

# · EPIKEIA ·

Revista del Departamento de  
Ciencias Sociales y Humanidades

## **Memoria urbana y Derecho a la ciudad:**

### **Barrios ciclistas ante el paradigma funcional de la movilidad de la ciudad de Toluca.**

Juan Carlos González Gómez, Universidad Autónoma del Estado de México.

Gerardo Covarrubias Valderrama, Universidad Iberoamericana León.

**Resumen:** Dentro de las grandes problemáticas que tiene la ciudad de Toluca, la movilidad urbana es una de las más visibles y de mayor seguimiento dentro del debate público. Diversos estudios la ubican como una de las ciudades con mayor desigualdad urbana, contaminación atmosférica y accidentes viales. A pesar de este panorama la bicicleta es una de las formas de desplazamiento no motorizado que más se utilizan, especialmente presente en los barrios populares de la ciudad, como lo es el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán. El objetivo de este artículo es presentar los elementos que propician la elección de la bicicleta como transporte cotidiano y su alta incidencia en el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán, a través del uso de la entrevista etnográfica; lo cual permite la construcción de narrativas sobre la bicicleta y su anclaje con los desplazamientos cotidianos, este tipo de técnicas resultan útiles para la intención de este trabajo, situado en el referente teórico del derecho a la ciudad y la memoria urbana.

**Palabras clave:** etnografía, derecho a la ciudad y memoria urbana.

**Abstract:** Among the major issues faced by the city of Toluca, urban mobility is one of the most visible and closely followed topics in public debate. Various studies place it as one of the cities with the highest levels of urban inequality, air pollution, and traffic accidents. Despite this scenario, the bicycle is one of the most widely used forms of non-motorized transportation, especially prominent in the working-class neighborhoods of the city, such as the neighborhood of Santa Ana Tlapaltitlán.

The aim of this article is to present the elements that foster the choice of the bicycle as a daily mode of transport and its high prevalence in the neighborhood of Santa Ana Tlapaltitlán, through the use of ethnographic interviews. This approach allows for the construction of narratives about the bicycle and its connection to everyday commutes. Such techniques are useful for the purpose of this work, which is grounded in the theoretical framework of the right to the city and urban memory.

**Keywords:** ethnography, right to the city, urban memory.

## Introducción

La movilidad urbana en la ciudad de Toluca es una de las problemáticas más visibles y de mayor seguimiento a debate público. Diversos estudios como el Índice de Desigualdad Urbana (Brito et al, 2021) y el Reporte sobre Víctimas de Atropellamientos Viales (NMV, 2021) califican a Toluca dentro de las ciudades mexicanas con mayor inaccesibilidad en materia de movilidad urbana. Lo anterior se puede entender como resultado de la aplicación del paradigma funcional de movilidad urbana, centrado en la construcción de infraestructura para vehículos motorizados.

A pesar de este panorama, la bicicleta es una de las formas de desplazamiento no motorizado con mayor presencia, especialmente en los barrios populares de la ciudad, como lo es el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán, que se distingue por el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

Nuestro objetivo es indagar, a través del uso de la entrevista etnográfica, qué elementos propician la elección de la bicicleta como transporte cotidiano y su alta incidencia en el estilo de vida de la gente que vive en el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán. Lo anterior permite la construcción de narrativas sobre la bicicleta y su anclaje con los desplazamientos cotidianos, bajo el referente conceptual del derecho a la ciudad y la memoria urbana.

Se trabajó con tres casos de personas usuarias de la bicicleta que habitan en este barrio. Sus experiencias dan cuenta de las barreras de accesibilidad para la movilidad en bicicleta y de las estrategias que construyen para resolver las condicionantes del sistema imperante de movilidad en la ciudad de Toluca.

### **Derecho a la ciudad y memoria urbana como marco explicativo de las narrativas del barrio ciclero de Santa Ana Tlapaltlán, Toluca.**

El derecho a la ciudad y la memoria urbana son dos conceptos que se proponen como marco explicativo para el estudio de los barrios ciclistas en ciudades intermedias como la ciudad de Toluca (Otero, 2020). Estos barrios como resguardo del ciclismo urbano dan cuenta de cómo conciben y experimentan al entorno en el que se cruzan distintos elementos que componen este crisol en constante cambio.

El derecho a la ciudad, concebido por Henri Lefebvre y explorado a mayor profundidad por David Harvey (2008), se refiere al derecho fundamental de todas las y los ciudadanos a participar activamente en la vida de la ciudad, a acceder a sus recursos y a influir en la toma de decisiones que afectan su entorno (Lefebvre, 1968). Por ello es marco fundamental para comprender y abordar las problemáticas que enfrentan las ciudades en un mundo cada vez más urbanizado.

El derecho a la ciudad no se limita a la ocupación del espacio urbano, sino que abarca una visión amplia la cual implica el acceso equitativo a los beneficios y recursos que las ciudades ofrecen, así como la participación de sus habitantes en la toma de decisiones que afectan sus vidas y entorno. En otras palabras, se trata de un enfoque que busca la justicia social y la inclusión en el contexto urbano. De acuerdo con Carrión (2019) una de las características más llamativas de las últimas décadas en América Latina es el posicionamiento del derecho a la ciudad como categoría analítica, de movilización política, debate público y de principios legales.

El derecho a la ciudad no sólo plantea la idea de que todos los habitantes urbanos tienen igualdad de derechos sobre los beneficios y recursos de la ciudad, sino que también aboga por la participación de la comunidad en la toma de decisiones urbanas que buscan producir el espacio urbano acorde a sus necesidades. Este enfoque recuperado por David

Harvey se centra en el reconocimiento de todos las y los habitantes urbanos tienen el derecho fundamental a participar en la configuración y el uso del espacio urbano.

Para Harvey, la ciudad no es simplemente un lugar físico donde vivir, sino un espacio social y político donde se libran luchas por el acceso a los recursos, la toma de decisiones y la distribución equitativa de beneficios y oportunidades. Por ello Harvey enuncia lo siguiente: “Se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Es además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización” (Harvey 2008: 23). Este concepto permite analizar las condicionantes de la producción urbana imperante, la cual se ha orientado en incrementar la infraestructura funcionalista como espacios inmóviles que generan movilidad.

La producción urbana está sujeta a las prácticas económicas imperantes que suelen estar orientadas a mejorar la capacidad de mover mercancías, información y personas, en el contexto del capitalismo financiero. Es así como la movilidad centrada en el automóvil impulsó el diseño de las formas de trasladarse en la ciudad, lo cual no sólo modificó la relación espacio-tiempo, como señala Sennet (1997) sino ocurrió un cambio de la relación corporal, del estar juntos, a la individualización de los traslados, una lógica que prioriza al individuo sobre el colectivo.

El derecho a la ciudad coloca en perspectiva al espacio urbano y la producción urbana en constante evolución de procesos sociales, económicos y políticos, que modifican, condicionan o resignifican las prácticas sociales de las personas que habitan la ciudad, en el que las memorias que se tienen sobre un espacio suelen difuminarse al cambiar el espacio y las condiciones que les vinculaban.

Entra en juego el concepto de memoria urbana que posibilita el estudio de la relación espacio-temporal con las prácticas realizadas con anterioridad por una comunidad.

Este concepto suele vincular a la propuesta de la memoria colectiva de Maurice Halbwachs (1950), de acuerdo con la literatura, su uso ligado a lo urbano toma notoriedad a inicios de 1990, en el que pretende exponer el vínculo de los espacios urbanos que han sido modificados o demolidos para erigir infraestructuras según sea el diseño de ciudad producido.

“El recuerdo se produce en un marco espacial sobre el que los grupos proyectan su imagen, su forma, su estructura, sus acciones, sus costumbres, sus hábitos, sus creencias, su esencia” (Alba, 2021: 20).

El anclaje con la memoria urbana y los barrios ciclistas son las prácticas validadas por la comunidad que son factor para continuar con el uso de un modo de transporte que, por las condicionantes de la infraestructura funcional centrada en los automóviles, ponen en riesgo a sus usuarias y usuarios.

De tal manera, al recuperar el concepto de la memoria urbana lo hacemos como un elemento de análisis, donde el espacio y las prácticas otorgan sentido a la vida cotidiana. Jodelet (2020), afirma que hablar de memoria de lugares urbanos significa considerar a la ciudad como si tuviera una vida histórica donde la identidad remite al hecho de que, en la ciudad, la organización del espacio urbano corresponde a un orden que define para cada uno de sus ocupantes oportunidades de acción, restricciones y prohibiciones, cuyos contenidos son simultáneamente sociales y espaciales.

Por lo anterior, la memoria urbana refiere “el recuerdo se produce en un marco espacial sobre el que los grupos proyectan su imagen, su forma, su estructura, sus acciones, sus costumbres, sus hábitos, sus creencias, su esencia. La memoria urbana juega un papel esencial en la preservación de la historia y la cultura de un lugar.” (González, 2010: 45).

Por ello, se pueden considerar a los barrios ciclistas como resguardo del ciclismo urbano. Dichos barrios no solo son testimonios de la transformación de la ciudad, sino que

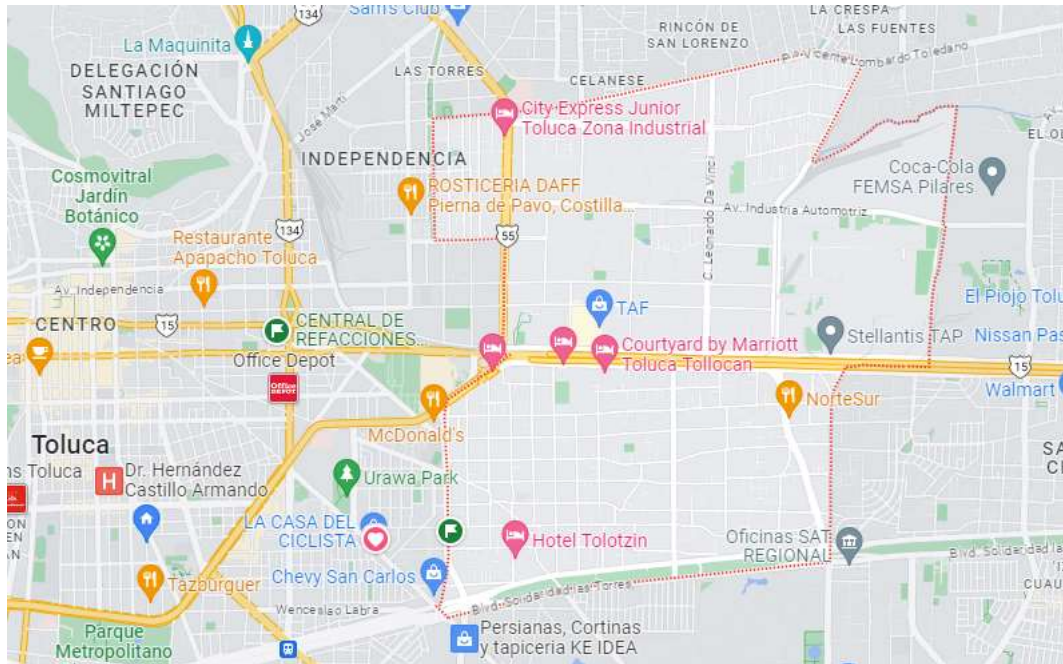
también se nutren de la historia y las tradiciones de sus habitantes. La memoria urbana funciona como anclaje en la relación espacio-sentido, el cual es producido mediante prácticas sociales en las que la bicicleta está presente.

### **El barrio ciclero de Santa Ana Tlapaltitlán y la estructura urbana de la Ciudad de Toluca**

Santa Ana Tlapaltitlán se encuentra en el municipio de Toluca de Lerdo en el Estado de México. Está ubicado al suroeste del centro de Toluca, la capital del estado. De acuerdo al último censo de población, cuenta con una población de 52 165 habitantes, de los cuales 25 062 son hombres y 27 103 mujeres, distribuidos en un total de 60 670 viviendas, (INEGI 2020).

Santa Ana Tlapaltitlán se encuentra entre 4 ejes estructuradores de la ciudad de Toluca (Paseo Tollocan que conecta con la carretera México-Toluca, Boulevard Las Torres y la Avenida Alfredo del Mazo) los cuales han sido construidos para el uso de automóviles particulares en sus carriles centrales y al transporte público de pasajeros en las laterales. Señalar que la mayoría de la población se concentra en el lado sur de la delegación, los ejes estructuradores se ven con barreras físicas que condicionan la conectividad de la delegación. (Ver Imagen 1).

**Imagen 1. Localización de Santa Ana Tlapaltitlán**



Fuente: Recuperado de Maps, 2023.

De acuerdo al estudio de movilidad sustentable del Centro Mario Molina (CMM, 2014) el panorama de la movilidad considerando municipios centrales de la Zona Metropolitana de Toluca (ZMT) no trata las 22 municipalidades. Sin embargo, los indicadores que muestran documentan que la situación de movilidad se agrava:

a) La ampliación de la superficie urbana con un ritmo mayor al crecimiento de la población de 1980 a 2010 (SEDESOL, 2012) determina realizar viajes más largos; ello implica en promedio traslados de 1.2 horas diarias y que para el 30% de la población, el gasto en transporte representa más de la cuarta parte del ingreso.

b) El reparto modal de los viajes es como sigue: 59% lo realiza en transporte público o autobús, en automóvil particular el 17%, en servicio de taxi colectivo 11%, en modos no motorizados el 7% (a pie o en bicicleta) y, el restante 6% en otros modos (taxi exclusivo, combi, motocicleta, moto-taxi, bici-taxi) (CMM, 2014: 7). Sobre la percepción del transporte público, 65% de los 107 usuarios están insatisfechos por la mala calidad del

servicio y el deterioro de las unidades, 43% de los autobuses tiene más de diez años de antigüedad.

c) La falta de un sistema estructurado de transporte público, así como de la construcción de obras viales, han incentivado la motorización de la ciudad con modalidad de transporte poco eficiente. De 2000 a 2010, la población creció 2,2% en tanto la flota vehicular lo hizo en 4.6% (INEGI, 2012). Ello deriva en problemas de congestión vial y mayores emisiones de contaminantes.

d) La dirección principal de los viajes es hacia el centro urbano, de casi un millón de viajes diarios en la ZMT, 70% tiene como destino el municipio de Toluca, Metepec 12%, Zinacantepec 6%, San Mateo 3% y Lerma 2% (CMM, 2014). La oferta del servicio de transporte público de pasajeros se distribuye principalmente en cuatro ejes metropolitanos radiales y un eje circular. La demanda en los ejes es de 630 mil usuarios al día, cubierta por 104 rutas con 1 332 unidades con capacidad de 50 pasajeros (SENERMEX, 2013).

La organización del transporte público es poco eficiente e inequitativa. Según la normatividad vigente para la ciudad, la prestación del servicio de transporte público, atribución del gobierno estatal, puede ser concesionada a sociedades mercantiles. Sin embargo, gran parte de ellas funcionan como asociaciones de operadores bajo el esquema “hombre-camión”. Adicionalmente, la fuerza política adquirida por el gremio transportista y la falta de regulación de un sistema integrado, ha generado un declive en la calidad y operación del transporte público. (González, 2021).

En la ZMVT, el llamado sistema de movilidad urbana se reduce a la concesión del servicio público de transporte. Todos los demás aspectos no están debidamente considerados o gestionados, todavía no se ha instrumentado la movilidad urbana. Persiste un modelo de servicio de transporte caótico (aumento en número de vehículos, actualización del padrón de concesiones, construcción de infraestructura vial) que sólo mira



al sector privado, de escasa gestión de la secretaria de Movilidad y sin política social (intermodalidad integrada, servicio de calidad, información, diseño urbano, entre otros). Tal es el contexto de movilidad urbana al que se enfrentan los sujetos sociales, quienes deben absorber de manera cotidiana a las estructuras que los condicionan, para las que construyen y despliegan capacidades. La estructura (la oferta de movilidad urbana) es un elemento que organiza y da forma a las reglas de la vida social.

A pesar de las dificultades para la movilidad activa, el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán mantiene el uso de la bicicleta como un importante modo de transporte. De acuerdo con el perfil ciclista de la ciudad de Toluca (IMPLAN, 2021) Santa Ana Tlapaltitlán es de las delegaciones con mayor porcentaje de viajes en bicicleta, así como con un alto porcentaje de viviendas que cuentan con al menos una bicicleta (37% de las viviendas de acuerdo con INEGI, 2020).

### **Narrativas Santaneras, derecho a la ciudad y memoria urbana.**

A continuación, se presentan las narrativas obtenidas a través de entrevistas semi estructuradas y el uso de la etnografía móvil (Jirón, 2017) acompañando en sus viajes cotidianos a los tres casos seleccionados.

Silvia Santillán, mujer de 58 años dedicada a la esfera doméstica del hogar ha residido en Santa Ana Tlapaltitlán toda su vida y la bicicleta estuvo siempre presente (Ver imagen 2). Al indagar sobre su primer acercamiento con este medio de transporte se comentó lo siguiente:

Por mi abuelo y padre, ellos nos regalaron una bicicleta por el día de reyes. La usaban para ir a la milpa o ir al centro, querían que también tuviéramos una para jugar y apoyar con los mandados, recuerdo que mi papá por las tardes nos recogía en la primaria en la bicicleta y pasábamos por el kiosco para comer un helado.

**Imagen 2. Silvia Santillán**

Fuente: tomada por Juan Carlos González Julio de 2023.

Carlos García, hombre de 32 años (Ver imagen 3) ingeniero industrial, radicó toda su vida en el barrio de Santa Ana Tlapaltitlán. Durante el acompañamiento y la entrevista expresó la importancia de sentirse seguro dentro del barrio. Cuando iba a la escuela en bicicleta o con su abuelo al campo durante el trayecto todo mundo le saludaba, a diferencia de la sensación que aún le causa viajar en bicicleta fuera de Santa Ana:

Algo que siempre tengo presente es cuando mi abuelo me llevaba a la escuela o a la milpa, en el portabultos que él mismo hizo y soldó a la bici. Por donde pasábamos nos saludaban, creo que es algo que te hace sentir en tu lugar.

La proximidad es un elemento a considerar para el uso de la bicicleta. Dentro del barrio se tienen al alcance servicios principalmente para el abastecimiento de comida. Carlos hizo mención:

Acá (Santa Ana T.) hay de todo: La ferre, las verduras, incluso está cerca el Juárez (mercado municipal) es más rápido que tomar la bici e irte, en lo que sacas el coche, te metes al tráfico, pagas el estacionamiento y buscas donde dejarlo, en bici ya hasta regresé.

**Imagen 3. Juan Carlos García.**



Fuente: tomada por Juan Carlos González. Julio de 2023

Ismael Reyes de 61 años (ver imagen 4) es trabajador de la construcción y lleva toda su vida residiendo en Santa Ana Tlapaltitlán. El indicó que la bicicleta fue su primera elección de movilidad debido a su bajo costo, además que de joven todos sus amigos la usaban para ir a la escuela. Ante la escasez de transporte público la bicicleta fue un medio eficaz en tiempo al hacer viajes cercanos:

Con los amigos veía cómo iban a la escuela (primaria) en bici. Se veían contentos. Entonces con lo del domingo junté para una bici de un primo. Ya no la usaba, me quedaba grande pero la usé hasta la secundaria, hasta me iba al mercado de la terminal, como en ese entonces no había ruta (autobús) era lo más rápido, hasta lo sigue siendo.

**Imagen 4. Ismael Reyes.**

Fuente: tomado por Juan Carlos González. Julio de 2023

### **Consideraciones Finales**

La casa, el barrio y la ciudad se convierten en el nicho en el cual se desarrolla nuestra existencia. Estos espacios devienen el receptáculo de nuestras vivencias más personales y de aquellas experiencias compartidas con los otros en el interior de los distintos grupos sociales en los que nos insertamos. Nosotros como individuos y grupos, dejamos una huella en los espacios en los que crecemos, tanto como éstos nos marcan de manera inevitable.

Las narrativas analizadas dan cuenta de tres elementos que anclan tanto al derecho a la ciudad como a la memoria urbana, además que son factor de decisión para el uso de la bicicleta: proximidad, tiempo y comunidad.

Estos elementos se consideran relevantes, pues develan que, a pesar de las condicionantes físicas causadas por la urbanización y el paradigma funcional de movilidad

de la ciudad de Toluca, los habitantes del barrio de Santa Ana ven a la bicicleta como una herramienta necesaria para su día a día, un dispositivo que forma parte de la memoria urbana del barrio, además propicia el Derecho a la Ciudad, en el que la comunidad elige las formas de realizar sus desplazamientos.

La memoria urbana contribuye a la preservación de la identidad local. Los barrios ciclistas a menudo incorporan elementos históricos y culturales que conectan a los residentes con su pasado y les brindan un sentido de pertenencia a su comunidad.

El derecho a la ciudad es un concepto fundamental que desempeña un papel esencial en la creación y desarrollo de los barrios ciclistas. A través de un enfoque en la equidad, la inclusión y la accesibilidad, se integra orgánicamente en la planificación y el diseño de estos espacios urbanos.

Este enfoque promueve la idea de que las ciudades deben ser espacios inclusivos que fomenten la cohesión social y la participación cívica. Al estudiar los barrios con un alto uso de bicicletas, es relevante explorar cómo la cultura ciclista puede fortalecer el sentido de comunidad, promover la interacción social y contribuir a la creación de redes de apoyo entre los residentes.

En los barrios ciclistas, la bicicleta se convierte en una parte integral de la vida cotidiana. La presencia de una comunidad ciclista activa y comprometida fomenta una cultura que celebra y normaliza el uso de la bicicleta como medio de transporte. Esta cultura ciclista no solo inspira a más personas a adoptar el ciclismo, sino que también crea un sentido de pertenencia y solidaridad entre los ciclistas urbanos.

### **Referencias Bibliográficas**

Brito et al. (2021). Índice de Desigualdad Urbana. Documento de Trabajo. Ciudad de México: World Resources Institute México. Disponible en <https://wrimexico.org/publication/indice-dedesigualdad-urbana>

- Carrión, F. y Dammert, M. (2019). Derecho a la ciudad una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina. 1a ed. CLACSO, Flacso – Ecuador
- Fox, H (2012) Memorias urbanas. cotidianeidad, identidad y trascendencia en la ciudad Urbano, vol. 15, núm. 25, junio, 2012, pp. 8-16 Universidad del Bío Bío Concepción, Chile.  
recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/198/19824826002.pdf>
- González, M. (2010). Sentido del lugar y memoria urbana: envejecer en el Centro Histórico de la Ciudad de México. *Alteridades*, 20(39), 41-55. Recuperado en 22 de septiembre de 2023, de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-70172010000100004&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172010000100004&lng=es&tlng=es)
- Harvey, D. (2008) El Derecho a la ciudad en revista New Left Review, número 53 Sept/Oct. Recuperado de: <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city>
- INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020) Censo de Población y Vivienda 2020, recuperado de: [https://censo2020.mx/?fbclid=IwAR099pHaGleiHEt250vN0dmVjg\\_amKgYAjMjEgUxC9U8bLz9qFePATQGel](https://censo2020.mx/?fbclid=IwAR099pHaGleiHEt250vN0dmVjg_amKgYAjMjEgUxC9U8bLz9qFePATQGel)
- Jodelet, D (2010) La memoria de los lugares urbanos *Alteridades*, vol. 20, núm. 39, enero-junio, 2010, pp. 81-89 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa Distrito Federal, México . recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/747/74720828007.pdf>
- Lefebvre, H. (1968) *El Derecho a la Ciudad*. Capitán Swing. España
- Niunamuerteval (2020). *Informe de Peatones y Ciclistas fallecidos en México*, Niunamuerteval, México
- Otero, A. (2014). La ciudad intermedia: crecimiento y dinámicas de desarrollo en revista *Territorios*, vol. Esp., núm. 43, 2020
- Sennett, Richard. 1997. Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. España: Anaya
- SENERMÉX Ingeniería y Sistemas, (2013). Construir el tren interurbano México Toluca 1era etapa. SENERMEX-SCT. Recuperado de: [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Proyectos\\_Pasajeros/Mex-Tca/ACB\\_Mex-Tca.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Proyectos_Pasajeros/Mex-Tca/ACB_Mex-Tca.pdf)