de género no fue uno de los ejes de esta investigación se incorporaron dos reactivos para conocer la representación de las prácticas espaciales de hombres y mujeres, entre lo cual se encontró que tanto hombres como mujeres caen en prácticas agresivas, sin embargo, se percibe que los hombres lo hacen en mayor cantidad. De igual forma en más de una ocasión las mujeres refirieron el dominio masculino que se expresa en forma de acoso o cuidado hacia ellas.

4.3 Análisis de datos cartográficos

El análisis de los datos cartográficos se realizó con el procesamiento de la información arrojada en las entrevistas, específicamente uno de los reactivos indagaba sobre los puntos de la ciudad de Tlaxcal donde los usuarios de los espacios de movilidad encontraban mayor conflicto o problemas para transitar. Este procesamiento de datos se realizó en el programa geográfico Qgis, se incluyeron todos los puntos que fueron mencionados independientemente de la frecuencia de su mención.

Mapa 4.1. Puntos de conflicto en la Ciudad de Tlaxcala.



Fuente. Elaboración propia.

Las zonas que en la representación social aparecen como las más conflictivas se encuentran en la zona centro del municipio y de la ciudad. Son puntos que se distinguen por contar con equipamiento urbano de relevancia como pueden ser servicios hospitalarios, centros comerciales, abasto o servicios públicos. También se encuentran los lugares donde se encuentran nodos importantes para el transporte público, sea la central de autobuses, paraderos o bifurcaciones de rutas.

4.4 Análisis de datos de observación participante.

A manera de triangulación de la información se realizaron visitas de campo aplicando la técnica de observación participante, en diferentes puntos de la zona central de la ciudad de Tlaxcala, en estas visitas se pudieron encontrar infraestructuras y prácticas que

materialmente expresan el conflicto por la ocupación del espacio en los diferentes niveles analíticos propuestos.

Fotografías 1 a 4 Peatones.



Fuente: elaboración propia.

Durante estas actividades se pudo observar que lo referido por peatones ocurre de manera normalizada en las calles de la ciudad de Tlaxcala, carencia de infraestructura adecuada, cruces seguros o invasión de estos son algunos de los ejemplos que se pudieron recopilar. En el caso ciclistas los conflictos por ocupar de manera descuidada espacios como el arroyo vehicular o las banquetas también aparecieron. Así como su disputa por hacerse de un lugar, de infraestructura, de espacio para ellos. También se pudo presenciar la forma en la que los motociclistas se han apropiado de un lugar en el espacio en el parque central.

Fotografías 5 a 9. Ciclistas y motociclistas



Fuente: elaboración propia.

De la misma forma se pudieron constatar esos momentos y lugares donde la percepción de que existen demasiadas unidades de transporte público es palpable, calles como la 20 de noviembre, el boulevard Mariano Sánchez que son afluentes del paradero más grande de la ciudad, el cual se encuentra en el mercado municipal, son la mejor muestra de ello. Por otra parte, fue posible registrar por lo menos un acto de manifestación del gremio de trabajadores del transporte público en contra de la aprobación de la reforma a la Ley de Comunicaciones y Transportes del Estado, en la que se incorporó oficialmente y para su regulación la figura de los taxis privados o taxis de plataformas digitales. Ello muestra, el grado de conflicto que ha existido en los niveles de dominio y producción del espacio entre estos dos actores.

Fotografías 10 a la 13. Transporte Público



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de automovilistas y taxis privados, todos bajo el esquema visual de automóviles particulares se pudo constatar que en los puntos cercanos al centro de la ciudad se generan ya con frecuencia embotellamientos y tráfico similar al de grandes ciudades, también se pudo observar la cantidad de espacio que ocupan de las calles y el arroyo vehicular especialmente, de tal forma que reducen la posibilidad de otros usuarios y de sí mismos para acceder al espacio. También se pudo registrar cómo espacios como las plazas cívicas del centro de la ciudad están configuradas en buena medida como centros de estacionamiento, por lo que se produce un espacio en el que se mezcla la relevancia de los peatones al interior de la plaza con el dominio indiscutible de los automóviles a su alrededor, produciendo un espacio hostil para los usuarios más vulnerables. También se encuentran ejemplos variados de automovilistas invadiendo espacios peatonales, cruces y

banquetas por mencionar algunos. En todas las calles la percepción es que los automóviles particulares son mayoría, que está bien que los espacios estén diseñados para estos, su materialidad, tamaño y velocidad, nos hacen olvidar que dentro van una o dos personas y que en comparación la cantidad de personas que viajan caminando, en bicicleta y como pasajeros en transporte público, en realidad ellos son la minoría.

Fotografías 14 a 17. Automóviles particulares.



Fuente: Elaboración propia.

4.5 Hacia un modelo de análisis politológico

Uno de los objetivos de esta investigación fue comenzar a puntualizar de qué manera se podría construir un modelo de análisis politológico de la producción social del espacio. Para ello es importante referir que existen algunos elementos teóricos que dan un buen fundamento para ello. Así se mostró en el capítulo II pues la teoría de la Producción Social del Espacio ya incorpora de forma intrínseca el poder y la crítica, sin embargo, las categorías analíticas propuestas por Harvey pueden ser revisadas y acotadas de tal manera que su operacionalización sea más clara.

De la misma forma es necesario incorporar a otros actores de esta escala, que en este caso fue la metrópolis, como son las autoridades encargadas formal y materialmente de producir los espacios públicos y los espacios de movilidad. De igual forma incorporar a las instituciones, leyes y reglamentos, con cuidado de no caer en un análisis de política pública pero que nos permita comprender el papel, el poder y las implicaciones de sus actos y mandatos en la producción y reproducción del espacio.

Y una vez que se toca el asunto de la escala, merece la pena incorporar a actores de escalas mayores que, aunque son externos, condicionan o crean la movilidad en ciudades pequeñas, la industria automotriz, las normas y políticas nacionales, los grupos de activismo, las corporaciones de construcción, las empresas de innovación y otros más. Tal vez de esa manera, con una intersección entre las variables analíticas de la teoría de la producción del espacio, y variables del enfoque sistémico sea posible construir un modelo análisis politológico que no caiga en verticalidad, centralidad o maniqueísmo.

Conclusiones

Para emitir las conclusiones de este documento se realizarán dos ejercicios, en primera instancia se dará respuesta a las preguntas lanzadas en la introducción de esta investigación, así como a los objetivos e hipótesis: a esto le llamaremos conclusiones de control. En segunda instancia se muestran las conclusiones obtenidas a lo largo de la elaboración de la investigación, estas serán nuestras conclusiones generales.

De control

<i>Preguntas empíricas</i>	<i>Respuestas</i>
<i>¿Cómo se manifiestan desde las representaciones sociales los conflictos entre usuarios de las diferentes modalidades de movilidad?</i>	Los conflictos se manifiestan desde la cotidianeidad y normalización de la disputa por los espacios de movilidad en la ciudad, disputa que se presenta con actitudes y actos agresivos, que se justifican bajo la figura de que todos tienen prisa y en el caso de algunos actores como son los trabajadores del transporte se justifica por la presión económica y la competencia. Otra figura que justifica moralmente a todos los tipos de usuario es el de “cultura vial” una expresión ambigua que se usa para manifestar creencias del “deber ser” en el espacio público más que estándares o prácticas que pongan al centro a los usuarios más vulnerables.
<i>¿Existen discursos, percepciones y representaciones en torno a la movilidad urbana que se interpelen o confronten entre sí?</i>	Sí, las percepciones y representaciones que más se interpelan y confrontan entre sí son las que giran alrededor de peatones y ciclistas y las formas en las que acceden y se apropian de los espacios, pues algunas representaciones les colocan como víctimas del resto y otras les colocan con actos descuidados y riesgosos.

¿De qué forma el estado actual de la movilidad en la ciudad de Tlaxcala afecta la calidad de vida y cuales son puntos de mayor anclaje y los de mayor conflicto?

Otra representación que se confronta es la del automovilista particular que en algunos casos se coloca como la modalidad más aspiracional para moverse en la ciudad, pero al mismo tiempo se le coloca con muchas complicaciones auto infligidas como el tráfico y un restrictor para que usuarios más vulnerables utilicen los espacios de movilidad.

Encontramos una movilidad urbana que permanece anclada al paradigma tradicional de “transporte” y “vehículos”. Muy alejado del nuevo paradigma que se centra en mover personas y construir ciudades más incluyentes y sostenibles.

El problema de la movilidad urbana en Tlaxcala se compone por un aumento desmedido en la cantidad de automóviles particulares, un sistema de transporte público anticuado y poco eficiente y una muy pobre oferta de infraestructura para la movilidad activa. Todo ello en detrimento de la vida y la calidad de vida de sus habitantes.

La inversión pública, federal, estatal y municipal se orienta de tal forma que en lugar de solucionar o atenuar los problemas mencionados los reproduce o aumenta.

Preguntas teóricas

Respuestas

¿Cómo las relaciones sociales producidas en los espacios de movilidad producen y reproducen el espacio urbano?

Los espacios son producto de las relaciones sociales, es decir, las relaciones sociales producen a los espacios y los espacios producen a las relaciones sociales, ambas son producto y productor el uno del otro. Si las prácticas y los espacios son desde valores hegemónicos y no existen conflictos o disrupciones con la suficiente potencia para afectar el sistema de producción social del espacio este se reproduce en los términos hegemónicos.

Esto puede constatarse de forma empírica con los resultados de esta investigación pues como se reportó en los resultados de peatones y ciclistas, ambos reproducen el sistema de movilidad en los términos hegemónicos pues los primeros carecen de representación social y los segundos de espacios de representación, mostrando que sus conflictos son de baja intensidad, los primeros como testigos y los segundos como actores excluidos y estas condiciones se retroalimentan hasta que sea posible crear una brecha en la hegemonía, principalmente en el campo espacial material (infraestructura).

¿Qué papel juegan las representaciones sociales y cómo caracterizan los conflictos derivados de las prácticas de movilidad?

Las representaciones sociales forman parte de la tríada de prácticas espaciales que producen el espacio, caracterizan los conflictos derivados de las prácticas de movilidad en términos de acceso y distanciamiento, apropiación, dominio y producción del espacio.

También se caracterizan con otra serie de categorías como son, prisa, poder, angostura, agresividad, cultura vial y conflicto.

Las representaciones se presentan en su gran mayoría en su carácter hegemónico y polémico, pocas dentro de la categoría emancipadora como son algunas de ciclistas y peatones.

Objetivos

¿Alcanzado?

Objetivo general

Explicar el fenómeno de la producción social de los espacios de movilidad en ciudades pequeñas usando las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad en torno a sí mismos y los espacios que usan, así como las tensiones que existen entre ellos, tomando como lugar de referencia la ciudad de Tlaxcala.

Los espacios de movilidad en las ciudades pequeñas se construyen desde una variedad de factores, entre ellos el rezago en materia normativa y de política pública, desde las representaciones se puede constatar la hegemonía cultural del automóvil como la mejor opción para moverse en la ciudad, los conflictos y tensiones se expresan en la cantidad de espacio que se dispone para todos los actores y como es mayormente ocupado por el automóvil el transporte público.

A manera de resumen, podemos explicar esta contradicción diciendo que ciudades pequeñas disponen de pocos espacios de movilidad y estos son angostos, mientras que los autos llevan una tendencia por diseño y por acciones de los tomadores de decisión a ocupar cada vez más espacio.

Objetivos particulares

1. *Contextualizar y caracterizar la movilidad urbana de la ciudad de Tlaxcala, destacando el papel de los diferentes actores y su incidencia en los modos de movilidad.*

Se contextualizó a profundidad en el capítulo I.

2. <i>Conocer las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad de la ciudad de Tlaxcala para identificar tensiones, contradicciones y consensos en el contenido de estas, así como su influencia en la caracterización de los espacios de movilidad.</i>	Se conocieron las representaciones y se presentaron a detalle en el capítulo IV, de la misma forma en ese capítulo se reportaron las tensiones, contradicciones y consensos y la caracterización de los espacios de movilidad y las prácticas en ellos. Las representaciones influyen como forma reproductora y normalizadora de prácticas agresivas al momento de usar y transitar en las calles y espacios de movilidad de la ciudad.
3. <i>Crear un modelo de análisis crítico de representaciones sociales en torno al problema de la movilidad urbana y la producción social del espacio en una ciudad pequeña.</i>	No se elaboró un modelo como tal, las capacidades del investigador solo fueron suficientes para reportar la forma en que realizó la investigación y algunos apuntes que cree necesarios para incorporar en la creación de un modelo del tipo mencionado. Aunque hay claras intenciones, argumentos y prácticas, tanto la teoría, las técnicas de indagación y procesamiento de la información de corte crítico, no se elaboró un modelo como tal. Pero se establecen antecedentes para la creación de uno en posteriores investigaciones.

Hipótesis

Las tensiones y consensos de las representaciones sociales de los actores que constituyen el sistema de movilidad de Tlaxcala son de baja intensidad, no escalan a conflictos abiertos, políticos o materiales, con excepción de los trabajadores de transporte público, el resto de los conflictos permanecen en la esfera discursiva, y posibilitan la reproducción del modelo actual, orientado primordialmente al uso del automóvil particular, a pesar de las afectaciones en la calidad de vida

El único conflicto que se ha expresado de forma material es el que se articula entre trabajadores del transporte público y los trabajadores de transporte de plataformas digitales.

El resto de los conflictos, aunque presentes con mucha claridad dentro de la esfera discursiva y representacional no escalan fuera de ello, por el contrario, desde la misma esfera discursiva aparecen elementos de normalización, reproducción y desfogue de ellos.

Hasta mediados del 2020 todos los actores asumían roles poco articulados de peatones y ciclistas y por lo tanto poca influencia en la producción del espacio. No fue sino hasta la segunda mitad del año cuando grupos de ciclistas recreativos comenzaron a articularse para buscar espacios de movilidad urbana segura. Por otra parte se reconoce el papel de gremios como los trabajadores del transporte público y su grado de condicionamiento al dominio y producción del espacio.

Aunque en la representación social se reconoce a “El automóvil” como un objeto que complica y afecta la movilidad, no se asocia a algún actor, pues son una serie de actores diluidos y de la misma forma no se vincula a los tomadores de decisiones como los principales productores de espacios que le dan prioridad y por tanto excluyen a usuarios más vulnerables.

Generales

1. Para estudiar los sistemas de movilidad urbana de ciudades pequeñas desde su propia escala, es posible modelizarles como mínimo con los elementos de orografía, habitantes y transporte. Mismos que se descomponen en morfología urbana, infraestructura, usuarios, trabajadores, tomadores de decisión y medios de transporte públicos, privados y mixtos. Si la intención es realizar un análisis con una escala superior se deberán incluir otra serie de actores que influyen en las ciudades pequeñas a pesar de no encontrarse físicamente en el territorio de estudio.
2. Existe una contradicción entre el modelo propuesto en la introducción de la investigación y las representaciones sociales halladas, esta contradicción es sobre la aparente centralidad que tienen en el modelo del problema empírico los usuarios, la infraestructura y los tomadores de decisión, en el caso de los usuarios se representa en términos de quienes se encuentran articulados y con capacidad de apropiarse y dominar el espacio y con quienes no tienen esta posibilidad. Los tomadores de decisiones no aparecen de forma espontánea en las representaciones sociales, salvo por su colusión con los actores articulados quienes son los trabajadores y dueños del transporte público. La centralidad de la infraestructura sí se presentó, pero en términos de su escasez y estrechez, no así en términos de diseño o una distribución incluyente de la misma.
3. El contexto geográfico, socioeconómico e histórico de Tlaxcala condiciona el desarrollo de su sistema de movilidad, en términos geográficos al erigirse una ciudad en un pequeño valle en medio de elevaciones menores genera un terreno accidentado que condiciona la morfología urbana, la infraestructura y la cantidad de espacio para la movilidad. La centralidad administrativa y de gobierno que ha tenido históricamente, sumado a los espacios educativos, recreativos y de abasto de escala mayor le convierte en un centro de importantes satisfactores de la ciudadanía y por tanto de alta cantidad de viajes, socioeconómicamente la desigualdad en los ingresos se muestra en las condiciones de movilidad, por un lado, el aumento de la cantidad de vehículos automotor y por otra parte un aumento en la demanda de transporte público.
4. Existe un desfase en las condiciones actuales del sistema de movilidad de la ciudad de Tlaxcala, el municipio y la entidad, en comparación con las tendencias nacionales e internacionales. Este desfase se presenta en el anclaje al paradigma de transporte en

lugar de la movilidad urbana, el aumento desmedido de su índice de motorización, la inversión pública destinada de manera desproporcionada al reparto modal y al mayor beneficio social, un poder legislativo que no ha logrado la promulgación de una ley de movilidad, ni el reconocimiento del derecho a la movilidad o las modalidades sustentables y activas en las leyes y reglamentos ya existentes.

5. La ciudad como objeto de estudio de la sociología implica que esta se vuelve productora de fenómenos sociales únicos en su tipo, de ahí surge la sociología urbana, sin embargo, esta puede ejercerse en diferentes escalas dependiendo del fenómeno urbano y social que se pretenda estudiar. Las escalas más aceptadas son la metrópolis, la megápolis y la metápolis.
6. Una de las teorías más robustas que han surgido como soporte de la sociología urbana es la teoría de la Producción Social del Espacio (PSE), desplegando una triada conceptual de espacios y prácticas espaciales explica como la interacción y flujo entre esos elementos produce y reproduce los espacios urbanos y los espacios de movilidad, sin embargo, es una teoría que en primera instancia con Henri Lefebvre carece de elementos para operacionalizar toda vez que parece cercana a un tipo de filosofía, ante ello conviene acudir a las categorías de análisis para la misma propuestas por David Harvey.
7. Ya que algunos de los elementos de la triada propuesta en la PSE son el espacio vivido, el espacio percibido y las representaciones espaciales, estos se constituyen como un puente teórico capaz de operacionalizar la investigación a través de la teoría de las Representaciones Sociales (RS).
8. Al hacer una revisión en de las teorías originales y de literatura sobre la metodología aplicable en ellas, se encontró que no existe un método único o especialmente recomendable en ninguna de ellas, por lo que la selección de esto dependió de los objetivos de la investigación y el objeto de estudio, concluyendo en la elección del enfoque cualitativo y la técnica del Análisis Crítico del Discurso (ACD). Este enfoque y técnica guiaron a la construcción de una muestra que de voz a los actores que no cuentan con acceso, apropiación, dominio y producción del espacio, ni a la agenda pública. De igual forma se construyó un instrumento para entrevista semiestructurada

como principal método de indagación en el fenómeno, las representaciones sociales, los discursos y las expresiones de los sujetos de estudio.

9. Los resultados se procesaron y presentaron de forma diferenciada dependiendo del tipo de reactivo, algunos fueron de mención espontánea cerrada, otros de ponderación, los más relevantes fueron reactivos abiertos. De esta manera se organizaron en resultados de representación de los medios de movilidad urbana, representación de las prácticas en los espacios de movilidad urbana, resultados cartográficos y de observación participante.
10. Los resultados de representación de los medios de movilidad urbana arrojaron que en la ciudad de Tlaxcala la principal cualidad por la que se elige un medio es la seguridad, seguido de la eficiencia, la economía, la comodidad y la salud, en ese orden de importancia. Cabe señalar que las entrevistas se realizaron en 2019, es posible que la importancia del factor salud sea más importante en la actualidad posterior a la pandemia provocada por SARS COV-19.
11. Además, los resultados de representación de los medios de movilidad muestran que el automóvil particular se constituye como la opción preferida, seguida de los taxis de plataformas digitales, de la misma forma muestra una contradicción entre las buenas cualidades de la bicicleta y su rechazo por incomodidad, el miedo a la motocicleta y de forma unánime la representación negativa del transporte pública en prácticamente todos los rubros, excepto en el económico.
12. Dentro de estos mismos resultados de la representación de los medios de movilidad, podemos encontrar que el caminar, los peatones, carecen de representación como un medio de movilidad a pesar de ser la actividad más natural y cotidiana por el cual nos trasladamos en tramos cortos, así como la percepción de que quienes actúan como dueños de la calle son quienes forman parte del transporte público y que los más excluidos son los ciclistas. De igual la representación del ideal de uso estando como primera opción el automóvil particular, seguido de la bicicleta y como rechazo permanente el uso del transporte público. Estos datos nos hacen ver la contradicción entre las representaciones del sistema de movilidad en la ciudad de Tlaxcala y los postulados de la movilidad urbana sustentable, como son la reducción en el uso del automóvil particular y el aumento en la oferta y calidad del transporte público. Las

representaciones sociales empujan la producción de un espacio en el modelo donde el automóvil es preponderante al resto de los otros medios de movilidad.

13. En cuanto a las representaciones de las prácticas en los espacios de movilidad urbana encontramos que las representaciones se encuentran asociadas mayormente en acceso/distanciamiento y apropiación, en el caso de la primera en la dificultad para peatones y ciclistas para apropiarse de los espacios. De menor forma la representación asociada a dominio se encuentra vinculada al transporte público y al automóvil como principales dominantes del espacio, sin embargo, aquí aparecen ciclistas y motociclistas como jugadores que buscan apropiarse de un espacio aprovechando su agilidad y ligereza. La categoría con menos representación es la de producción del espacio y esta se encuentra vinculada principalmente a transporte público en términos de una extensión de su dominio, pero aparece de forma disruptiva el taxi privado de plataforma digital como productor de nuevas formas de habitar y transitar en el espacio.
14. La representación de las prácticas en los espacios movilidad encontró una serie de categorías que no forman parte del cuerpo teórico ni de los objetivos de investigación pero que por su aparición frecuente en los discursos y expresiones de los sujetos se constituyeron como una especie de subtexto, entre ellas se encuentra la agresividad, la prisa, la angostura del espacio, la cultura vial, el conflicto, el poder, y algunas diferencias sexo genéricas.
15. Los resultados de la investigación permitieron contestar las preguntas empíricas y teóricas planteadas en la problematización, de igual formas el objetivo general y los objetivos particulares fueron alcanzados, excepto por el quinto objetivo particular, el cual contaba de elaborar un modelo de análisis politológico de las representaciones sociales de la movilidad urbana y sus implicaciones en la producción del espacio. El tiempo y las capacidades técnicas para elaborarle no ha sido suficientes, a pesar de ello se dejan algunas notas que encaminan hacia la elaboración de un modelo de este tipo, las notas mencionan la necesidad de integrar actores de otras escalas y operacionalizar con técnicas del enfoque sistémico.
16. Los resultados permitieron comprobar la hipótesis pues se encontró que el único conflicto que se había expresado de forma material y escalado a la agenda pública y de gobierno era el que se articuló entre trabajadores del transporte público y los trabajadores de transporte de plataformas digitales, al menos hasta la primera mitad del 2020, pues como ya se explicó en las conclusiones de control las agrupaciones ciclistas iniciaron a abrir brecha en el sistema de movilidad urbana a partir de agosto de ese

mismo año El resto de los conflictos, aunque presentes con mucha claridad dentro de la esfera discursiva y representacional no escalan fuera de ella, por el contrario, desde la misma esfera discursiva aparecen elementos de normalización, reproducción y desfogue de ellos. Todos los actores asumían los roles poco articulados de peatones y ciclistas y por lo tanto poca influencia en la producción del espacio. En contra parte se reconoce el papel de gremios como los trabajadores del transporte público y su grado de condicionamiento al dominio y producción del espacio. Por otra parte, aunque en la representación social se reconoce a “El automóvil” como un objeto que complica y afecta la movilidad, no se asocia a algún actor, pues son una serie de actores diluidos y de la misma forma no se vincula a los tomadores de decisiones como los principales productores de espacios que le dan prioridad y por tanto excluyen a usuarios más vulnerables.

17. Fenómenos como el arribo de nuevas formas de movilidad como el taxi de plataformas digitales o la revalorización de viejas formas como el uso de la bicicleta, aparecen como objetos de estudio susceptibles de ser abordados en otras investigaciones que tengan como finalidad comprender el grado de influencia de actores, narrativas y representaciones externas a la metrópoli en la construcción de su sistema de movilidad y la producción de la ciudad y sus espacios.
18. Otro objeto de estudio que quedó fuera de esta investigación y podría ser de relevancia para continuar comprendiendo la producción social de las ciudades es estudiar a los tomadores de decisiones públicas de las ciudades pequeñas, indagar sobre las directrices de sus comportamientos al elegir producir espacios de características distintas entre los sistemas de movilidad de baja y alta calidad.

Bibliografía

- Alonso Rebolledo, R. (27 de febrero de 2017). *El economista*. Obtenido de <https://www.eleconomista.com.mx/politica/Cuales-son-las-10-ciudades-con-mas-trafico-vehicular--20170227-0012.html>
- Amar, G. (2011). *Homo Mobilis*. Buenos Aires, Argentina: La crujia ediciones.
- Andrade Ochoca, S., & Angel, M. G. (2018). La seguridad vial y los puentes (anti) peatonales en México y América latina. *ANTROPOLOGÍA Revista interdisciplinaria del INAH*, 32-42.
- Angenot, M. (2012). *El discurso social*. Buenos Aires, Argentina: Editores Siglo XXI.
- Arana Hernández, S. (1998). *Dinamica demográfica y crecimiento urbano en el sistema de ciudades del estado de Tlaxcala (periodo 1960 -1995)*. Tesis de Maestría en Análisis Regional: CIISDER - UAT.
- Arroyo. (2014). *Factores que intervienen en una mala calidad en el transporte público*. Tlaxcala.
- Ayuntamiento de Tlaxcala. (02 de mayo de 2017). *Plan Municipal de desarrollo 2017-2021*. Obtenido de [www.capitaltlaxcala.gob.mx: http://www.capitaltlaxcala.gob.mx/wp-content/uploads/2018/07/Plan-Municipal-de-Desarrollo-Tlaxcala-Revisado-para-presentacion-ante-cabildo.compressed-1.pdf](http://www.capitaltlaxcala.gob.mx/wp-content/uploads/2018/07/Plan-Municipal-de-Desarrollo-Tlaxcala-Revisado-para-presentacion-ante-cabildo.compressed-1.pdf)
- BID, Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *El porque de la relación entre género y transporte*. Obtenido de BID Transporte Urbano: <https://publications.iadb.org/bitstream/handle/11319/7441/El-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte.PDF?sequence=4&isAllowed=y>
- Bustamante López, C. (1995). *La ciudad de Tlaxcala durante el Prosperato*. Tesis de Maestría en Estudios Regionales : Instituto Mota.
- Bustamante López, C. (2006). La ciudad de Tlaxcala del silgo XVI al siglo XX. En E. Velasco Delgado, & C. Bustamante López, *La ciudad de Tlaxcala y su Zona conurbada* (págs. 7-48). Tlaxcala, Tlaxcala: Universidad Autonoma de Tlaxcala - CIISDER.

- Casas, G. (2015). Espacios, territorios y ciudades: una visita antropológica. *Ludus Complexus*.
- Casas, G., Delgado, A., & Ortiz, P. (2019). Dialógica bioculturalidad-sustentabilidad para la investigación territorial. En R. Rivera Pérez, & J. A. Andrade Salazar, *Reflexiones sobre investigación integrativa. Una perspectiva inter y transdisciplinar*. (págs. 107-122). Kavilando-RediPaz.
- Castillo, R. (2017). *Representaciones sociales del transporte público*. Tlaxcala, Tlax.
- Checkland, P. (1993). *Pensamiento de sistemas, práctica de sistemas*. México: Limusa.
- CONEVAL. (2015). *POBREZA A NIVEL MUNICIPIO 2015: PUEBLA*. Obtenido de CONEVAL:
https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Puebla/Paginas/pobreza_municipal2015.aspx
- CONEVAL. (2015). *POBREZA A NIVEL MUNICIPIO 2015: TLAXCALA*. Obtenido de CONEVAL:
https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Tlaxcala/Paginas/pobreza_municipal2015.aspx
- CONEVAL. (2016). *Indicadores de desigualdad 2010*. Obtenido de www.coneval.org.mx:
<https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Tlaxcala/Paginas/desigualdad.aspx>
- CONEVAL. (2016). *Pobreza a nivel municipal 2015*. Obtenido de www.coneval.org.mx:
https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Tlaxcala/Paginas/pobreza_municipal2015.aspx
- CONEVAL. (2018). *LA ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA: ANEXO ESTADISTICO*. Obtenido de CONEVAL:
https://www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/Grado_accesibilidad_carretera.aspx
- Cucó, J. (2004). *Antropología urbana*. Barcelona : Ariel.
- De la Manche, J. (26 de mayo de 2014). *Wikimedia Commons* . Obtenido de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tlaxcala_Relieve.gif

- Delgado, J. M., & Gutierrez, J. (2007). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. MADrid: Editorial Síntesis, S.A.
- Delgado, J. M., & Gutierrez, J. (2007). *Métodos y técnicas cualitativas de investigación en ciencias sociales*. Madrid: Editorial Sintesis.
- Escudero Peña, N. (2017). *Movilidad urbana y ciudad sustentable, las experiencias de los casos de Cutitiba y Nantes*. Chile: Fondo de Cultura Económica.
- García Vazquez, C. (2016). *Teorías e historia de la ciudad contemporanea*. Barcelona: Gustavo Gili SL.
- Harvey, D. (1990). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires, Argentina: Amorrortu editores.
- IMCO. (10 de Septiembre de 2018). *El costo de la congestión: vida y recursos perdidos*. Obtenido de IMCO: <https://imco.org.mx/temas/costo-la-congestion-vida-recursos-perdidos/>
- IMCO. (10 de Septiembre de 2018). *El costo de la congestión: vida y recursos perdidos (Base de datos completa)*. Obtenido de IMCO: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/09/Estudio-Nacional-Costo-Congestion-ST-IMCO-1.xlsx>
- INAFED. (2010). *Enciclopedia de los municipios de México*. Obtenido de <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM29tlaxcala/index.html>
- INEGI. (1984). www.inegi.org.mx. Obtenido de Servicios cartográficos: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/geografia/tematicas/Geologia_hist/1_50_000/702825641023.pdf
- INEGI. (14 de julio de 2007). www.inegi.org.mx. Obtenido de Mapa de climas de tlaxcala: <http://mapserver.inegi.gob.mx/geografia/espanol/estados/tlax/clim.cfm>
- INEGI. (2015). *Número de habitantes: Puebla*. Obtenido de INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/pue/poblacion/default.aspx?tema=me&e=21>
- INEGI. (2015). *Número de habitantes: Tlaxcala*. Obtenido de INEGI: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/tlax/poblacion/default.aspx?tema=me&e=29>

- INEGI. (2018). *INEGI Accidentes de Tránsito Terrestre*. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
- INEGI. (2018). *Vehiculos*. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>
- INEGI. (2019). *Estadística de vehículos registrados en circulación 1980-2018*. INEGI.
- ITDP. (Marzo de 2020). *Ventajas de los pasos a nivel de piso*. Obtenido de [www.mexico.itdp.org](http://mexico.itdp.org): <http://mexico.itdp.org/noticias/itdp-presenta-documento-sobre-las-ventajas-de-cruces-a-nivel-sobre-puentes-peatonales/>
- Jodelet, D. (1989). Representations sociales: domaines en expansion. En J. Denise, *Les representations sociales*. París: PUF.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción social del espacio*. . Madrid, España: Capitan Swing.
- Martinez, M. C. (2001). *Análisis del discurso y práctica pedagógica*. Buenos Aires: Altamira.
- Merrefield, A. (2002). *Metromarxism: a marxist tale of the city*. Londres : Routledge.
- Monedero, J. C. (2009). *El gobierno de las palabras*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica.
- Monedero, J. C. (2013). *Curso urgente de política para gente decente*. Barcelona: Editorial Seix Barral, S.A. .
- Moscovici, S. (1988). *Psicología Social*. Barcelona: Paidós.
- Olguin, I. (02 de 11 de 2017). *Union Puebla*. Obtenido de <http://www.unionpuebla.mx/articulo/2017/11/04/transporte/waze-ubica-puebla-como-la-peor-ciudad-para-manejar>
- Ortiz - García, J. M. (2006). Guía descriptiva para la elaboración de protocolos de investigación. *Salud en tabasco*, 530-540.
- Peña Zepeda, J. (2013). La representación social. Teoría, método y técnica. En M. L. Tarrés, *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. (págs. 299-337). Ciudad de México: El Colegio de México.
- PNUD. (Marzo de 2014). *Índice de Desarrollo Humano Municipal en México: nueva metodología*. Obtenido de Programa de Naciones unidas para el Desarrollo: http://www.undp.org.mx/IMG/pdf/IDH_municipal_PNUD.pdf

- Rizo, M. (2006). Conceptos para pensar lo urbano: el abordaje de la ciudad desde la identidad, el habitus y las representaciones sociales. *Bifurcaciones, revista de estudios culturales urbanos*.
- Romero Renau, L. (2011). La explosión de la movilidad urbana en ciudades pequeñas: un problema creciente. *Transporte y territorio*.
- Santander, P. (2011). Por qué y como hacer Análisis del Discurso. *Cinta de Moebio*, 207-224.
- SEDATU. (2018). *Anatomía de la Movilidad en México: hacia donde vamos*. Obtenido de <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/anatomia-de-la-movilidad-en-mexico-hacia-donde-vamos?idiom=es>
- SEDATU, GIZ & BID. (2018). *Anatomía de la movilidad en México: Hacia dónde vamos*. Obtenido de Portal Único del Gobierno : https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf
- SEGOB SEDATU & GIZ. (2020). *Diagnostico normativo en materia de movilidad: Proceso nacional de armonización normativa en materia de movilidad*. México: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).
- SIN TRAFICO & IMCO. (2018). *1er Estudio Nacional del Costo de la Congestión: México 2018*. Obtenido de IMCO: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/09/%C2%BFCu%C3%A1nto-cuesta-la-congesti%C3%B3n-en-M%C3%A9xico.pdf>
- Tarrés, M. L. (2018). Lo cualitativo como tradición. En M. L. Tarrés, *Observar, escuchar y comprender: sobre la tradición cualitativa en la investigación social* (págs. 37-61). Ciudad de México: El Colegio de México, FLACSO México.
- Ullán de la Rosa, F. J. (20014). *Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Van Dijk, T. A. (2009). *Discurso y Poder: contribuciones a los Estudios Críticos del Discurso*. Barcelona: Editorial Gedisa, S.A.
- Wagner, W., & Hayes, N. (2011). *El discurso de lo cotidiano y el sentido común: La teoría de las representaciones sociales*. Barcelona, España: ANTHROPOS - CIICH.

- Wilber, K. (1996). *Sex, Ecology, Spirituality: The Spirit of Evolution*. Madrid, España: GAIA Ediciones .
- Zapata-Barrero, R., & Sánchez-Montijano, E. (2011). *Manual de investigación cualitativa en la ciencia política*. Madrid: Editorial Tecnos.
- Zunino Singh, D. (2017). Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Transporte y Territorio*, 1-8.

Anexo

Guía para entrevista semi estructurada

		UATx - CIISDER Maestría en Análisis Regional “Sistema de representaciones de la movilidad urbana” Guía de entrevista			
“Hola buenos días, estamos realizando una investigación sobre la forma en la que los tlaxcaltecos se mueven por su ciudad, como perciben a los otros habitantes y el uso del espacio público ¿me permite entrevistarlos? Tomará alrededor de 30 minutos”					
1. Datos de control					
1.1. Fecha: _____					
1.2. Lugar: _____					
1.3. Número Único de Entrevista: _____					
1.4. Entrevistador _____					
2. Caracterización de usuario					
2.1. ¿Trabaja como chofer de algún tipo de transporte? (si responde que no, saltar a 2.3) ¿Cuál?					
2.2. ¿Cómo describiría a sus usuarios o clientes?					
2.3. ¿Cuál es el medio de transporte que ocupa más?					
2.4. ¿Cuántas veces a la semana lo ocupa?					
2.5. ¿Cuánto tiempo lo ocupa al día? ¿cuánto duran sus traslados?					
2.6. ¿Cuál es el medio de transporte que ocupa menos?					
2.7. ¿Cuándo fue la última vez que lo utilizó?					
3. Nociones de cada medio transporte y sus usuarios					
3.1. Transporte público					
3.1.1. Combis					
3.1.1.1. ¿Cómo describiría su experiencia al usar combis?					
3.1.1.2. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de quienes manejan combi al transitar por las calles?					
3.1.1.3. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?					
3.1.2. Camiones (ATAH, Flecha Azul, camiones urbanos)					
3.1.2.1. ¿Cómo describiría su experiencia al usar camiones?					
3.1.2.2. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de quienes manejan los camiones al transitar por la ciudad?					
3.1.2.3. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?					
3.1.3. Taxi público (de sitio)					
3.1.3.1. ¿Cómo describiría su experiencia al usar taxis de sitio, de los blancos?					
3.1.3.2. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los taxistas al transitar por las calles?					
3.1.3.3. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?					



3.2. Transporte mixto

3.2.1. Taxi privado (Pronto u otra plataforma)

- 3.2.1.1. ¿Cómo describiría su experiencia al usar Taxis de plataforma? como pronto u otras.
- 3.2.1.2. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los choferes de pronto al transitar por las calles?
¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?

3.2.2. Conflicto abierto

- 3.2.2.1. ¿Qué opina de sus manifestaciones recientes de los transportistas? (vs Pronto y aumento de tarifa)
- 3.2.2.2. ¿Recuerda otro momento en el que se hayan manifestado u otro conflicto con ellos?

3.3. Transporte Privado

3.3.1. Auto particular

- 3.3.1.1. ¿Su familia tiene auto? ¿Usted lo maneja o va como pasajero?
- 3.3.1.2. ¿Cómo describiría su experiencia al usar auto particular?
- 3.3.1.3. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los automovilistas al transitar por las calles?
- 3.3.1.4. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?
- 3.3.1.5. ¿Recuerda cuándo colocaron los parquímetros en la ciudad? ¿se realizó alguna manifestación por inconformidad? ¿Recuerda otro evento complicado con los automovilistas? ¿O alguna vivencia?

3.3.2. Motocicleta

- 3.3.2.1. ¿Tiene motocicleta? (Si contesta que no hay que pedirle como se lo imagina)
- 3.3.2.2. ¿Cómo describiría su experiencia al usarla?
- 3.3.2.3. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los motociclistas al transitar por las calles?
- 3.3.2.4. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?
- 3.3.2.5. ¿Recuerda algún momento u hecho problemático con los motociclistas? ¿o alguna vivencia personal?

3.3.3. Bicicleta

- 3.3.3.1. ¿Posee una bicicleta? (si contesta que no hay que pedirle que se lo imagine, o si lo recuerda usar en otra etapa de su vida)
- 3.3.3.2. ¿Cómo describiría su experiencia al usar bicicleta?
- 3.3.3.3. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los ciclistas al transitar por las calles?
- 3.3.3.4. ¿A qué cree que esto se deba? ¿Cree que esto, continúe así, mejorará o empeorará?



3.3.3.5. ¿Qué opina de las manifestaciones que realizan para que se les cuide más? ¿Recuerda cuando se colocó una ciclovía en el centro? ¿Recuerda otra ocasión o vivencia problemática con ciclistas?

3.4. Caminar

- 3.4.1.1. ¿Cómo describiría su experiencia al caminar por la ciudad?
- 3.4.1.2. ¿Cómo observa y describiría el comportamiento de los peatones al transitar por las calles?
- 3.4.1.3. ¿Cree que esto mejora o empeora? ¿Las banquetas y puentes para peatones?
- 3.4.1.4. ¿Recuerda alguna manifestación de peatones? ¿Recuerda algún hecho problemático que involucre a peatones?

4. Axiología de la movilidad

4.1. Características

4.1.1. Por favor, para esta pregunta podría ordenar las siguientes características de los transportes, según el grado de importancia que tengan para usted:

Características	No.
Seguridad	
Economía	
Salud	
Eficiencia	
Comodidad	

4.2. Caracterización de medios de transporte

- 4.2.1. ¿Qué medio de transporte piensa que es el más seguro y por qué? ¿cuál es más inseguro? Y ¿por qué?
- 4.2.2. ¿Qué medio de transporte piensa que es el más barato y por qué? ¿cuál es más caro? ¿y por qué?
- 4.2.3. ¿Qué medio de transporte piensa que es el más saludable y por qué? ¿cuál es menos saludable? Y ¿por qué?
- 4.2.4. ¿Qué medio de transporte piensa que es el más eficiente y por qué? ¿cuál es menos eficiente? Y ¿por qué?
- 4.2.5. ¿Qué medio de transporte piensa que es el más cómodo y por qué? ¿cuál es menos cómodo? ¿Y por qué?

5. Uso del espacio público



5.1. Apropriación del espacio y exclusión

- 5.1.1. ¿Usted percibe que se le da prioridad a un medio de transporte?
5.1.2. ¿A cuál? ¿Por qué piensa eso? ¿cómo percibe eso?
5.1.3. ¿Qué opinión tiene de la infraestructura para:
5.1.3.1. ciclistas,
5.1.3.2. peatones,
5.1.3.3. taxistas,
5.1.3.4. Combis
5.1.3.5. Calles
5.1.4. Además de la infraestructura ¿Ha visto señalética? ¿Letreros? ¿pasos? (¿para ciclistas, peatones, o de transporte público?
5.1.5. ¿Por qué cree que no encuentra? ¿le había tomado atención a esto?
5.1.6. De todos los mencionados ¿quién cree usted que se siente dueño de la calle?
5.1.7. y ¿a quién le costará más trabajo transitar por la calle?

5.2. Percepción sexo-género

- 5.2.1. ¿Cómo percibes a los hombres en la calle, cómo describirías su comportamiento?
5.2.2. ¿Cómo percibes a las mujeres, cómo crees que se comportan?

5.3. Lugares y situaciones de conflicto

- 5.3.1. Por otra parte. ¿En qué lugares ha observado que se complica más moverse en la ciudad?
5.3.1.1. podría explicarme esa situación, recordar cómo fue.

5.4. Deseo y rechazo de modalidades de transporte

- 5.4.1. ¿Cuál es el medio de transporte que le gustaría usar siempre? ¿Por qué?
5.4.2. ¿Cuál es el medio de transporte que no le gustaría usar nunca? ¿Por qué?

6. Identificación y Sociodemográficos del entrevistado

- 6.1. Nombre: _____
6.2. Edad: _____
6.3. Ocupación: _____
6.4. Gremio de movilidad: (Asignado por el entrevistador, pueden ser más de uno)

Gremio	Elegir una o más opciones
Conductor de combi	
Conductor de camión	
Conductor de taxi	
Conductor de taxi privado	

