



*Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística*  
Año 7, vol. XIV, enero-julio 2020  
ISSN: 2007-2023  
[www.acspyc.es.tl](http://www.acspyc.es.tl)

## **Criminología vial: La construcción social de los siniestros viales a través del análisis de cinco agentes: Un estudio comparativo de las ciudades de León y Aguascalientes**

### **Road criminology: The social construction of road accidents through the analysis of five agents: a comparative study of the cities of Leon and Aguascalientes**

Fecha de recepción: 10/09/2019

Fecha de aceptación: 25/10/2019

**Dr. Francisco Israel Hernández Fernández**  
Universidad de Guanajuato-Campus León  
[pacohf20@hotmail.com](mailto:pacohf20@hotmail.com)  
México

#### **Resumen**

Este trabajo centra su objeto de estudio en cinco agentes viales: 1) los conductores de vehículos automotores, 2) los pasajeros de los vehículos, 3) los peatones, 4) los ciclistas y 5) los motociclistas. Todos ellos considerados agentes, al momento de coincidir en el siniestro y conforman esta primera categoría de "agentes viales", únicamente en los "hot spots" o "puntos calientes o rojos" del espacio vial con mayor frecuencia de siniestralidad que conforman las ciudades de León y Aguascalientes. El método de trabajo para esta investigación analiza la *acción social* a través del sistema urbano, donde las prácticas sociales de los agentes viales se someten a una planeación urbana que no pueden cambiar, pero sí apropiarse; uno no puede existir sin el otro. El sistema urbano crea al agente vial y el agente vial recrea al sistema urbano. Dentro de la metodología se establecen tres grandes indicadores: 1) Los hechos de tránsito terrestre clasificados como *siniestros viales*, para el cual se realizó una definición de inclusión y exclusión; utilizando la síntesis estadística y el análisis geográfico para identificar los puntos de ambas ciudades con mayor siniestralidad vial (*hot spots*). Los instrumentos de análisis fueron las bases de datos y mapas digitales de los mismos, difundidos por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). 2) Las *pautas y normas de desplazamiento*; mediante este

#### **Abstract**

This work focuses its objective on five road agents: 1) motor vehicle drivers, 2) vehicle passengers, 3) pedestrians, 4) cyclists and 5) motorcyclists. All of them considered agents, at the time of matching in the accident and make up this first category of "road agents", only in the "hot spots" or "hot or red spots" of the most often sinister road space that make up the cities of Leon and Aguascalientes. The working method for this research analyses social action through the urban system, where the social practices of road agents are subjected to urban planning that cannot change, but can be appropriated; one cannot exist without the other. The urban system creates the road agent and the road agent recreates the urban system. Three major indicators are set out within the methodology: 1) Land transit events classified as road accidents, for which a definition of inclusion and exclusion was made; using statistical synthesis and geographic analysis to identify the points of both cities with greater road accidents (hot spots). The analysis tools were the databases and digital maps of them, disseminated by the National Institute of Statistics and Geography (INEGI). 2) Displacement guidelines and rules; This indicator made known the flows of road agents in the hot spots previously identified, according to the frequency of road accidents; so previously designed observation scripts and questionnaires



indicador se conocieron los flujos de los agentes viales en los *hot spots* previamente identificados, de acuerdo con la frecuencia de siniestros viales; por lo que se utilizaron guiones de observación y cuestionarios previamente diseñados, tomando como ejes rectores las leyes de movilidad de ambas ciudades. 3) La construcción de una *cultura vial* por los agentes viales, entendida como el significado de la realidad urbana en el campo vial y su relación con la conducta de los agentes viales, caracterizada por el tiempo y los Sistemas de Mensaje Primario (SMP) desarrollados por Hall (Hall, 1990) que aportan una explicación cultural en el análisis de los hechos de tránsito terrestre que terminan en siniestros viales.

were used, taking as guiding axes the mobility laws of both cities. 3) The construction of a road culture by road agents, understood as the meaning of urban reality in the road field and its relationship with the conduct of road agents, characterized by time and Primary Message Systems (MPS) developed by Hall (Hall, 1990) which provide a cultural explanation in the analysis of land transit events ending in road accidents.

**Palabras clave:** Agentes viales; Cultura vial; Planeación urbana; Seguridad vial; Espacio público.

**Keywords:** Public space; Road agents; Road culture; Road safety; Urban planning.

## Objetivo

Conocer las principales características que conforman y definen a los agentes viales, así como los principales usos que le dan al campo vial (intersecciones o caminos), sus costumbres, sus prácticas y estrategias para luchar por un espacio en los traslados o recorridos que involucran movilidad urbana.

## Introducción

El problema de los hechos de tránsito terrestre que concluyen en siniestros viales, homicidios culposos, lesiones culposas y daño a las cosas, son generalmente explicados por factores causales del vehículo: El clima, la infraestructura vial o errores humanos que se producen fortuitamente; desde la perspectiva sociológica y antropológica, éstos hechos representan un proceso social construido que involucra a los distintos "agentes" dentro de una lucha por el espacio vial en las ciudades, éstos reproducen violencia, criminalidad y conductas de riesgo determinadas por el tipo y forma de desplazamiento, donde los grupos vulnerables suelen ser los más afectados.

Los agentes viales reproducen una cultura vial, entendida no solamente como un conjunto de códigos colectivos o un repertorio colectivo de respuestas a problemáticas compartidas en el campo vial, sino a un *habitus* que de acuerdo a *Pierre Bourdieu* puede



ser definido como un sistema de esquemas interiorizados que permiten generar nuestros pensamientos sobre la manera y forma en que debemos desplazarnos en el campo vial, las percepciones que construimos de otros agentes viales, así como las acciones que caracterizan nuestra cultura vial (Bourdieu, 1988). Este *habitus* no está presente en la conciencia de los agentes viales de manera colectiva debido a que los traslados se llevan a cabo en distintos medios de transporte, por lo que las situaciones o problemas que se les presentan a los mismos son resueltos de diferente manera, bajo supuestos desiguales como resultado de la posición de clase.

Los resultados preliminares han sido:

1. En materia de *seguridad vial* los agentes viales, que han interiorizado pautas de comportamiento violentas e irresponsables para sí mismos y los demás, debido a un proceso donde la educación formal e informal no logra que sean apropiadas las medidas de autoprotección, cuidado, prevención o disuasión de los hechos de tránsito terrestre que terminan en "siniestros viales". En este sentido "algunas reglas formales", establecidas para realizar un traslado en las vialidades, se han especializado únicamente para los agentes viales que conducen vehículos automotores, sin embargo, dichas reglas se diluyen en meros trámites administrativos que no evalúan los conocimientos, habilidades y actitudes de los futuros conductores de forma ordenada, generando un problema entre los demás agentes viales que comparten los flujos y los lugares de la ciudad.
2. En materia de *planeación urbana* ha prevalecido una neutralización y estabilización del problema a través de mayor obra pública por parte de los gobiernos, para luego realizar intervenciones de bajo efecto en la prevención de muertes, lesiones o daños a las cosas por accidentes de tránsito; por lo tanto, no existe un acuerdo sobre el diseño de las ciudades en términos de uso de suelo y el sistema de transporte para optimizar la salud o el bienestar de la gente. La planeación urbana en ambas metrópolis permite dar cuenta del modo en que los procesos estructurales, que se están viviendo, afectan a los pobladores de distintas colonias, fraccionamientos, barrios, entre otros lugares donde se condiciona el derecho a los traslados de la población con menos



recursos económicos, por el poder de los intereses inmobiliarios, así como de especuladores en bienes raíces.

3. En materia de *usos y luchas por el espacio público* no se ha reducido el uso de vehículos automotores. Para algunos autores la posesión de un automóvil ha sido un símbolo de progreso y estatus mal entendido (Hijar, 2017), por lo que todos aquellos agentes viales que opten por trasladarse en medios no motorizados tienen mayor vulnerabilidad de sufrir un hecho de tránsito terrestre que termine en siniestro vial. Es así como las intervenciones sostenibles de bajo costo y alto impacto que privilegien a los más vulnerables quedan por debajo de las grandes obras públicas que benefician el tránsito vehicular imponiendo una visión reduccionista entre flujo vehicular y capacidad vial, por lo que las respuestas a dicho problema se basan en modificaciones en términos de sus dimensiones, diseño geométrico y/o la construcción de nuevas vialidades. Por lo anterior, los movimientos sociales en la disputa de los flujos viales constituyen una reapropiación del espacio debido a que se consideran excluidos de las decisiones políticas, intentan sobre todo reescribir la ciudad y transformar las decisiones políticas por el derecho a la ciudad.

Comenzaremos ahora por realizar las descripciones en el campo vial de los cinco agentes descritos y la relación que guardan con sus desplazamiento urbanos:

### **El peatón**

Desde la perspectiva urbana, el peatón ha sido siempre el último agente vial tomado en cuenta en el espacio urbano debido *en principio* a que *históricamente* no reproduce medios de producción y su fuerza de trabajo no fue visibilizada; su actividad, objeto y medio de trabajo, no están claramente definidos ya que es relativamente nuevo comenzar a hablar del peatón como un agente vial con derecho a disfrutar la ciudad y hacerlo visible a los demás. Aunado a ello el peatón ha mantenido pautas de comportamiento, más por desconocimiento que por ser mal intencionadas, debido a la escasa educación formal o informal que se transmite en los ámbitos escolares y familiares



sobre este tema; por ello contamos con agentes viales que conocen e interpretan la ciudad "a su modo" para evitar un atropello, lesión, o en su caso de deceso por un siniestro vial.

El peatón lesionado o que lamentablemente pierde la vida en un siniestro vial, es el más claro ejemplo de la sobre-modernidad desbordada, es decir, donde la innovación tecnológica del automóvil ha terminado por destruir el entramado social de la convivencia urbana. El tiempo y el espacio técnico del automóvil es antagónico al tiempo y al espacio del peatón. A su vez, estos dos elementos caracterizan al individuo posmoderno como egoísta, aislado, deshumanizado, preocupado solamente por llegar lo más pronto posible de un punto a otro, generando "segregación urbana peatonal"; es decir, la distribución de las vialidades en el espacio vial también reproduce diferenciación social en cuanto a características de infraestructura vial, que en la mayoría de los casos hacen inseguro los desplazamientos del peatón. Un claro ejemplo de ello se observa para la ciudad de León, dicho contexto queda cristalizado en las *Avenidas Álvaro Obregón y Miguel Alemán* así como en la calle *Belisario Domínguez* donde las banquetas son invadidas por vendedores ambulantes, obligando al peatón a descender de la banqueta para poder circular, así mismo se puede observar una falta de mantenimiento a las señales viales.

La distribución de las distintas vialidades, incluyendo los lugares destinados para el peatón, están determinadas por una desigualdad y siguen las leyes establecidas en cuanto a la distribución de los espacios, conformando agrupaciones en función de la capacidad social de los sujetos<sup>1</sup>. Es decir, los peatones también se organizan de acuerdo al espacio en fuerte sentido de homogeneidad social interna y de fuerte disparidad social de acuerdo a los lugares viales; por lo cual este agente vial se concentrará mayormente en un espacio determinado de acuerdo a su nivel socioeconómico.

El tema de seguridad vial, tema muy relevante, que involucra a todos los agentes viales, se ha desatendido por las Secretarías o Direcciones de Seguridad Públicas estatales y municipales, por lo cual las Leyes de Movilidad de ambas ciudades contemplaron la creación de Observatorios Ciudadanos para dar cumplimiento a las políticas públicas en materia de movilidad peatonal. Éstos en conjunto con los Observatorios de Lesiones pertenecientes al sector salud y los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes

---

<sup>1</sup>En ocho de las diez observaciones realizadas en los cruceos con mayor frecuencia de siniestros viales en la ciudad de León, podemos constatar muy poca infraestructura peatonal, la mayoría se encuentra en malas condiciones tales como los señalamientos horizontales y verticales, así mismo la señalización es confusa para el peatón donde la lucha por defender su espacio entre vehículos, bicicletas y motocicletas es parte de la cotidianidad.



(COEPRA) han sido instancias relevantes para suministrar información estadística confiable sobre los lugares con mayor ocurrencia en lesiones y homicidios culposos contra el peatón.

En este sentido las principales observaciones que saltan a la vista en dichos municipios están relacionadas con el análisis de ambas leyes de movilidad, así como la observación participante en campo, ya que muchas veces los auditores viales se basan en cómo se deberían comportar los usuarios y no en cómo se comportan, es decir; lo cual significa que el cumplimiento de las normas a través de las señales viales no garantiza que una vía sea segura para el peatón<sup>2</sup>.

*Una de las principales conductas del peatón, que ponen en riesgo su seguridad, está relacionada con una práctica común, a manera de "etno-maniobra" (Wright, 2015) es no respetar las zonas de cruce en la vía pública, independientemente de las condiciones que existan. En distintas charlas con peatones, se les cuestiona sobre esta maniobra y arguyen que "llevan prisa", "por flojera de no caminar unos cuantos pasos más para llegar al semáforo", o a los lugares donde está permitido el cruce peatonal.*

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

Desde la perspectiva antropológica el tiempo informal se transforma en tiempo técnico (Hall, 1989) al querer cruzar intempestivamente una avenida o una calle, para llegar al otro extremo, sin embargo, desde la teoría de juegos (Osborne y Rubinstein, 1994, p. 1) pareciera que, en esta acción de cruzar la calle, se toma en cuenta el número de jugadores (vehículos, ciclistas y motociclistas), así como la elección racional del peatón para decidir realizar la acción. Ello indudablemente tiene que ver con los patrones culturales aprendidos o estructurados que le fueron transmitidos, comentando que "[...] cuando viene el carro muy rápido es mejor correr a esperarse, finalmente el conductor

---

<sup>2</sup>Para el caso de León existen sitios donde hace parada "La Oruga" (transporte colectivo conformado por autobuses) se puede observar que el diseño fue adherido posteriormente al diseño de la vialidad, luego entonces al ser una vialidad híbrida (vialidad confinada *versus* vialidad abierta) invade ciertos espacios del peatón alargando los sitios por donde normalmente cruza.



tiene que detenerse por qué si no se metería en un problema con la autoridad". Desde la planeación urbana se tiene conocimiento que la distancia idónea para implementar cruces peatonales (puentes, señalamientos, entre otros) debe ser aproximadamente de 100 a 200 metros del lugar con mayor concurrencia de personas tales como: Centros de esparcimiento, escuelas, lugares de reunión, entre otros. En la mayoría de nuestras observaciones esto no se cumple, pues no se *encontraban* cerca de estas aglomeraciones (se *localizaron* cruces peatonales demasiado alejados entre sí, a veces entre 600 y 800 metros), por lo cual creemos que pudieran estar mal colocados, o bien, estar expuestos a condiciones de alto riesgo donde el desuso puede representar una percepción negativa por el peatón o por terceras personas.

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

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

*Un tercer punto de reflexión sobre conductas de riesgo peatonales está relacionada con la interpretación de las señales viales y la seguridad en los desplazamientos*, esto se constató debido a que, a pesar de contar con infraestructura y señalizaciones en



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

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

Algunas de las principales observaciones fueron:

- a. En intersecciones urbanas congestionadas, los conflictos suelen incrementarse entre peatones y vehículos, representando un serio problema para los primeros ya que no pueden completar un desplazamiento seguro.



- b. Las calles con cuatro o más carriles, un volumen alto de vehículos y sin camellones son más propensas a que los vehículos aumenten sus velocidades y sea difícil para los peatones cruzar de forma segura.
- c. Carencia de reductores de velocidad, camellones o cruces "*Barnes Dance*" (cruces en diagonal o "X"), para el peatón son elementos necesarios para proteger sus desplazamientos.

### **El conductor de vehículos automotores**

El conductor de vehículos como agente vial ha sido privilegiado de distintas maneras, en primer lugar, cumple con la reproducción de las relaciones económicas dentro del sistema social a través de su fuerza de trabajo, los medios de producción y el no trabajo, su principal elemento de intercambio [...] concreta espacialmente las transferencias o relaciones de circulación que se producen entre la producción y el consumo, en el interior de cada uno de ellos, o entre los tres sistemas de la estructura espacial general. Cada tipo de transferencia se expresa bajo una forma espacial distinta, pero sólo comprensible en relación con el sistema global [...] (Lezama, 2014, p. 284).

Sin embargo, el campo vial también representa las expresiones del aparato jurídico-político por lo cual la organización del espacio refleja formas de dominación y represión que se cristalizan a través del uso y abuso del automóvil; por lo tanto, la dialéctica "integración-represión" (Castells, 1974) sobre las clases dominadas se da también durante la interacción de éste agente vial con los otros, la jerarquía social se impone al momento de conducir cierto vehículo (Hall, 1989, p. 118)<sup>3</sup> por determinadas zonas de ambas ciudades. Las expresiones de ¿Usted sabe con quién está hablando?, ¡Y a mí que me importa!, (O'Donnell, 1983) ratifica esta jerarquía. Sin embargo, hay diferentes implicaciones: Para el caso de León, ahora se vuelca hacia un temor por una rivalidad espacial entre *cárteles*, mientras que en Aguascalientes continúa siendo un tema entre "superior e inferior", donde éste último presupone la vigencia de la jerarquía y el desplante puede costarle un altercado, pero aún se arriesga argumentando "nadie pasa

---

<sup>3</sup>De acuerdo a Hall, en América percibimos todas las marcas de coches como automóviles mientras que en ciertas partes del mundo árabe sólo una marca, Cadillac, se considera automóvil.



antes que yo" o bien "yo tengo la preferencia". En este sentido, en León comienza a ser más compleja esta relación por los niveles de violencia desencadenados durante el último año. Uno de los principales códigos observados es el uso de las luces altas acompañado de gran velocidad para alcanzar a pasar un semáforo, así como evitar frenar constantemente durante el tránsito fluido, como si se fuera a perder el ritmo "tiempo formal" por querer llegar a determinado lugar.

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

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

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

Algo que llama la atención entre ambas ciudades es la forma en cómo se incorporan los conductores a vialidades rápidas, mientras que en Aguascalientes se continúa usando "meter la trompa" del auto, en un supuesto ilegal pero practicado por todos los conductores que vimos para que les cedieran el paso, en León el resultado de "meter la trompa" se castiga, avanzando lentamente hasta aquel conductor que se incorporó, casi rosando con la defensa al "trompudo". La diferencia es notable en cuanto a una atmósfera más pacífica en Aguascalientes, cuando se observa que los conductores



“trompudos” no son castigados por sus pares al momento de ceder paso a quienes se incorporan.

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

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

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

Tabla 1. Clasificación de conductores según tipo de vehículo para las Ciudades de León y Aguascalientes.

Tipo de conductor	Tipo de vehículos	Conocimiento de la conducción y las vialidades	Temporalidad de uso	Interacción con sus grupos	Maniobras de riesgo más observadas	Actitudes de riesgo al volante más observadas
Particulares	Vehículos particulares; de personas, se consideran todos los tipos y configuraciones.	Informal	Inter e intra-municipales, frecuencia de uso de acuerdo a los ciclos económicos y de la comunidad (trabajo-casa-recreación)	Lenguaje no verbal a través de mensajes con el automotor (Claxon, Direccionales, cambio de luces)	Conducir a gran velocidad, rebasar por la derecha, no respetar la distancia, incorporación a intersecciones sin precaución, pasar el semáforo en ámbar.	Conducir en vehículo con malas condiciones, bajo el influjo de drogas o medicamentos, somnolencia, enfermedad, sin licencia.



	Motocicletas.				Debido a que son vehículos ágiles, invaden cualquier espacio destinado al flujo vehicular.	Rebasan por la derecha, entre carriles, adelantamientos en semáforos para quedar en primera posición.
	De transporte o carga	Formal.	Inter-municipales, intercambio de procesos económicos.	Radios de comunicación, uso del vehículo para alertar a los demás conductores.	Vuelta continua con doble remolque, rebases intempestivos en carretera, estacionamiento en batería, detenciones en carretera por avería mecánica.	Conducir a gran velocidad, con doble remolque, exceso de dimensiones y competencia entre pares.
Híbridos	De transporte particular y colectivo. (UBER)	Informal/Técnico	Vehículos interconectados al espacio de flujos, territorio municipal, organización grupal, uso de barreras simbólicas.	Teléfonos inteligentes, su propio rol les genera situaciones de estrés en momentos y lugares específicos.	Conducción agresiva e impredecible debido a las órdenes de la plataforma. Conducción a gran velocidad, adelantamientos intempestivos en ciudad.	Poca o nula importancia por el resto de los agentes viales, se concentra en las ordenes de la plataforma. (atrapado entre dos espacios el de flujos y lugares)
Colectivos	Autobuses urbanos al público en general.	Formal	Rutas establecidas con tiempos formales y vialidades en algunos casos confinadas.	Mantienen su dominación por encima de todos los otros conductores debido a la organización de las empresas, acuerdos políticos y el tamaño de los automotores que conducen.	Adelantamientos entre pares, incorporación a vialidades con vuelta a la izquierda (para el caso de Aguascalientes) defienden el espacio con el vehículo debido a su tamaño.	Consumo de alcohol, consumo de drogas, mantener conversaciones con ayudantes, cobrar y conducir, hablar por teléfono, polarizados, música.
	Taxis.	Formal	Bases establecidas, a solicitud de los clientes, de acuerdo a la oferta y demanda (horas pico),	Radios de comunicación, se encuentran bien organizados para defender su	Vueltas en U a la izquierda cuando circulan a extrema derecha, circulación con luces encendidas presionando al resto de los	Defiende sus espacios como aeropuertos, así como principales áreas económicas, se comunican para expulsar a



			uso de barreras simbólica, comunicación colectiva para atender eventualidades.	territorio.	conductores, rebases intempestivos por la derecha.	conductores híbridos.
	Autobuses de transporte de personal.	Formal	Rutas establecidas, horarios de entrada y salida laborales.	Radio-comunicadores, celulares, equipo de rastreo vía satélite (tiempo formal)	Conducción a alta velocidad.	Se encontraron en buenas condiciones.
	Autobuses de transporte turístico.	Formal	Puntos establecidos para recorrer por periodos cortos de tiempo el espacio de los lugares.	Radio-comunicadores, celulares.	Conducción a alta velocidad	Al conducir con gran cantidad de pasajeros sufren distracciones y molestias que impiden en muchas veces una buena conducción.
	Combis ó Microbuses	Informal	Rutas establecidas generalmente intermunicipales, viajes constantes.	Celular, mantienen comunicación mediante los espacios donde circulan las rutas.	Conducen a gran velocidad en trayectos intermunicipales.	Vehículos en mal estado, se observa que son los que más maltratan a los usuarios sobre todo en trayectos intermunicipales.
	Moto-taxis.	Informal	Identificados en algunas colonias, circulan en vías de corta distancia generalmente conecta los lugares de la vivienda con mercados, jardines, entre otros.	Lenguaje verbal (gritos), claxon de aire.	Sus desplazamientos son a menores velocidades lo que provoca que los agredan o les avienten el auto.	No utilizan medidas de seguridad.
Oficiales	Institucionales.	Técnico.	Para servir a la ciudadanía en situaciones de prevención de delitos, emergencias por desastres naturales, emergencias	Radios de comunicación (MATRA), Equipos electrónicos (PM), Sirenas, Altavoces, generalment	Alta velocidad, rebases intempestivos, uso de luces y sirenas que desconciertan a los demás agentes viales.	Prepotencia, desprecio por los demás agentes viales, antepone el servicio a la seguridad del resto de agentes en el espacio vial.



			médicas, representación de las instituciones.	e.		
--	--	--	--	----	--	--

Fuente: Los tipos de conductores y vehículos surgen de acuerdo a las observaciones realizadas en los cruceros seleccionados con mayor incidencia de siniestros viales en las ciudades de León y Aguascalientes durante el segundo semestre del 2018.

## El ciclista

Comenzaremos por describir las medidas de seguridad comúnmente utilizadas por ciclistas: Para el caso de Aguascalientes en ocho de los 19 puntos observados (todos ciclovías) los ciclistas usaban ropa clara<sup>4</sup>, en uno de los puntos de observación que corresponde a las Avenidas *Prolongación Alameda* y *Tecnológico*, los ciclistas circulaban con casco y cintas reflejantes, lo cual facilita ser vistos además de circular con mayor seguridad. En Aguascalientes, el flujo de ciclistas continúa siendo de moderado a débil por lo que en algunas avenidas (*Ajedrecistas*) que cuenta con ciclo vías los peatones circulan sobre la misma e impedían el paso de las bicicletas obligando a estos a descender de su bicicleta y caminar sobre la vía, esto se explica por las pésimas condiciones en las que se encuentran las banquetas de la mencionada avenida.

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

Para el municipio de León, se percibe un mayor compromiso por utilizar ropa y elementos. De los puntos observados se pudo apreciar falta de protección, tanto en la portación de luces, bocinas/claxon, cintas reflejantes siendo estos de gran importancia para su seguridad, también que algunos ciclistas utilizaban distractores como audífonos y celular; o bien ciclistas que circulaban con otra persona en la bicicleta sin utilizar ninguna protección de seguridad para su acompañante; se pudo constatar al ser una concentración

<sup>4</sup>La utilización de ropa clara ha sido una recomendación emitida por los Consejo Estatales para la Prevención de Accidentes para poder ser vistos por el resto de agentes viales.



urbana importante, que muchas de las ciclo vías desembocan en cruceros de gran afluencia vehicular para posteriormente continuar su trayectoria, en estos lapsos de tiempo la mayoría de ciclistas pone en riesgo su seguridad ya que tiene que transitar por las superficies de rodamiento destinadas para los vehículos automotores, o bien, por lugares sumamente estrechos (carril de extrema derecha). Los cruceros de mayor riesgo entre agentes viales ciclistas y vehículos se identificaron en los Bulevares *Juan José Torres Landa, Delta y Epsilon*; en este último, los ciclistas deben luchar también con el "tianguis" que distrae y obstaculiza la circulación de peatones.

Una de las principales diferencias entre ambas ciudades es que para los ciclistas leoneses se convierte en una situación más compleja el desplazamiento debido al flujo continuo de las avenidas, además que la mayoría de los conductores circulan a exceso de velocidad. Existen avenidas con hasta seis intersecciones donde el ciclista tiene que evaluar cada uno de los cruces para encontrar el punto más seguro y realizar el cruce, tal es el caso de Boulevard *Miguel de Cervantes Saavedra* y Boulevard *Hermanos Aldama*. En éste mismo punto, un dato relevante es la existencia del semáforo para el ciclista pero no para los conductores de vehículo que utilizan el retorno, poniendo en riesgo al ciclista ya que el conductor no se detiene a pesar de que el ciclista cuenta con su semáforo en verde; este tipo de conductas vuelve a traer el tema de "las posiciones" donde la ventaja o preferenciase carga del lado de los automotores.

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

"Voy hacer una invitación a todos los automovilistas conscientes de este Distrito Federal ante lo que yo llamo la nueva plaga [...] Los señores estos, no solo los que circulan en bicicletas propias sino está plaga que se creen europeos, se creen franceses, y no señores, ustedes no son franceses, acéptenlo, son mexicanos con todo lo que ello implica, no están ustedes en París, en *les Champs-Élysées*, están en esta selva del concreto [...] Por eso yo los conmino a ustedes cuando vean una nube de esta nueva plaga, de estas langostas, lánzenles el vehículo ustedes de inmediato, no les den oportunidad para nada,



aplástenlos para ver si así entienden. [...] acordémonos de la tercera ley de Newton: A toda acción corresponde una reacción de la misma magnitud en sentido contrario, y sobre el cuerpo que está generando la acción [...] Entonces, señores, los invito a acabar con esta nueva plaga que está por dominar el Distrito Federal (2011).

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

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

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

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



jurídico de ambas ciudades y el proceso de interiorizar culturalmente nuevos esquemas de movilización en la colectividad.

### **El pasajero**

Desde la perspectiva de Dubet, nuevamente traemos la teoría de las posiciones. El pasajero es el único agente pasivo que puede hacer poco o nada en contra de la forma o circunstancias en las cuales es transportado, él toma relevancia en ésta perspectiva teórica ya que "los pasajeros" el principal conflicto se desarrolla entre ellos y los conductores de los vehículos que los transportan, más allá de esa primer capa del problema; el mismo es una articulación más compleja entre distintos actores políticos, principalmente los que gestionan la movilidad urbana vs. los concesionarios, quienes en últimas fechas han entretejido alianzas para presionar entre varios elementos, el costo del pasaje argumentando los incrementos en los hidrocarburos y mantenimiento mecánico de los automotores; esta coyuntura provoca situaciones de inseguridad para los usuarios entre las más comunes se encuentran las aglomeraciones en distintas terminales y puntos donde empiezan a ausentarse las rutas de menor demanda, sobre todo ubicadas en las periferias de ambas ciudades, suscitándose así frecuentes asaltos y robos a los usuarios entre otros delitos, generalmente, perpetrados por personas conocidas que habitan los entornos cercanos a las terminales de los diversos transportes colectivos.

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



Estado privilegia la negociación directa de intereses antes que proteger y asegurar la integración de la sociedad.

Desde la teoría de las posiciones la cohesión social es producida por los actores mismos, en función de su dinamismo, del capital social y de la confianza que resultan de sus interacciones (Dubet, 2014, p. 41). Es en este sentido que el capital social de los pasajeros no actúa ni se compromete con otros para producir mecanismos de cohesión y regulación que mantengan unida su fuerza como agente vial. En este sentido cuando la regulación social recae principalmente en el Estado, se puede suponer que la confianza en los otros es relativamente débil, debido a que se tiene menos necesidad de ellos; para el caso de la movilidad urbana ha prevalecido el conservadurismo sobre la innovación (por ello UBER pudo entrar directamente a casi todas las ciudades del país), un ejemplo planteado por el mismo autor da cuenta de la debilidad del pasajero como agente en el campo vial:

[...] mientras que el transporte escolar de las zonas rurales podría estar organizado por los padres mismo con un sostén público y un sistema de seguro adecuado, está a cargo de la colectividad, lo que hace que los vecinos no tengan verdadera necesidad los unos de los otros y los niños pasen a veces mucho tiempo arriba de los ómnibus. [...] (Dubet 2014, p. 42).

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

Por lo tanto, se requiere generar confianza y capital social, no solo en los concesionarios sino exigir servicios de calidad por parte de los pasajeros. Se requieren pasajeros preocupados por la sostenibilidad del transporte colectivo a través de la participación e inclusión de éstos con las actividades propias de movilidad, tales como hizo el peatón en algunos lugares de Aguascalientes, pintando, adecuando y corrigiendo señales viales, haciendo visible su participación en el campo vial; desafortunadamente la mayoría de pasajeros son actores sociales vulnerables (niños, mujeres y ancianos) y tal vez ello impida realizar actividades donde se visibilice la importancia y la fuerza que tienen como agentes viales sobre todo la importancia económica; en el sentido de que el



pago económico por la movilidad en las ciudades representa un ingreso importante a los concesionarios, por lo cual el hacer presión con estrategias de acción social como manifestaciones o demandas ciudadanas a través de la sociedad civil organizada podría posicionar a éste agente vial.

En este sentido, el pasajero, que será también peatón intermitentemente, experimenta en su mayoría los riesgos y las desigualdades. En suma, la calidad de vida de éstos bienes colectivos a través de los embotellamientos, los transportes públicos deplorables donde la incomodidad y la poca eficiencia generan lesiones, los golpes, el maltrato físico del cuerpo; así como las consecuencias de la distancia a los espacios públicos urbanos y de ocio. Todo ello, junto a la geográfica de la inseguridad vial serán algunas -entre mucha desigualdades- que arruinen su vida en diferente grado y gravedad; atrapado en un conflicto entre reglas establecidas para su movilidad sin derechos que garanticen su seguridad (Krots, 2012, p. 31).

### **El motociclista**

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

En las observaciones directas, los motociclistas que realizan con mayor cantidad de maniobras y conductas de riesgo son los repartidores de comida, refacciones, mensajería, que seguramente por el tiempo formal que representa su traslado entre los lugares de flujos para interconectar dos lugares de espacios (entre proveedor y cliente), en segundo lugar aquellos que manejan motocicletas particulares; en éste segundo grupo



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

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

## **Conclusiones**

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

La planeación en materia de infraestructura vial equitativa para todos los agentes viales es aún un asunto pendiente para ambas metrópolis, debido a que ésta es escasa y en



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

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

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

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

### **Lista de referencias**

- Biciurbanos.blogspot*. Recuperado de <http://biciurbanos.blogspot.com/>
- Bourdieu, P. (1979). *La Distinción*. París: Editorial Gedisa.
- Bourdieu, P. (1988). *Cosas Dichas*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Caldera, A. (Et. Al). (2016). *Democracia en América Latina*. México: Editorial Fontamara-Universidad de Guanajuato.
- Dubet, F. (2014). *Repensar la justicia social*. Argentina: Siglo XXI Editores.
- Hall, E. (1990). *El lenguaje silencioso*. México: CONACULTA.
- Hijar, M. (2017). Curso Seguridad Vial en América Latina y el Caribe: de la teoría a la acción. Conferencia. En Banco Interamericano de Desarrollo". México: Plataforma educativa edX.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades Rebeldes. Del Derecho de la Ciudad a la Revolución Urbana*. Madrid: Editorial Akal.



- 
- Krotz, E. (2002). *Antropología Jurídica: Perspectivas Socioculturales en el Estudio del Derecho*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- O' Donnell, G (s.f.). ¿Y a mí, que me importa? Notas sobre sociabilidad y política en Argentina y Brasil. Recuperado de <https://es.scribd.com/>
- Osborne, M. & Rubinstein, A. (1994). *A Course in Game Theory*. Cambridge: MIT Press.
- Wright, P. (2015). *Imaginario, Símbolos y Coreografías Viales: Una Perspectiva Antropológica*. Buenos Aires: Culturalia-CONICET.
- Zalpa, G. (2011). *Cultura y Acción Social*. México: Universidad Autónoma de Aguascalientes.