



Guanajuato, Gto., 18 de agosto de 2023.

**ACTA DE PROTESTA POR MARÍA FERNANDA HERNÁNDEZ VALDES
CON MOTIVO DE HABER REALIZADO SU DEFENSA DE TRABAJO QUE
SUSTENTÓ PARA OBTENER EL RECONOCIMIENTO LAUREADO PARA
OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTA.**

La Directora de trabajo Dra. Norma Mejía Morales, tomó la protesta de Ley a **MARIA FERNANDA HERNÁNDEZ VALDES**, dirigiéndose a ella en los siguientes términos: “¿PROTESTÁIS CUMPLIR LEAL Y FIELMENTE LOS DEBERES PROPIOS DE LA PROFESIÓN QUE ACABÁIS DE ADQUIRIR?” y habiendo contestado la interpelada: “SÍ PROTESTO”, la Directora de trabajo repuso: “SI ASÍ NO LO HICIEREIS, EL ESTADO Y LA NACIÓN OS LO DEMANDEN.

A continuación la Directora de trabajo declaró concluido el acto levantándose la presente por duplicado que firman la Directora de trabajo Dra. Norma Mejía Morales, como Sinodal Dra. María Isabel de Jesús Téllez García y Sustentante **MARÍA FERNANDA HERNÁNDEZ VALDES**.

Director de trabajo

Dra. Norma Mejía Morales

Sinodal

Dra. María Isabel de Jesús Téllez García

Sustentante


MARÍA FERNANDA HERNÁNDEZ VALDES



UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO

CAMPUS GUANAJUATO

División de Arquitectura, Arte y Diseño

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

EL IMPACTO DEL CRECIMIENTO URBANO Y DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE (SIT) EN LAS DINÁMICAS COTIDIANAS DE OCIO EN LOS
HABITANTES DE LA CIUDAD DE LEÓN, GUANAJUATO DE 2003 A 2023.

Trabajo de titulación en la modalidad de trabajo de investigación que
para obtener el título de Licenciada en arquitectura

Presenta:

María Fernanda Hernández Valdés

Directora de tesis:

Dra. Norma Mejía Morales

Guanajuato, Gto. agosto 2023



UNIVERSIDAD DE
GUANAJUATO

CAMPUS GUANAJUATO
DIVISIÓN DE ARQUITECTURA, ARTE Y DISEÑO
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

El impacto del crecimiento urbano y del sistema integrado de transporte (SIT) en las dinámicas cotidianas de ocio en los habitantes de la ciudad de León, Guanajuato de 2003 a 2023.

Trabajo de titulación en la modalidad de trabajo de investigación que para obtener el título de Licenciada en arquitectura

Presenta

María Fernanda Hernández Valdés

Directora de tesis

Dra. Norma Mejía Morales

Sinodal

Mtra. Paola Ayhesa Corral Avitia

Sinodal

Dra. Ma. Isabel Téllez García

Guanajuato, Gto., agosto 2023



Universidad de Guanajuato
Campus Guanajuato
Calle de la Universidad, s/n y 2do piso
C.P. 37000 Guanajuato, Gto.

AGRADECIMIENTOS

Llevo en mi corazón un eterno agradecimiento a la vida, por enseñarme quien soy y con quien puedo ser.

Agradezco a la Dra. Norma Mejía Morales quien me ha guiado, y motivado como maestra, directora de tesis y amiga, por sus palabras, que llenas de sabiduría han dejado en mis aprendizajes únicos, sin ella esta investigación no podría ser.

A mi mamá, Carmen, por su infinito acompañamiento y amor, quien a lo largo de mi vida me ha brindado las herramientas para lograr mis objetivos, riendo y compartiendo entre telas las tardes juntas, motivándome siempre en la primera fila y siendo uno de los pilares más sólidos de mi vida.

A mi papá, Isaías, quien siempre ha estado, apoyando mis ideas y emocionándose conmigo, quien busca mi bienestar, incluso antes que el suyo, gracias por esos paseos en coche y enseñarme a disfrutar de las cosas sencillas de la vida.

Gracias a Dani, mi hermano, quien me ha cuidado desde antes de nacer, siendo mi compañero de vida y de quien todos los días aprendo algo nuevo, admiro su inteligencia y sin duda gran parte de quien soy es y será gracias a él.

Agradezco a Beto, mi novio, por su amor y paciencia, quien nunca ha dudado de mí, siendo mi estrella en los momentos difíciles y tomando mi mano en las noches de desvelos. Estoy orgullosa de quien es y del amor que hemos construido.

A mis amigos Karla, Armando, Jazmín Joana y Andy quienes se convirtieron en mi familia, acompañándome en las curvas de mi vida, gracias por las risas, las reuniones, la comida, los proyectos y sobre todo por su infinito amor.

Por último, gracias a los compañeros que me brindaron una mano cuando lo necesité, me hicieron el camino más fácil.

Para mi familia, que son la obra mejor diseñada de mi camino, alumbrándolo.

Y a mi pequeño amuleto de amor, te quiero meme.

ÍNDICE

Introducción.....	7
Capítulo I: Crecimiento y estructura urbana.....	18
1.1 Estructura urbana.....	19
1.1.1 Concepto.....	19
1.1.2 Enfoques de estudio.....	19
1.1.3 Características.....	23
1.1.4 Componentes.....	23
1.1.4.1 Vialidades.....	24
1.1.4.2 Equipamiento urbano.....	25
1.2 Crecimiento urbano.....	28
1.2.1 Concepto.....	28
1.2.2 Tipos.....	29
1.2.3 Elementos.....	30
1.2.4 Características.....	31
2. El crecimiento urbano y equipamiento de ocio en León, Guanajuato.....	32
Capítulo II: Transformaciones en la vida cotidiana y actividades de ocio.....	45
1.1 Vida cotidiana.....	46
1.1.1 Concepto.....	47
1.1.2 Componentes.....	49
1.1.2.1 Espacio público.....	51
1.1.3 Características.....	52
1.2 Vida cotidiana en el mundo moderno.....	53
1.3 El ocio como necesidad básica.....	56
1.3.1 Categorías.....	56
1.3.2 Necesidad de recreo.....	57

1.4 Ocio.....	58
1.4.1 Concepto.....	58
1.4.2 Dimensiones.....	60
1.4.3 Tipos.....	63
1.4.4 Características.....	63
1.5 El ocio en el mundo moderno y el ocio digital.....	64
2. La vida cotidiana y el ocio en León, Guanajuato.....	67
Capítulo III: Movilidad urbana y transporte público aplicado a desplazamientos con fines de dinámicas cotidianas de ocio.....	80
1.1 Movilidad urbana.....	80
1.1.1 Concepto.....	81
1.1.2 Componentes.....	81
1.1.3 Características.....	82
1.1.4 Tipos.....	83
2. Sistema Bus Rapid Transit (BRT).....	84
3. Teoría de redes.....	85
4. El transporte urbano antes y ahora en León Guanajuato.....	89
Conclusiones.....	121
Anexos.....	126
Referencias.....	130
Índice gráfico.....	134

INTRODUCCIÓN

La movilidad urbana ha sido un tema de interés a lo largo del desarrollo de las ciudades, ha sido ampliamente estudiada desde diferentes perspectivas, la misma es necesaria para el ser humano, por lo que se busca un mejoramiento constante de ella para satisfacer dicha necesidad.

El concepto de movilidad permite estudiar no solo a las personas que se desplazan, sino también a aquellas que no se movilizan por distintos motivos. (Montezuma, 2003).

En la actualidad en las grandes ciudades esta problemática se ha reflejado en la vida cotidiana de los ciudadanos, ya que las distancias de desplazamiento son cada vez mayores, impactando en el tiempo dedicado a actividades de ocio.

Es importante estudiar la movilidad desde una perspectiva más humanística para entender la forma en que las personas se mueven o no en su entorno ya que el

desplazamiento dentro de una ciudad es fundamental influyendo en los habitantes y por consecuencia, es determinante en cómo se viven las ciudades.

La movilidad ha tenido una repercusión en el espacio público y su uso, modificando las prácticas culturales, el sentido de pertenencia e impulsado una segregación social. (Velázquez, 2015). Lo anterior ha surgido como una consecuencia del continuo crecimiento tanto en tejido urbano, densidad poblacional y extensión territorial. (Montezuma, 2003; Lupano y Sánchez, 2009).

Por lo anterior la población ha modificado su vida diaria, ya que el desplazarse implica un impacto en economía y tiempo, provocando que se busque un mínimo número de traslados, se deja de lado aquellos viajes en que el destino no implique una actividad obligatoria como el trabajo y/o el estudio.

Para el desplazamiento de las personas dentro de su ciudad se ha contado con diversos medios de transporte a lo largo de los años, siendo considerado como principal el desplazamiento peatonal (Taúler, 1992), sin embargo, con el crecimiento urbano ha sido necesario el desarrollo de otros medios de mayor rapidez y eficacia para lograr cubrir las largas distancias existentes de un punto a otro.

Debido a esto se hace uso de medios de transporte motorizados, como el automóvil particular, transporte urbano y más recientemente el uso de servicios de transporte privado.

El automóvil particular ha sido criticado en gran medida, ya que se considera uno de los medios de transporte que más impactos negativos genera (Pardo, 2005 en Obregón y Quezada, 2013; Taúler, 2013; Zunino, 2018), sin embargo, genera un menor tiempo de traslado, cubriendo satisfactoriamente grandes distancias, esto ha provocado que las personas lo prefieran por encima de otros medios y genera un gran deseo de adquisición, pero solo algunos pueden obtenerlo.

Por lo anterior el transporte urbano es un medio fuertemente utilizado pues tan

solo en América Latina se estima que entre un 70% y 80% de la población es usuaria de este medio. (Pardo, 2009)

Lo anterior ha generado una alta demanda que ha superado y supera la oferta existente, provocando una congestión dentro de las unidades, situación que resulta ser cansada provocando un repelo hacia este medio de transporte y hacia los constantes desplazamientos en el mismo.

En América Latina la movilidad urbana ha sido un desafío, provocando que se implementaran diversas estrategias para mitigar la problemática, es por ello que, en las grandes ciudades, como Buenos aires, Sao Paulo, D.F -ahora Ciudad de México-, y Santiago se amplió de manera significativa la capacidad vial, construyendo grandes redes de autopistas (Lupano y Sánchez, 2009).

Sin embargo, esta estrategia resultó un fracaso, ya que a la larga la problemática persistió e incluso se tuvieron nuevos problemas como la congestión vial, lo anterior obligo a que se buscara otro medio que diera solución al acelerado crecimiento de la población, por lo que se optó por el uso de un Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). (Lupano y Sánchez, 2009).

El sistema integrado de transporte masivo con mayor impacto en América Latina fue el *Bus Rapid Transit* (BRT), solución que fue madurando desde la década de 1970 (Pardo, 2009). Este sistema trajo consigo innovaciones en el transporte urbano y en el equipamiento dirigido al mismo, así como la implementación de tecnología. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009)

Si bien este sistema trajo consigo muchos beneficios, logra cubrir solo los ejes centrales de la ciudad, dejando de lado las periferias (Figueroa, 2005), esto provoca que al momento de descender de las unidades principales se tengan que tomar camiones auxiliares que dejan de lado el objetivo de eficiencia y rapidez en los traslados, además de que desde los hogares hasta los paraderos las distancias suelen ser grandes, debido a la magnitud de las ciudades.

El sistema BRT, tuvo su aparición en América Latina, en 1972 con la primera experiencia en Curitiba, Brasil, fue parte de una política más amplia de planificación urbana, complementándose con esquemas de desarrollo orientado al tránsito (TOD)¹, (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009; Zamora, Campos y Calderón, 2013).

A partir de los 2000's este sistema ha tenido su mayor impacto en ciudades latinoamericanas, teniendo mejoras a lo largo de los años, ha sido implementado en: Quito (1995), Bogotá, (2000). Sao Paulo (2003), México D.F -hoy Ciudad de México- (2005), Pereira (2006), Guayaquil (2006), Guatemala (2006), Santiago de Chile (2007.) (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2005; Zamora, Campos y Calderón, 2013).

Los sistemas BRT en América Latina han tenido un impacto benéfico, ya que muestran una revitalización del transporte público (Lupano y Sánchez, 2009), y si bien han ayudado a tener traslados más rápidos en las zonas centrales de las ciudades, resulta difícil reducir demasiado el tiempo invertido en los viajes ya que las distancias cada vez son mayores y el ir de un punto de la ciudad a otro resulta cada vez más tardado y cansado, provocando que se hagan ajustes en actividades de ocio.

Uno de los países en el que se han implementado los sistemas BRT es México, contando con nueve sistemas en las ciudades de: Ciudad de México (Metrobús), Monterrey (Ecovía), Estado de México (Mexibus), Puebla (Ruta), Chihuahua (Vivebus), Pachuca (Tuzobus), Guadalajara (Macrobus), Ciudad Juárez (Vivebus) y León (Optibus). (Alvarado, 2016).

Dichos sistemas han sido implementados para mitigar la problemática de demanda en el transporte urbano en México, debido a que en el país existe una

¹ El término se utiliza para describir el desarrollo urbano que se caracteriza por tener un uso de suelo mixto, así como un entorno urbano de alta calidad. (Rodríguez y Vergel, 2013).

población de 126,014,024 personas, ocupando el lugar número 11 dentro de las naciones más pobladas del mundo (INEGI, 2020).

A pesar de que en México en las últimas décadas ha habido un incremento del automóvil particular pasando de un total de 6.5 millos de automóviles registrados en 1990 a 20.8 millones en 2010 (Aguirre, 2017), el transporte urbano sigue siendo el medio de movilidad más usado en las ciudades mexicanas, estimando que del total de los traslados efectuados un 80% de los mismos se realizan en él. (Suárez, 2017).

Según la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte elaborada por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, se concluyó que los principales propósitos de desplazamiento en México-sin considerar el regreso a casa- son: “ir al trabajo (46.3%), adquirir un bien o servicio (19.1%), ir a clases (11.3%), relacionado con la familia (6.1%) la salud (4.6%), entre otras.” (Aguirre, 2017, pág.21). Dejando de lado actividades de ocio y esparcimiento, mismas que son esenciales para los ciudadanos. Ya que según la misma encuesta solo un 2.1% de los traslados conllevan este fin.

El resultado anterior no es inesperado ya que, en la actualidad, las actividades de ocio no son tomadas como una necesidad humana, sin embargo, conforme se ha enriquecido el estudio del ser humano se ha demostrado que si lo es.

La pirámide de necesidades de Maslow es una de las clasificaciones más conocidas relacionadas a las necesidades humanas, sin embargo, la misma solo contempla cinco categorías: necesidades fisiológicas, de salud y seguridad, de pertenencia y amor, de estima y de autorrealización, esta última muy poco desarrollada.

A lo largo del tiempo han sido creadas por diversos autores nuevas categorías de necesidades, comprendiendo conceptos como: deseos, satisfactores, necesidades y bienes. (Alguacil, 1998) generando nuevas necesidades que se han sobrepuesto a las ya antes estudiadas.

Gracias a ello se han resumido las necesidades humanas en dos categorías: las necesidades de salud física y las necesidades de autonomía y se consideran otras cuatro categorías en las que cada necesidad se desglosa son: ser, estar, hacer y relaciones. (Alguacil, 1998).

De este modo en la actualidad se sabe que las necesidades básicas humanas han sido mayormente estudiadas buscando estrategias que logren cubrirlas, incluyendo al tiempo de ocio como una necesidad básica que debe ser cubierta para el bienestar humano.

El concepto de ocio ha sido definido de diversas maneras, una de ellas lo define como “una experiencia personal y fenómeno social, que participa en una serie de dimensiones, con un carácter autotélico, posibilitando o impidiendo el desarrollo de procesos de interiorización y actividad, en los tiempos y espacio en los que se manifiesta”. (Del Valle, 2000, p. 58)

El mismo autor antes mencionado ha expresado dimensiones del ocio para una mejor comprensión, destacando que las actividades de ocio no incluyen solo aquellas en las que la persona deba salir de su hogar y desplazarse, sin embargo, al hacerlo se convive con la sociedad, lo que es importante pues las relaciones humanas entre personas corresponden a otra de las necesidades básicas.

En la actualidad las actividades de ocio han sufrido grandes cambios, ya que la virtualidad ha influido en que las personas tengan al alcance aparatos electrónicos con un sinnúmero de actividades que pueden realizarse dentro de su hogar (Gomes, 2014) generando que las personas salgan menos de sus casas ya que el ir de un lugar a otro en grandes ciudades se ha vuelto cada vez más complicado.

Por otro lado, en México las actividades de ocio incluyen fuertemente aquellas festividades culturales que se manifiestan en el país que desde la antigüedad han se han manifestado (Aguilar, 2012) para las cuales muchas veces el desplazamiento es indispensable.

El fenómeno se ve mayormente reflejado en las grandes ciudades, como las existentes en América Latina en donde el crecimiento de las ciudades ha sido descontrolado, informal y en muchas ocasiones ilegal. (Panerai, 1999)

Entendiéndose como crecimiento urbano a todos aquellos fenómenos de extensión desde el ámbito morfológico, que incluye aspectos de densificación. (Panerai, 1999).

Siendo el crecimiento urbano uno de los principales causantes de los cambios y desafíos que enfrentan las ciudades en la actualidad, ya que entre mayor es el crecimiento más difícil es abastecer a todos los ciudadanos de los servicios adecuados.

Se contemplan dos modos de crecimiento en las ciudades, el crecimiento continuo y el discontinuo, en donde los diversos elementos que los componen son: líneas y polos; barreras y terminales. (Panerai, 1999), elementos que ayudan a determinar el tipo de crecimiento y ayudan a comprender el fenómeno, además de permitir llevar un mejor control, sin embargo, en las grandes ciudades cada vez se vuelve más difícil dicho control.

Una de las ciudades que ha crecido en las últimas décadas es la ciudad de León, Guanajuato, México, ya que es el municipio más poblado de Guanajuato y el tercero a nivel nacional con una población total de 1,721,215 habitantes, por lo que se decide estudiar el fenómeno en esta ciudad.

En León la mitad de su población total tiene menos de 28 años, con la mayor concentración entre los 15 y 19 años (INEGI, 2020), esto genera que gran parte de su población se encuentre en un rango productivo o que vaya encaminada al mismo, situación que debe tomarse en cuenta ya que en la adultez en edad productiva el tiempo invertido para actividades de ocio es menor que en otras edades. (Muñoz y Salgado, 2021).

Se estima que el solo el 33.6% de la población leonesa acostumbra el uso de

vehículo particular (automóvil, camioneta o motocicleta) (INEGI, 2020). Por lo que el resto de la población usa otros medios de transporte, entre ellos el transporte urbano.

El Sistema Integrado de Transporte (SIT) u Optibús es el sistema de transporte masivo urbano que utiliza la ciudad de León, Guanajuato. El proyecto del SIT inició en 1995 con la conformación de la Comisión tarifaria mixta. (Gutiérrez, 2018). Su inauguración fue el 23 de septiembre de 2003.

Está basado en el BRT de la ciudad brasileña de Curitiba y específicamente en el TransMilenio de la ciudad de Bogotá, Colombia. El sistema fue el primero de su tipo en México. (Vargas y Adame, 2012).

El SIT dio su inicio con una cobertura del 39% de los viajes totales en el transporte público en la primera etapa, actualmente se contempla que el SIT abarca una cobertura del 99% de la ciudad (INEGI, 2020).

La implementación del SIT ha beneficiado a los ciudadanos, proporcionando una mayor cobertura, el pago de un solo pasaje para moverse de un extremo a otro de la ciudad, un menor número de accidentes de tránsito, una mejor organización de vialidades, entre otras. Sin embargo, hay problemas a los que aún no se ha dado solución, como: la demora excesiva para abordar, largos períodos de tiempo para trasladarse, falta de cobertura para la población, inseguridad y acoso. (Gutiérrez, 2018).

Además, considerando los viajes necesarios para acudir al lugar de trabajo o estudio, la inversión en transporte público representa un 11.6 % del salario promedio. Lo que genera que las personas con menores ingresos cuenten con limitantes para realizar actividades de ocio en el espacio público, sintiéndose encarceladas. (Tironi y Pérez, 2007).

En la actualidad las personas tienen cada vez menos interacciones profundas, provocando una marcada tendencia hacia el individualismo, viviendo “una soledad

en la multitud” (Zunino, 2018, p. 47), generando que se pase más tiempo en el transporte, modificando las dinámicas sociales y actividades de ocio de las personas que habitan las ciudades.

De todo lo anterior se puede entender la importancia de explicar las nuevas dinámicas cotidianas y actividades de ocio que se han desarrollado en los ciudadanos de León, Guanajuato a partir del impacto del SIT y del crecimiento en la ciudad.

Por lo que se planteó resolver: ¿Cómo se han modificado las dinámicas cotidianas de ocio a partir del crecimiento urbano y la lógica del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en los habitantes de León, Guanajuato?

Siendo de ayuda las siguientes preguntas auxiliares:

1. ¿Cuáles son las características del SIT que han impactado en las dinámicas cotidianas de ocio en los habitantes de la ciudad de León, Guanajuato?
2. ¿Cómo era el transporte antes de la implementación del SIT?
3. ¿Cuáles son las actividades de ocio en el pasado y en la actualidad en los y las leoneses?
4. ¿Cuál es la relación del crecimiento urbano en la ciudad de León, Guanajuato respecto a las características del SIT?

Planteándose como objetivos los siguientes:

1. Determinar el impacto que provoca el SIT en las dinámicas cotidianas de ocio en los ciudadanos de León Guanajuato
2. Caracterizar el crecimiento de la ciudad como determinante en las dinámicas cotidianas de ocio y en el servicio de transporte público.

Para la resolución del problema se cuenta con los soportes teóricos encontrados principalmente en las ramas de la sociología y el urbanismo, siendo estudiados los

autores: Alguacil, 1998 con necesidades humanas, y Lefebvre 1972 con vida cotidiana en lo correspondiente a sociología

Y en relación con el urbanismo se estudian los autores: Le Corbusier en García, 1961; Bazant 1984 y Ducci 1990 con estructura urbana; Panerai, 1999 con crecimiento urbano y Salingaros 2005 con la teoría de redes.

Además, se encuentran soportes conceptuales en las dos ramas anteriores y en menor medida en las ramas de la historia, ciencias políticas, geografía, ingeniería industrial, ingeniería civil, psicología y ciencias económicas.

El diseño metodológico se esboza en un marco operativo (anexo 1) basado en 5 conceptos operacionales: Vida cotidiana, ocio, crecimiento urbano, estructura urbana y movilidad, en donde la hipótesis de la investigación es la siguiente:

En el pasado los habitantes de la ciudad de León Guanajuato experimentaban más dinámicas de ocio en la ciudad ya que los nodos para este fin estaban a una menor distancia, además el transporte al tener una lógica concéntrica permitía llegar a distintos lugares en una misma ruta, sin embargo, varias rutas tenían una misma trayectoria generando congestión en las conexiones, en la actualidad y debido al crecimiento urbano y a la incorporación de un Sistema Integral de Transporte con lógica reticular, se requieren más rutas y conexiones por lo que el tiempo de traslado se ha incrementado, impactando en las dinámicas de ocio en los habitantes.

La investigación estuvo limitada a la ciudad de León, Guanajuato, México, ya que como se redacta en los antecedentes, esta ciudad cuenta con un Sistema Integrado de transporte, y es el tercer municipio más poblado de México, por lo que el fenómeno a estudiar es visible en este espacio.

Por otro lado, se limita a los años de 2003 a 2023, ya que en 2003 sucedió la inauguración del SIT, trayendo cambios a partir de entonces, hasta 2023, año actual de la investigación.

A partir de este punto nos adentramos a la investigación, para ello se divide el documento en tres capítulos, cada uno desarrolla su propio marco teórico, metodología y colecta de datos. Esta división está pensada para lograr una mejor comprensión de la investigación, logrando un análisis oportuno, que al dividirse en partes resulte más fructífero.

El primer capítulo: Crecimiento y estructura urbana, se pretende comprender cómo las grandes ciudades se han expandido, en donde su estructura ha sido modificada para lograr abastecer las necesidades de los ciudadanos, se estudia la manera en que la estructura urbana influye de manera significativa en cómo se viven las ciudades.

En el segundo capítulo: Transformaciones de la vida cotidiana y actividades de ocio, busca entender cómo a partir de algunos elementos urbanos y de los cambios socioculturales los ciudadanos han modificado sus dinámicas cotidianas, adaptándose continuamente.

Finalmente, en el tercer capítulo: Transporte urbano aplicado a desplazamientos con fines de actividades relacionadas al ocio, se estudia la manera en que cómo la movilidad es determinante en la manera en que los ciudadanos viven su vida cotidiana, comprendiendo que la misma influye en el tiempo invertido a las actividades con fines recreativos, logrando entender el impacto que genera.

CAPÍTULO I: ESTRUCTURA Y CRECIMIENTO URBANO.

Las ciudades están en un constante cambio, el crecimiento es uno de ellos, ya que cada vez se observan ciudades más grandes, por otro lado, su estructura urbana es determina cómo se vive cada ciudad y por ello, influye en la vida cotidiana de las personas.

En este capítulo se analiza la estructura urbana, que está presente en todas las ciudades, pero que va transformándose a medida que la ciudad crece y se desarrolla, por lo que es importante comprenderla para lograr entender la ciudad.

Además, se busca conocer cómo el crecimiento urbano impacta en las ciudades, lo que provoca que las mismas estén en un cambio permanente que modifica la vida de los ciudadanos y provoca que la estructura urbana deba adaptarse.

A partir de este capítulo se entiende cómo lo anterior ha provocado cambios en la ciudad de estudio y a partir de ello, se busca comprender la manera en que la población se ha tenido que adaptar a estos elementos y viceversa.

1.1 Estructura urbana.

La estructura urbana es fundamental en el desarrollo de una ciudad, ya que la misma funciona como la estructura ósea del ser humano, por lo que sin ella la ciudad en si no podría ser.

1.1.1 Concepto.

Se define como la organización interna de la ciudad, de las partes que la conforman, para su estudio se zonifica la ciudad de acuerdo con el uso del suelo, tratando de que estas zonas sean lo más homogéneas posibles. (Camacho, 2014).

Además, se considera como el resultado de dos procesos: la estructura física y las actividades dentro de esta estructura, por medio de los cuales los edificios y las actividades se ubican en lugares determinados. (Bazant, 1984). De esta manera no podría existir actividades sin una estructura física y esta estructura resultaría obsoleta si no existieran las actividades.

Por lo tanto, la estructura urbana está constituida por elementos físicos que son destinados a la realización de las diversas actividades requeridas, su distribución es determinante en cómo se zonifica la ciudad. (Ducci, 1990).

1.1.2 Enfoques de estudio.

Desde la geografía:

Las primeras teorías surgieron entre los años 1920 y 1930, provienen de ecólogos urbanos, que basaron su estudio en la ciudad de Chicago, el autor de la primera teoría, llamada: La teoría de las zonas concéntricas, es Ernest W. Burgess, siendo publicada en 1935. (Ducci, 1990; Buzai, 2020).

Esta teoría estudia el crecimiento urbano a través de un proceso de conurbación, proponiendo 5 anillos concéntricos: Centro comercial, zona de transición, zona

habitacional, zona residencial y zona cambiante que son resultado de una etapa de expansión y estabilización de los distintos usos de suelo. (Ducci, 1990; Buzai, 2020).

La siguiente teoría fue aportación de Homer Hoyt en 1939, él retomó el modelo de Burgess, conservando los tipos de zonas, sin embargo, para él el modelo se conformó en sectores, generando la: Teoría de los sectores, basándose en 142 ciudades estadounidenses, (Ducci, 1990) focalizándose en un crecimiento lineal a través de las principales vías de circulación desde un centro principal. (Buzai, 2020).

Finalmente, un tercer y último modelo es el propuesto por Harris y Ullman, al que llamaron: Modelo de núcleos múltiples, el cuál plantea que una ciudad se desarrolla a partir de más de un núcleo, (Ducci, 1990) donde las grandes ciudades se sustentan en tres soportes: centralidades distribuidas regularmente, orientación al transporte, generando crecimientos lineales y centralidades con alta concentración. (Buzai, 2020).

Este modelo muestra que no es posible la existencia de un modelo básico, ya que la estructura urbana es variable para cada ciudad, a partir de las características particulares que contiene cada una.

Desde el urbanismo:

Desde este enfoque, uno de los principales autores es Le Corbusier, quien, junto a Villeneuve, expusieron en la carta de Atenas que para el diseño de las ciudades debían tomarse en cuenta 4 factores fundamentales, que son: habitar, trabajar, recrearse y circular. (García, 1961). En base a estos 4 factores se dedicó a diseñar ciudades que buscaban cubrir las necesidades de estos.

Habitar.

Se considera que la familia es la base de la sociedad y por ello su habitar resulta

en la ciudad. (García, 1961), por ello es importante partir del habitar para la conformación y estructura de las ciudades.

Es importante que el habitar no se refiere solo a la vivienda, si no que va más allá, contemplando todos los elementos que son indispensable para el desarrollo de la familia y del individuo. (García, 1961).

Le Corbusier propuso la concentración de la habitación en torres de gran altura y con una densidad poblacional de 800 a 1,000 habitantes por hectárea, los mismo estarían colocados en torno a un centro de negocios, gobierno y cultura al que se tenga acceso a pie y en donde el primer nivel de las torres está destinado al comercio, (García, 1961) esto buscando crear espacios en donde todo se concentrará y generando que las personas pudieran cubrir sus necesidades sin necesidad de ir muy lejos, además de promover la cohesión social dentro de las torres.

Trabajar.

Conforme a la carta de Atenas, el trabajo es la segunda de las funciones del urbanismo (García, 1961) ya que es indispensable para el desarrollo de las ciudades.

Se proponía una separación entre las zonas industriales y la zona habitacional, generando zonas verdes entre ellas, además se buscaba reducir la distancia entre las dos zonas mencionadas al mínimo, y por último se buscaba que las zonas industriales se hallaran junto a las carreteras, para tener acceso fácil a ellas. (García, 1961), el trabajo es fundamental para las ciudades, por lo que esta separación buscaba darle la importancia requerida, pero sin mezclarla con la zona para habitar, generando sociedades más productivas.

Recrearse.

La recreación es una de las partes fundamentales en la estructura de la ciudad, ya que los individuos deben contar con espacios que le permitan un desarrollo de la

moral y físico, logrando crearse nuevamente. (García, 1961).

Uno de los principales aportes en este ámbito es la importancia que se da a espacios verdes y al aire libre, en donde se contempla el deporte y en donde se considera el diseño de las plazas, sin embargo, también se considera la cultura espiritual y espacios de cultura como museos, bibliotecas y teatros y se toma en cuenta también el espectáculo y el turismo además de servicios de salud. (García, 1961) estos espacios tienen diversidad de ubicaciones, pero todos buscan que sean de fácil acceso para los habitantes.

Circular.

Circular se refiere al traslado, la acción de ir de un punto al otro, la eficiencia pues de la ciudad y del trabajo depende de la facilidad que tenga el habitante para circular en la ciudad. (García, 1961), por lo que las vialidades proporcionan la calidad de acceso a la ciudad y determina cómo se vive la misma.

Se considera que en el orden del sistema de tránsito se debe tener como prioridad al peatón y dentro de organización vial se tienen tres formas de acceso: las arterias de comunicación, de penetración y de distribución. Las de comunicación unen puntos distantes en la región por lo que son de alta velocidad, las de penetración surgen de las anteriores y desembocan en la ciudad y finalmente las de distribución se encargan de administrar la circulación a todos los lugares, hasta donde la única opción sea el retorno. (García, 1961).

Además, se propone que las calles y vialidades deben diseñarse a partir de los vehículos y peatones existentes, para evitar los excesos y proporcionando al habitante el espacio suficiente para su correcta circulación. (García, 1961), la circulación es fundamental y sin la misma la ciudad no podría estar conectada.

Finalmente, Le Corbusier, a partir de estos 4 principios de la estructura urbana, planteo varios modelos para el diseño utópico de ciudades, sin embargo, ningún plan se desarrolló debido al gran impacto que implicaba reconstruir la ciudad

desde estos modelos y se han tomado en cuenta para el diseño de ciudades en la vida moderna.

1.1.3 Características.

La estructura urbana se caracteriza por estar conformada en zonas. Por lo que la zonificación de sus componentes conforma a la ciudad y determinan como es la organización de ella. (Ducci, 1990). Esta zonificación busca cubrir las necesidades básicas de los ciudadanos de la manera más rápida y óptima, ofreciendo a las personas lo necesario dentro de una zona cercana.

La zonificación de la ciudad ayuda a distribuir a la misma de una manera más fácil y se han estudiado estas zonas a partir del uso de suelo, que corresponde a uno de los elementos de la misma estructura urbana, (Ducci, 1990). los usos de suelo corresponden a la diversidad de actividades que realizan los ciudadanos.

Por otro lado, la estructura urbana se caracteriza por ser el medio para planificar la ciudad, y resulta ser fundamental en el correcto análisis de esta, ayuda a identificar aquellas zonas que funcionan y aquellas que no. (Ducci, 1990). La estructura urbana es aquella que determina la ciudad y en su estudio se comprende a la misma, ya que es aquel soporte en el que todo se desarrolla.

1.1.4 Componentes.

Independientemente del modelo que corresponde a cada ciudad, se contemplan elementos indispensables de la estructura urbana que se observan solo en una ciudad ya desarrollada, ya que aquellas que apenas comienzan su desarrollo tendrán deficiencias de algunos de estos.

Estos elementos son: Uso de suelo, infraestructura, equipamiento y vialidad. (Ducci, 1990).

1.1.4.1 Vialidades.

Este es el elemento básico de la misma y es en torno a ella que se ordenan todos los elementos. (Ducci, 1990). Su función es proporcionar acceso e interrelaciona los puntos dentro de una zona mediante un sistema de circulación previamente diseñado que contempla los diversos medios de movilidad. (Bazant, 1984).

La vialidad se divide en jerarquía vial, (Ducci, 1990), sistema de circulación y criterios de diseño, además de que se deben contemplar elementos particulares de cada ciudad, que deberán ser estudiados y diseñados de manera puntual, (Bazant, 1984) con estos elementos se logran un correcto diseño y uso de vialidades que beneficien una correcta movilidad dentro de la zona requerida.

Jerarquía vial.

Dentro de la jerarquía vial encontramos tres tipos: la vialidad primaria, secundaria y terciaria. (Ducci, 1990), cada una de ellas es importante para lograr conectar la ciudad de manera eficaz, sin embargo, se jerarquizar de acuerdo con su impacto en el espacio.

Vialidad primaria:

Este tipo de vialidad son aquellas que se consideran como principales y atraviesan toda la ciudad o al menos gran parte de ella. (Ducci, 1990).

Vialidad secundaria:

Estas están vinculadas a las vialidades primarias y relacionan distintas zonas dentro de una misma ciudad. (Ducci, 1990).

Vialidad terciaria:

Este tipo de vialidad con las menos transitadas, por lo que son más pequeñas y conectas pequeñas zonas de la ciudad, además de su extensión es menor. (Ducci, 1990).

Sistema de circulación.

Este sistema es determinante en cómo se estructuran las vialidades, estableciendo su dirección, jerarquía y sentido, según el origen y destino de esta, esto dentro de una zona, para provocar que la movilidad se desarrolle adecuadamente para los ciudadanos. (Bazant,1984). Si este sistema no es adecuado, provoca conflictos en la ciudad y por consecuencia en sus ciudadanos.

Criterios de diseño.

Para lograr este sistema de circulación, es importante determinar el diseño de las vialidades, para garantizar que las mismas cumplan su función y faciliten los desplazamientos en la ciudad. (Bazant, 1984).

Las vialidades son un parte fundamental de la ciudad y en cómo se vive la misma, ya que determinan el acceso a los espacios urbanos.

1.1.4.2 Equipamiento urbano.

El equipamiento se refiere a un conjunto de edificios y espacios que tienen como objetivo brindar servicios a la población o bien en donde se realizan actividades en común. (Ducci, 1990).

En otra definición, el equipamiento urbano son los espacios en donde se llevan a cabo actividades y en donde se necesita una relación entre efectores y consumidores y requieren de instalaciones físicas permanentes. (Corti, 2021).

Dicho equipamiento dota a los ciudadanos de espacios óptimos para sus actividades diarias y es indispensable para satisfacer de manera correcta las necesidades de los ciudadanos, por ello es importante contar con el equipamiento adecuado, mejorando la calidad de vida de los y las habitantes.

Tipos.

El equipamiento urbano se divide en diversos tipos de edificios, de acuerdo con su

función, su clasificación es la siguiente: comercio y abasto, educativo, salud, municipal, comunicación, deportivo, cultura, recreativo y transporte. (Ducci, 1990; SEDESOL, 1999).

Respecto al equipamiento, es de interés de la investigación centrarse en los últimos 4, ya que este tipo de edificios incluye aquellas actividades que se relacionan de manera más directa al ocio y son espacio que brindan servicios dedicado a cubrir la necesidad de recreo. Es por ello por lo que se profundiza más en cada uno de ellos.

Deporte.

Para comenzar el subsistema de deporte cubre la necesidad de los ciudadanos de realizar actividades de índole deportivo que buscan el desarrollo físico, buscando el cumplimiento de apoyo en la salud y la recreación, beneficiando además la comunicación y organización de las ciudades. (SEDESOL, 1999). De aquí la importancia de contar con espacios deportivos, ya que, si bien el ejercicio físico puede realizarse de diversas formas, el contar con espacios de esta índole ayuda a propiciar las relaciones humanas, generando una mayor cohesión social.

Los componentes de este subsistema son: cancha, centro deportivo, unidad deportiva y estadio (Ducci, 1990: SEDESOL, 1999), y cada uno de ellos cuenta con características y elementos necesarios para su correcto funcionamiento.

Cultura.

Por otro lado, el subsistema de cultura busca proporcionar a los ciudadanos acceso a una recreación de carácter intelectual que aporte a su desarrollo cultural, influyendo en la inversión del tiempo de ocio en actividades que incrementen el intelecto de la población. (SEDESOL, 1999). Es importante contar con espacios de esta índole para brindar actividades positivas que se llevan a cabo en el tiempo libre de la población, y que sean de fácil acceso para todos los ciudadanos.

Este subsistema está compuesto por los siguientes elementos: auditorio, museo, teatro y biblioteca, y cada uno de ellos cubre con características diversas pero que buscan el mismo objetivo anteriormente mencionado.

Recreativo.

Un tercer subsistema que es de interés es el recreativo, este resulta indispensable para un correcto desarrollo físico y mental de los ciudadanos y es de apoyo en el descanso y esparcimiento, mismo que es fundamental en el ser humano ya que conserva y mejora el equilibrio psicosocial. Además, contribuyen al desarrollo de la comunicación y por consecuencia a una mayor integración social. (SEDESOL, 1999), estos espacios aún que parecieran de menor importancia que otros son indispensables dentro de la estructura urbana de una ciudad ya que aportan grandes beneficios a su población y generan un impacto en la calidad de vida de los que lo habitan.

Sus componentes son los siguientes: centro social, plaza cívica, jardín vecinal, cine, juegos infantiles, área de ferias y exposiciones y parque que a su vez este último se divide en urbano y de barrio. (Ducci, 1990; SEDESOL, 1999).

Transporte.

El último subsistema de interés corresponde al transporte, está conformado por aquellas instalaciones que buscan proporcionar servicio de transporte a la población, facilitando el desplazamiento de personas y bienes, con el objetivo de un bienestar social. (SEDESOL, 1999), este subsistema es indispensable, ya que sin el mismo los otros subsistemas resultarían menos concurridos ya que no se contaría con un acceso adecuado a los mismos.

Sus componentes son: terminal de autobuses, central de servicios de carga, terminal de taxis y aeropuertos, cada uno cuenta con características particulares que propicien el correcto funcionamiento de ellos. (Ducci, 1990; SEDESOL, 1999).

Cada ciudad cuenta con una mayor o menor dotación de equipamiento urbano, entre mayor sea la dotación se cuenta con más espacios urbanos en los que puede desarrollarse la vida cotidiana, otorgando a las personas más oportunidades de cubrir sus necesidades básicas, por lo que las ciudades necesitan de ello para otorgar a sus ciudadanos una mejor calidad de vida.

1.2 Crecimiento urbano.

Es inevitable que las ciudades crezcan, y al hacerlo provocan que todos los demás elementos que la constituyen se vean impactados, modificando la manera en que se vive y cómo se desenvuelven sus habitantes.

1.2.1 Concepto.

Las ciudades se encuentran en una constante transformación y crecimiento, por ello es importante entender a qué se refiere este último concepto.

Se entiende como todos aquellos fenómenos de extensión desde el ámbito morfológico, además de que incluye aspectos de densificación, buscando que la extensión del territorio se genere adecuadamente, (Panerai, 1999) el concepto no engloba aquellos ámbitos que no involucren aspectos territoriales, si bien el desarrollo de las ciudades se relaciona con el crecimiento, no significa que se condiciones, una ciudad puede crecer y no desarrollarse o viceversa.

En la actualidad en ciudades de América Latina el crecimiento de sus ciudades ha sido descontrolado, informal y en muchas ocasiones ilegal, por lo que no se observa un desarrollo, o al menos no uno significativo (Panerai, 1999), al existir un descontrol en el crecimiento se agravan los conflictos y las diversas situaciones negativas se complican.

Es importante entender el crecimiento urbano, ya que este es uno de los elementos más importantes en la ciudad, ya que engloba los períodos de la misma, aquellos donde se vive una estabilidad seguidos de momentos de ruptura

y cambio (Panerai, 1999), una ciudad no es fija y sus cambios y crecimiento son inevitables, representando su transformación, permitiendo avances en el territorio.

1.2.2 Tipos.

Existen dos modos de crecimiento en las ciudades, el crecimiento continuo y el discontinuo, en donde el crecimiento discontinuo tiene una visión más amplia que el continuo. (Panerai, 1999).

Crecimiento continuo:

Este tipo de crecimiento se caracteriza por que, en cada etapa del desarrollo de la ciudad, la extensión territorial se genera como una ampliación ligada a las partes que fueron construidas. (Panerai, 1999), esta forma de crecer permite que las ciudades crezcan y se desarrollen a la par, generando que la ciudad progrese.

Este crecimiento define un límite entre un interior y un exterior en la ciudad, formando un núcleo sólido que se encuentra muy bien estructurado (Panerai, 1999) sin embargo esto ha generado que existan diferentes estatutos en la ciudad, siendo el núcleo el elemento más importante.

El desarrollo natural de las ciudades es lo que ha generado este tipo de crecimiento, ya que las extensiones territoriales se han creado de una manera más orgánica agregándose al núcleo ya existente sin discontinuidad. (Panerai, 1999), este tipo de crecimiento genera que las ciudades evolucionen de manera natural y conformándose de manera continua hacia el exterior.

Crecimiento discontinuo:

Este tipo de crecimiento tiende a ocupar el territorio de una manera más abierta, ocupándolo de manera discontinua, lo que quiere decir que no limita las partes antiguas de las nuevas, evitando que ambas se vean fragmentadas (Panerai, 1999), provocando que lo antiguo se mezcle con lo nuevo, lo que genera que no exista un solo núcleo en la ciudad.

Al no existir un núcleo central, la ciudad crece de una manera no radio céntrica, y por ello se conforma de fragmentos que se terminan uniendo mediante el territorio, sin embargo, al no contar con un núcleo el crecimiento parece más descontrolado.

Un crecimiento no es mejor el otro, ya que cada uno de ellos cuenta con aciertos y errores, sin embargo, su tipo de crecimiento es indispensable en la manera en que la sociedad se desenvuelve en su ciudad.

1.2.3 Elementos.

El proceso de crecimiento a pesar de ser variable de acuerdo con la ciudad en donde el fenómeno se observa, existen elementos que son identificables en todos los casos, aportando una estructura clara a el mismo. (Panerai, 1999).

En el ámbito físico el crecimiento urbano se regula por dos elementos, las líneas y polos y las barreras y terminales. (Panerai, 1999).

Líneas y polos.

Estos elementos ayudan a regular el crecimiento ordenando la manera en que se extiende, se dividen en líneas y polos.

Las líneas ayudan a dar dirección al crecimiento, otorgándole soporte al mismo, estas pueden ser naturales como ríos o artificiales como muros. (Panerai, 1999), sea cual es el tipo de línea, ambas siguen un orden y se acoplan a la morfología del sitio, así como a su historia y sociedad.

Este elemento no solo proporciona el trazado de la ciudad, también ordena el tejido urbano y permite regular el crecimiento, dando estructura al mismo. (Panerai, 1999), las líneas permiten ordenar la ciudad y entender a la misma y con ello conocer las vialidades en las se desplazan los habitantes.

Por otro lado, los polos se refieren a los puntos a partir de los cuales se producirá el crecimiento (Panerai, 1999), este es importante ya que conformara el centro a partir del cual se organiza el resto de la ciudad, ayudando a ordenarla.

Estos polos son en su mayoría puntos que los mismos habitantes consideran simbólicos (Panerai, 1999) desarrollándose a partir de puntos en los que las personas viven sus prácticas cotidianas, quedando marcados en el tejido como puntos singulares de la ciudad.

Barreras y terminales.

Estos elementos ayudan a contener el crecimiento urbano, por lo que funcionan como limitantes de este, pero solo por un tiempo determinado, hasta que se ven rebasados por el mismo crecimiento y forman a ser parte de los elementos anteriores, (Panerai, 1999), ambos elementos si bien funcionan como limitantes, también funcionan como puntos de partida de un crecimiento opuesto.

Las barreras y terminales de crecimiento son elementos que se oponen a que el tejido urbano se extienda, estos pueden ser obstáculos geográficos como un bosque, una montaña, un río, etc. u obstáculos construidos, como carreteras, zanjas, entre otros. (Panerai, 1999).

1.2.4 Características.

El crecimiento es distinto en cada ciudad y sus características dependen en gran medida de cómo se genere este crecimiento, sin embargo, una característica que se observa en todos los crecimientos es la densificación, que se entiende como el número de personas que se encuentran habitando en una zona definida (Díaz y Núñez, 2007), si no existiese, el crecimiento urbano no tendría sentido, ya que este busca cubrir las necesidades de dichos habitantes, por lo que determina la magnitud del crecimiento.

La acelerada densificación ha provocado que surja un crecimiento urbano que se caracteriza por ser vertical, esto se refiere a que se construyen edificios de gran altura, para lograr aprovechar al máximo el uso de uso. (Díaz y Núñez, 2007), esto ha impactado en las ciudades ya que cada día se observan en más de ellas

edificios de gran altura, provocando que el crecimiento ya no se limite a la horizontalidad.

Por otro lado, al ser los elementos del crecimiento urbano variables, cambiantes y diferentes, propician que se generen cambios en él, se transforma conforme la ciudad lo requiere, por lo que el crecimiento no es igual, y puede pasar de ser continuo a discontinuo, además de que puede pasar de seguir elementos lineales a polares y puede también traspasar las barreras y límites. (Panerai, 1999), por lo que el crecimiento urbano es cambiante, flexible y variado.

Una de la característica más importante es la modificación de las barreras, ya que el mismo suele generar problemas entre los tejidos urbanos que se encuentran a ambos lados de la barrera, (Panerai, 1999) ya que, si bien sirve para separarlos, obliga a que se relacionen.

Las barreras son las que definen una zona de la otra y busca establecer límites sin las cuales las ciudades se extenderían de manera horizontal sin un control. (Panerai, 1999), es por ello por lo que el establecer límites y barreras es una de las características más importantes para generar un crecimiento oportuno, que beneficie a los habitantes.

El crecimiento urbano es una parte fundamental de las ciudades ya que su impacto en los habitantes logra modificar las practicas cotidianas de las personas, además de que el cómo se genere el mismo constituye el tejido urbano, que junto a la estructura urbana definirá a la ciudad en sí, transformándola, y al ser este fenómeno tan cambiante, es imposible dejar de analizarlo o pretender que una ciudad se quedará fija ya que sus elementos varían, y su tipo de crecimiento puede sufrir cambios de una época a otra, situación que ha sido de esta forma desde la antigüedad hasta nuestros días.

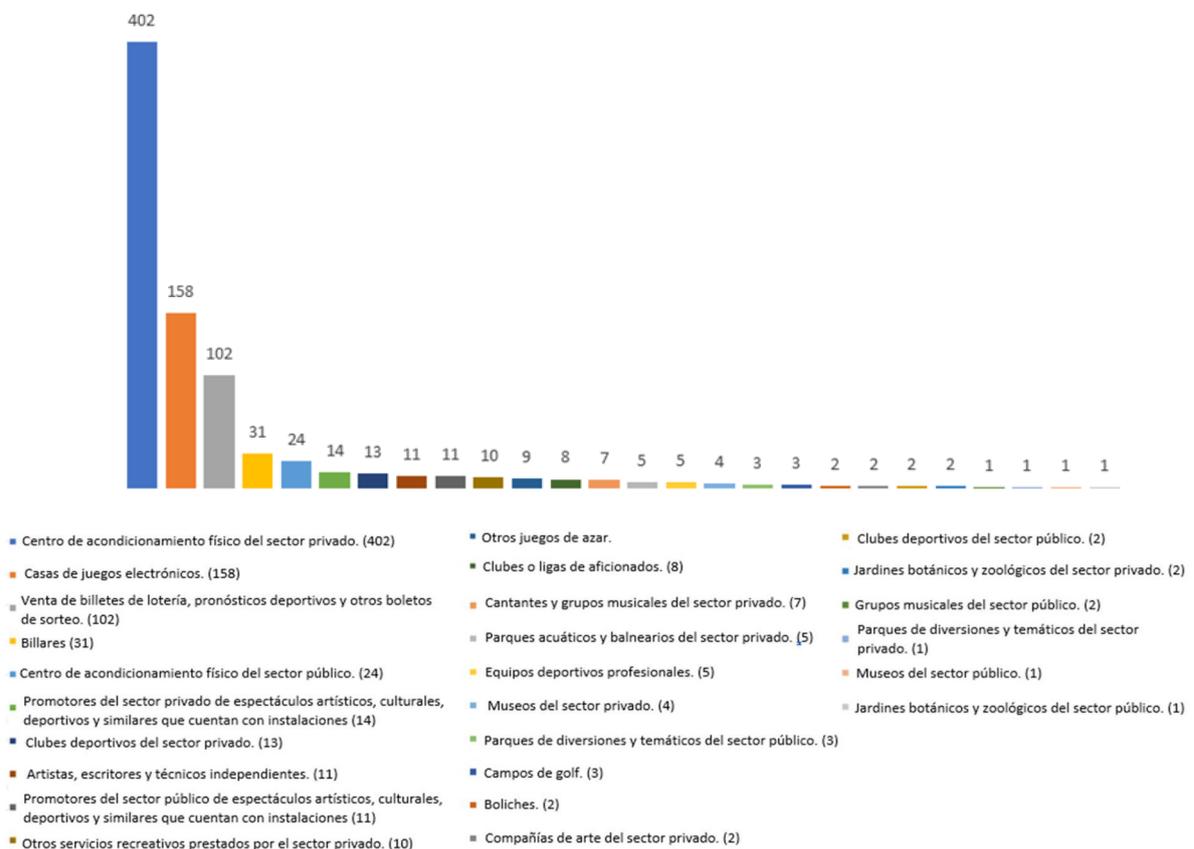
2. El crecimiento urbano y equipamiento de ocio en León, Guanajuato.

En la ciudad de León, Guanajuato se encuentran 806 establecimientos de

equipamiento urbano que pertenecen a los clasificados como servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos. (DENUE, 2022).

De los cuales se clasifican de la siguiente manera: (Figura 1)

Figura 1: Número de equipamiento conforme a su tipo de acuerdo con servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de DENUE 2022

Sin embargo, y reconociendo la importancia de todos los espacios para la realización de actividades cotidianas de ocio de los habitantes, es de interés de la

investigar considerar solo aquellos que se categorizan dentro de los tipos de equipamiento propuestos por SEDESOL, por lo que se desglosan. (Figura 2).

Por otro lado, dentro de la categoría cultural, deportiva y recreativa del equipamiento propuesto por SEDESOL, se encuentra equipamiento que no es considerado por DENUE, por lo que se investigan para también ser considerados en la investigación. (Figura 3 y 4)

Figura 2: Nombre y tipo del equipamiento de interés seleccionado de los propuestos por SEDESOL.

	Nombre del equipamiento	Tipo
1	ACUARIO DEL BAJIO	Recreativo
2	CASA DE LA CULTURA DIEGO RIVERA	Cultural
3	CENTRO CULTURAL EL CORTEJO	Cultural
4	CENTRO CULTURAL SAN GABRIEL	Cultural
5	CENTRO DEPORTIVO LAS JOYAS	Deportivo
6	CENTRO SOCIAL DEPORTIVA UNO AC	Recreativo
7	CENTRO SOCIAL SAN SEBASTIAN	Deportivo
8	CORAZON DE LEON FORO CULTURAL	Cultural
9	GIMNASIO TORRES LANDA DE LA CODE	Deportivo
10	INSTITUTO CULTURAL DE LEON	Cultural
11	INSTITUTO CULTURAL DE LEÓN	Cultural
12	INSTITUTO MUNICIPAL DE LA JUVENTUD	Recreativo
13	MACROCENTRODEPORTIVO LEON 1	Deportivo
14	MICROTEATRO LEON	Cultural
15	MINI DEPORTIVA	Deportivo
16	MINI DEPORTIVA GRANADA	Deportivo
17	MINI DEPORTIVA GRANJAS DE ECHEVESTE	Deportivo
18	MINI DEPORTIVA JARDINES DE ECHEVESTE	Deportivo
19	MINI DEPORTIVA LOMAS DE MEDINA	Deportivo
20	MINI DEPORTIVA SANTA MARIA DEL GRANJENO	Deportivo
21	MINI DEPORTIVA SIN NOMBRE	Deportivo
22	MINI DEPORTIVA TIERRA BLANCA	Deportivo
23	MINIDEPORTIVA LAS HILAMAS	Deportivo
24	MINIDEPORTIVA SAN FELIPE DE JESUS	Deportivo
25	MINIDEPORTIVA VALLE DE SAN JOSE	Deportivo
26	MODULO DEPORTIVO	Deportivo
27	MODULO DEPORTIVO AZTECA	Deportivo
28	MUSEO DE ARTE SACRO	Cultural
29	MUSEO DE CIENCIAS EXPLORA	Cultural
30	MUSEO DE LA CIUDAD DE LEÓN	Cultural
31	MUSEO DE LA CIUDAD DE LEÓN	Cultural
32	PLAZA DE LA CIUDADANIA PRAXEDIS GUERRERO	Deportivo
33	SALON DE USOS MULTIPLES DE COLONOS GRANJAS DE ECHEVESTE	Recreativo
34	TEATRO IGNACIO GARCIA TELLEZ	Cultural
35	TEATRO MANUEL DOBLADO	Cultural
36	TEATRO MARIA GREVER	Cultural
37	UNIDAD DEPORTIVA ANTONIO TOTA CARBAJAL	Deportivo
38	UNIDAD DEPORTIVA DEL DIF PARQUECITO LAS AMERICAS	Deportivo
39	UNIDAD DEPORTIVA JESUS RODRIGUEZ GAONA	Deportivo
40	UNIDAD DEPORTIVA PARQUE CHAPALITA	Deportivo
41	UNIDAD DEPORTIVA PARQUE DEL ARBOL	Deportivo
42	ZOOLOGICO DE LEON	Recreativo

- De tipo recreativo
- De tipo cultural
- De tipo deportivo

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DENUE 2022

Figura 3: Nombre y tipo del equipamiento de interés que no se encuentra en datos de DENUE.

	Nombre del equipamiento	Tipo
1	AUDITORIO MUNICIPAL GILBERTO PALOMINO MENDEZ	Cultural
2	AUDITORIO VALLE DE SAN JOSÉ	Cultural
3	BIBLIOTECA "JUAN RULFO"	Cultural
4	BIBLIOTECA ANTONIO TORRES GOMEZ	Cultural
5	BIBLIOTECA CENTRAL ESTATAL WIGBERTO JIMÉNEZ MORENO	Cultural
6	BIBLIOTECA DE PERIODISTAS MEXICANOS	Cultural
7	BIBLIOTECA IGNACIO BARAJAS	Cultural
8	BIBLIOTECA MARCOS AGUAYO DURAN	Cultural
9	BIBLIOTECA PÚBLICA CARLOS MOSIVAIS	Cultural
10	BIBLIOTECA PÚBLICA DANIEL GONZÁLEZ NEGRETE	Cultural
11	BIBLIOTECA PÚBLICA EFRÉN HERNÁNDEZ	Cultural
12	BIBLIOTECA PÚBLICA MA. ESTHER VALTIERRA	Cultural
13	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL	Cultural
14	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL ALFONSO VILLASEÑOR SÓHLE	Cultural
15	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL AURELIO LUIS GALLARDO	Cultural
16	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL BICENTENARIO DE LA INDEPENDENCIA DE MÉXICO	Cultural
17	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL GERMÁN DEHESA	Cultural
18	BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL IGNACIO GARCÍA TELLEZ	Cultural
20	CINEMA LEÓN	Recreativo
21	CINEMEX	Recreativo
22	CINEMEX PLAZA MAYOR	Recreativo
23	CINEMEX SAN JUAN BOSCO	Recreativo
24	CINEMEX STADIUM	Recreativo
25	CINÉPOLIS ALTACIA	Recreativo
26	CINÉPOLIS CENTRO MAX	Recreativo
27	CINÉPOLIS DE LEÓN	Recreativo
28	CINÉPOLIS GALERIAS LAS TORRES	Recreativo
29	CINÉPOLIS GRAN PLAZA	Recreativo
30	CINÉPOLIS LAS HILAMAS	Recreativo
31	CINÉPOLIS MARIA MORELOS	Recreativo
32	DOMO DE LA FERIA LEÓN	Cultural
33	ESTADIO COECILLO LLANERO	Deportivo
34	ESTADIO DOMINGO SANTANA	Deportivo
35	ESTADIO LEÓN	Deportivo
36	EXPOSICIÓN GANADERA FERIA DE LEÓN	Recreativo
37	FERIA ESTATAL DE LEÓN	Recreativo
38	JARDÍN BALCONES	Recreativo
39	JARDÍN CENTRAL LAS MANDARINAS	Recreativo
40	JARDÍN CERVANTES	Recreativo
41	JARDÍN CIMA DEL SOL	Recreativo
42	JARDÍN DE LOS PATOS	Recreativo
43	JARDÍN DE SAN MIGUE	Recreativo
44	JARDÍN DON MIGUEL TAPIA	Recreativo
45	JARDÍN SAN JUAN BOSCO	Recreativo
46	JARDÍN SAN JUAN DE DIOS	Recreativo
47	JARDÍN TEOCALLI	Recreativo
48	JARDÍN XEROFILO BICENTENARIO	Recreativo
49	JARDIN DE LAS LIEBRES	Recreativo
50	PALENQUE	Cultural

■ De tipo cultural
■ De tipo recreativo
■ De tipo deportivo

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Google Maps 2023.

Figura 4: Continuación de figura 10 (Nombre y tipo del equipamiento de interés que no se encuentra en datos de DENUE).

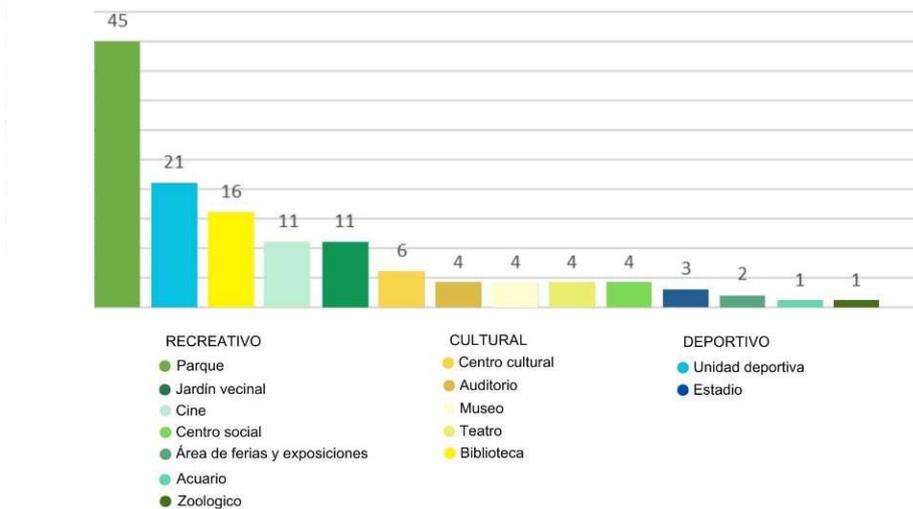
51	PARQUE A LA INDUSTRIA LEONESA	Recreativo
52	PARQUE COLINAS DE SANTA JULIA	Recreativo
53	PARQUE COLONIAS DE SANTA JULIA	Recreativo
54	PARQUE DE ALAMEDAS	Recreativo
55	PARQUE DE CALISTENIA Y PARKOUR	Recreativo
56	PARQUE DE LA PRADERA	Recreativo
57	PARQUE DE LA SALUD DE SAN SEBASTIÁN	Recreativo
58	PARQUE DE LAS ÁGUILAS	Recreativo
59	PARQUE DE LOS LOBOS	Recreativo
60	PARQUE DE LOS PERROS	Recreativo
61	PARQUE DE PORTALES DE SAN SEBASTIÁN	Recreativo
62	PARQUE DE SAN IGANCIO	Recreativo
63	PARQUE DEL GUANAJUATO	Recreativo
64	PARQUE DEL ROSARIO	Recreativo
65	PARQUE ECOLÓGICO EXPLORA	Recreativo
66	PARQUE FLAGUA DEL PLATINO	Recreativo
67	PARQUE HÉROES DE LA INDEPENDENCIA	Recreativo
68	PARQUE HIDALGO	Recreativo
69	PARQUE INCLINADO	Recreativo
70	PARQUE JARDINES DE ORIENTE	Recreativo
71	PARQUE JARDINES DEL MORAL	Recreativo
72	PARQUE JARDINES DEL SOL	Recreativo
73	PARQUE JEREZ DE LA LUZ	Recreativo
74	PARQUE JUAREZ BARRIO DE SAN MIGUEL	Recreativo
75	PARQUE LA CIMA	Recreativo
76	PARQUE LA MOREÑA II	Recreativo
77	PARQUE LOS AMARUCHOS	Recreativo
78	PARQUE LOS CÁRCAMOS	Recreativo
79	PARQUE MARIA REYNA DE LA PAZ	Recreativo
80	PARQUE METROPOLITANO	Recreativo
81	PARQUE MÉXICO	Recreativo
82	PARQUE MIGUEL HIDALGO	Recreativo
83	PARQUE NUEVA GALICIA	Recreativo
84	PARQUE PASEO DEL MORAL	Recreativo
85	PARQUE POZO DE LOS FRAILES	Recreativo
86	PARQUE PRINCIPAL BOSQUES DE LA PRESA	Recreativo
87	PARQUE PUERTA DE HIERRO	Recreativo
88	PARQUE QUETZALES	Recreativo
89	PARQUE REVOLUCIÓN	Recreativo
90	PARQUE RINCONADA DEL SUR	Recreativo
91	PARQUE SAN ANDRÉS	Recreativo
92	PARQUE SAN MIGUEL DE RENTERIA	Recreativo
93	PARQUE SAN PABLO	Recreativo
94	PARQUE VALLE DEL CAMPESTRE	Recreativo
95	POLICE PARK	Recreativo

■ De tipo recreativo

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Google Maps 2023

Se cuenta con un total de 134 espacios de recreación, deportivos y culturales de interés para la investigación en la ciudad de León, Guanajuato. Se desglosan a continuación de manera gráfica, con el fin de conocer cuáles son aquellos espacios con los que la ciudad cuenta en mayor y menor cantidad. (Figura 5).

Figura 5: Número de espacios en León Guanajuato dependiendo de su tipo de equipamiento.

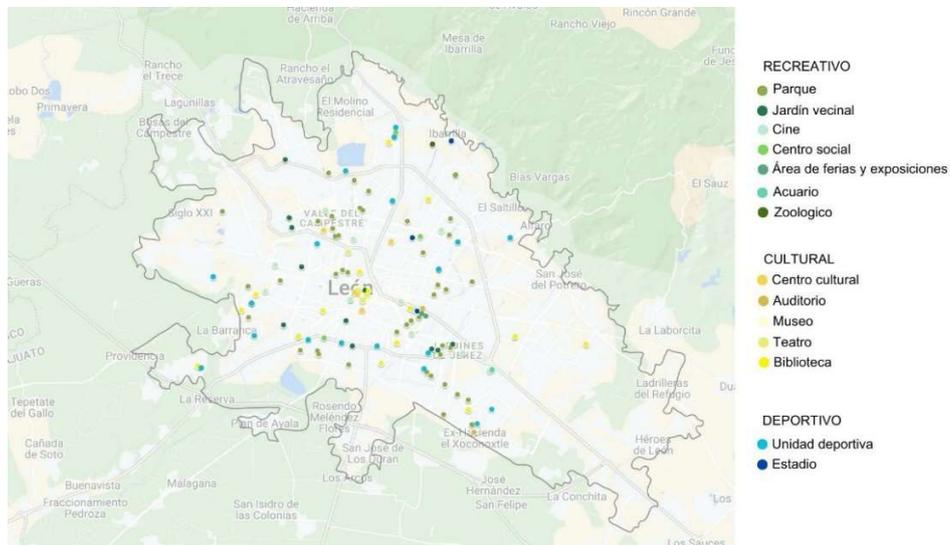


Fuente: Elaboración propia.

Pudiendo encontrar los espacios de la figura 5 dentro de la ciudad en el mapa de la figura 6, en donde se observa como el equipamiento urbano de ocio se concentra en la zona del centro de la ciudad, por lo que los habitantes de las periferias cuentan con una menor accesibilidad a estos espacios, obligándolos a recorrer distancias largas si quieren acudir a este tipo de equipamiento.

Lo anterior genera que exista una desigualdad entre los habitantes, siendo los que se ubican en la zona centro más beneficiados que los que no, otorgando oportunidades solo a unos cuantos y dejando en olvido al resto, sobre todo en la zona sureste en donde el equipamiento de ocio es nulo y en la zona noroeste son muy pocos los lugares existentes.

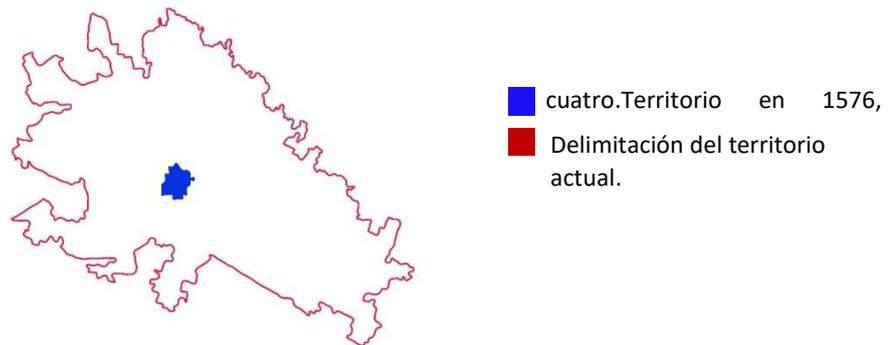
Figura 6: Mapa de ubicación del equipamiento recreativo, deportivo y cultural en León, Guanajuato



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el crecimiento de la ciudad tiene un gran impacto en porqué los espacios públicos se han concentrado solo en el centro, pues es ahí donde comenzó la ciudad. León, Guanajuato, México fue fundada en 1576, hasta los comienzos de siglo XX, León contaba con estructura homogénea multifuncional, ya que todos los usos de suelo como la vivienda, el comercio y la industria compartían un mismo espacio. (García, 2007).

Figura 7: Territorio en 1576 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos en García 2007; DENUE 2022.

Hasta 1940 la ciudad había crecido lentamente, contando con una población de 103, 305 habitantes, (García, 2007) sin embargo, fue a partir de esta década que se comenzó la urbanización en León.

En 1946 se introdujeren redes de infraestructura y para 1948 las calles del centro histórico comenzaron a ser pavimentadas, como consecuencia comenzaron a surgir nuevas colonias, por lo que la ciudad creció de manera incontrolada, lo que generó que tan solo de 1940 a 1960 la población creciera un 268%. (García, 2007).

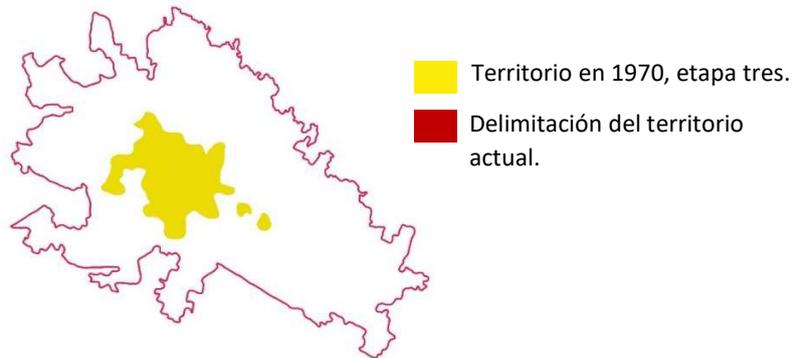
Figura 8: Territorio en 1940 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos en García 2007; DENUE 2022.

Fue en 1963 cuando se hicieron intervenciones para crear lo que hoy es el Blvd. Adolfo López Mateos, (García, 2007), en la actualidad es una de las vialidades principales más importantes para la ciudad, esta intervención provocó que el espacio se fragmentara, ya que atravesó la ciudad, creando nuevos núcleos en las periferias de la ciudad. (García, 2007). Gracias a estas intervenciones la urbanización de la ciudad fue siendo más significativa, generando para 1970 un crecimiento importante de León. (Figura 9)

Figura 9: Territorio en 1970 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.

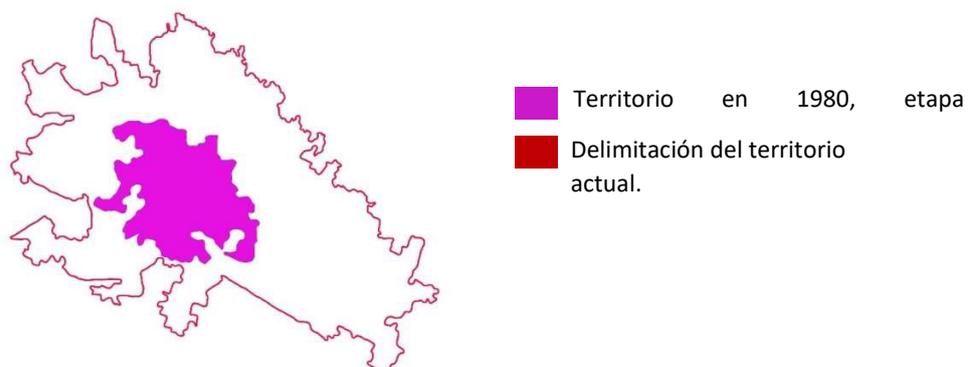


Fuente: Elaboración propia a partir de datos en García 2007; DENUE 2022.

Justo para 1970 se presenta un Plan Emergente, donde se propuso una estructura vial que buscó resolver el problema que se generó por el tránsito que circulaba por el Blvd. López Mateos. (García, 2007).

A partir de entonces la ciudad creció, se vivió un fenómeno de marginalidad ya que era difícil acceder al suelo urbano por gran parte de los habitantes, además el centro histórico cambia, comenzando a transformar su uso, además que se integra un sistema vial que fue creado por influencias políticas y económicas, (García, 2007), por lo que para 1980 la ciudad contaba con una extensión territorial de 4492.88 hectáreas. (Figura 10).

Figura 10: Territorio en 1980 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.

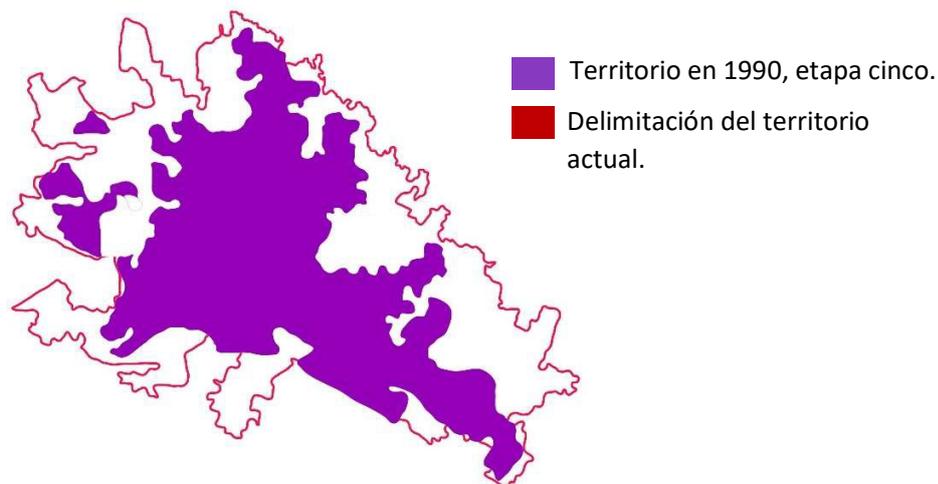


Fuente: Elaboración propia a partir de datos en García 2007; DENUE 2022.

Fue de 1980 a 1990 en dónde el territorio creció fuertemente, (figura 11) pues en una década paso de 4,492.88 hectáreas a 10,059.50 hectáreas, lo que representa un 224%, por otro lado, la población creció un 24% en este período. (García, 2007) el crecimiento del territorio fue consecuencia de la expansión y creación de vialidades en la ciudad.

Lo anterior generó que los habitantes se desplazaran hacia el nuevo territorio, las vialidades albergaron la movilidad vehicular y surgieron asentamientos incontrolados que se ubicaban cada vez más lejos del centro histórico. (García, 2007).

Figura 11: Territorio en 1990 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.

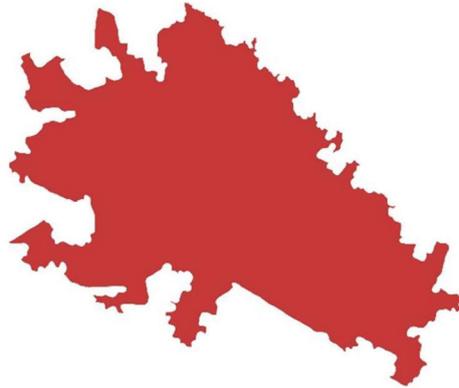


Fuente: Elaboración propia a partir de datos en García 2007; DENUE 2022.

De 1998 a 2019 la zona urbana creció un 72.56% y su población creció en un 43%, por lo que para 2019 León contaba con 23,083.94 hectáreas de territorio, (IMPLAN, 2020) hasta 2020 la población de León Guanajuato fue de 1,721,215 habitantes. (INEGI, 2020).

León es actualmente el tercer municipio más poblado en México y conforma junto a Silao la séptima zona metropolitana más poblada del país. (INEGI, 2020). (Figura 12).

Figura 12: Territorio actual (etapa seis) de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos en DENUE 2022.

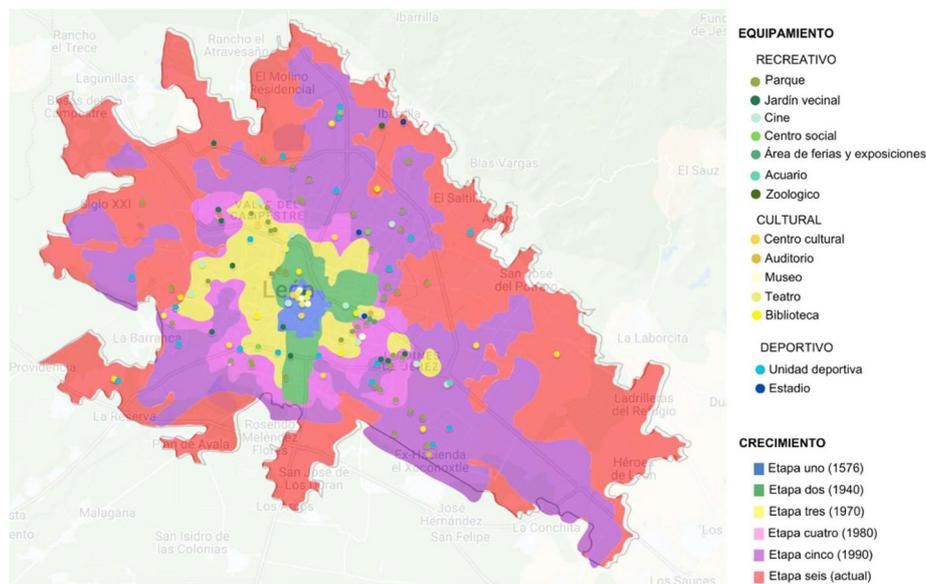
La figura 13 nos muestra que a pesar del crecimiento que ha vivido la ciudad, el equipamiento no ha crecido de la misma manera, lo que ha generado que se concentre en la parte más antigua de la ciudad, dejando a las periferias sin el mismo lo que provoca que los habitantes de estas deban desplazarse más para llegar a estos puntos, generando que el equipamiento sea de fácil acceso solo para algunos de los habitantes.

Además, a partir de la etapa cinco es casi nulo la implementación de equipamiento en las nuevas zonas de la ciudad, generando una mayor segregación social mismos que han optado por el uso de espacios privados que se encuentren más cercanos a sus hogares, porque los traslados a espacios públicos son amplios, cansados y tardados, lo que impacta en su economía y provoca que el espacio público sea menos usado.

Otra cosa por resaltar es que, en los últimos años, de la etapa cuatro a la actualidad donde se vivió el mayor crecimiento territorial es donde menos

equipamiento se ha implementado, ya que el crecimiento se dio de una manera muy acelerada, haciendo imposible que el equipamiento le siguiera el paso, generando una ausencia de este en las zonas alejadas del centro histórico.

Figura 13: Equipamiento urbano actual y el crecimiento de León Guanajuato a través de los años.



Fuente: Elaboración propia con base en DENUE 2022 y García 2007.

Para cerrar este capítulo se considera que la ciudad de León, Guanajuato, ha estado en constante crecimiento esto ha impactado de manera negativa en los ciudadanos ya que aquellos que habitan en las periferias no tienen las mismas oportunidades y acceso a los espacios destinados para el ocio, mismos que se encuentran concentrados en la parte céntrica de la ciudad.

Hasta 1980 si bien la ciudad había estado creciendo fue a partir de esta década que el crecimiento fue mayor en comparación a décadas anteriores, situación que tiene gran influencia en la casi nula implementación de equipamiento desde

entonces, ha sido prácticamente imposible cubrir todo el territorio, lo que dio pie a la llegada de equipamiento privado para lograr la cobertura de toda la ciudad.

El equipamiento de este tipo es mayor que el público, por lo que los ciudadanos prefieren invertir económicamente en espacios más cercanos a sus hogares.

Esto nos demuestra que las personas de las periferias no cuentan con los espacios públicos suficientes por lo que se provoca una segregación social, pues los ciudadanos que tienen sus hogares en el centro de la ciudad tienen mayores oportunidades y por consecuencia una mejor calidad de vida.

Al ser un ocio una necesidad humana, la ciudad en donde se habita debería brindarles a todos sus ciudadanos las facilidades suficientes para poder cubrirla, sin embargo, en la ciudad de León, Guanajuato solo algunos son los beneficiados.

El gran crecimiento territorial que se ha vivido en las últimas cinco décadas ha generado que no existan suficientes espacios públicos, situación que se ha contrarrestado gracias a espacios privados, sin embargo, los ciudadanos merecen espacios gratis, de calidad de fácil acceso en toda la ciudad, sin hacer distinción respecto a su ubicación.

Por otro lado, los espacios públicos mayormente existentes son aquellos del tipo recreativo, pero las actividades que más realizan los habitantes son del tipo deportivo, por lo que no se está cubriendo la verdadera necesidad de los ciudadanos respecto a sus dinámicas cotidianas de ocio, y aún que los gimnasios contribuyen a cubrir esta falta de equipamiento, la economía de los leoneses se ve impactada, situación que disminuye su calidad de vida.

La poca cobertura de equipamiento de ocio en relación con el crecimiento urbano y la extensión territorial perjudica a los sectores de la población más vulnerables, mismos que al no tener acceso a actividades de ocio, se desarrollan de manera poco sana.

CAPÍTULO I: TRANSFORMACIONES EN LA VIDA COTIDIANA Y ACTIVIDADES DE OCIO.

Todo ser humano tiene una vida cotidiana, la cual es única para cada uno, ya que, si bien en una sociedad se observan similitudes, cada persona decide que hacer o no en el tiempo y espacio que mejor le convenga.

Es indispensable conocer, entender y analizar la vida cotidiana de los habitantes para entender la ciudad, ya que están ligadas una con la otra y no podrían existir de manera independiente.

En este capítulo se busca comprender la vida cotidiana para así crear un panorama más amplio sobre la ciudad y cómo se vive la misma, pareciera que la vida cotidiana solo se basa en las prácticas que se llevan a cabo, sin embargo, se busca ver más allá y conocer factores que afectan y dependen de ella.

Uno de estos factores es el ocio, que, siendo considerada en esta investigación como una necesidad vital en el ser humano, se vuelve determinante en la vida cotidiana de las personas, y representa uno de los ámbitos que más se ha

descuidado, sin embargo, en la actualidad es indispensable, ya que el ritmo de vida es cada vez más acelerado.

Por lo que se busca determinar la importancia que tienen las actividades que satisfacen esta necesidad en nuestro día a día, pensándose como una parte vital de la vida cotidiana, además de comprender si se han dejado de lado o bien cómo se han transformado.

1.1 Vida cotidiana.

La vida cotidiana es determinante para el desarrollo de las ciudades, ya que se estructura a partir de las actividades diarias que realizan los ciudadanos y conforme las mismas cambian, la forma de vivir las ciudades es distinta y por consecuente los elementos que las conformen están en una constante transformación.

A lo largo del tiempo se ha estudiado la vida cotidiana desde distintas perspectivas, sin embargo, se consideran que son tres aquellas que se han desarrollado en mayor medida, surgiendo de esta manera esquemas teóricos que han ayudado al estudio de la vida cotidiana.

El primero de ellos es aquel que corresponde a un pensamiento con enfoque marxista, que enfatiza en la vida cotidiana lo rutinario, lo repetitivo y la alineación, dentro de este esquema teórico se destacan autores como Heller y Lefebvre, (Lindón, 2004) este último sin embargo fue de este esquema a otros a lo largo de sus investigaciones.

El segundo se basa en un pensamiento interaccionista-fenomenológico, en donde cabe una posibilidad a la innovación dentro de la rutina, lo repetitivo y la alineación. Autores que basaron sus investigaciones en este esquema son Certeau, Schutz, Berger y Luckmann. (Lindón, 2004).

El tercer esquema teórico y con el que la investigación comparte interés, es aquel con un pensamiento más constructivista, basa su idea principal en un movimiento

constante que va de la invención a la rutinización, autores como Salvador y Alberoni son propios de este esquema. (Lindón, 2004), sin embargo, Lefebvre, a lo largo de sus estudios retomó este esquema teórico en algunos momentos.

El constante movimiento de este tercer esquema entre la innovación y la rutinización se debe a que la innovación pasa a ser rutinización y repetición en medida que se adopta en la cotidianidad, dejando de ser algo innovador.

Este esquema se ve reflejado en dos términos, el de riqueza y el de miseria, ambos de lo cotidiano, la riqueza es aquella capacidad para lograr producir un cambio en lo social (Lefebvre, 1972) y por ello requiere de la innovación para generar un cambio.

Por otro lado, la miseria de lo cotidiano es esa tendencia a lo repetitivo, y ello conduce a reproducir la sociedad (Lefebvre, 1972) por ello la otra vertiente del esquema corresponde a ello, ya que al repetir lo mismo de manera constante no podrá haber cavidad para un cambio en la sociedad.

De aquí la relevancia de comprender que la vida cotidiana está en un constante cambio, que si bien basa su estructura en aquello que resulta repetitivo y rutinario, debe haber posibilidad al cambio, a la innovación y a la renovación de la vida cotidiana y por ende al de la sociedad.

1.1.1 Concepto.

La vida cotidiana puede definirse como un lugar social de un equilibrio momentáneo y provisional. (Lefebvre, 1972). Representa una esfera de realidad y es susceptible a los cambios y modificaciones, dependiendo mucho del contexto social donde se desenvuelve, es por ello por lo que se considera que es un espacio que se encuentra en un permanente desarrollo, que pretende la satisfacción de las necesidades de las personas. (Uribe, 2014).

Lo cotidiano no puede ser opuesto a lo estructural, ya que ambos forman una parte indispensable de la práctica humana, (Lindón, 2002) por ello cada sociedad

tiene una vida cotidiana única y particular que resulta determinante en la conformación de dicha estructura, de aquí la importancia de conocer y analizar las diversas dinámicas cotidianas, para lograr satisfacer de manera oportuna las necesidades reales.

Si bien lo cotidiano corresponde a los actos que se desarrollan día con día, no podrían existir por si solos, deben encadenarse, para lograr la formación de un todo (Lindón, 2004), por ello la vida cotidiana no es igual para todos, y depende del contexto en que se desenvuelve, ya que para cada persona su vida cotidiana resulta única.

Así pues, la vida cotidiana se nutre de hechos y procesos dinámicos, que se ven influenciados por aspectos externos, como: factores económicos, políticos, sociales y culturales, (Uribe, 2014), estos factores también son cambiantes, por lo que al igual que la vida cotidiana, se mantienen en un constante desarrollo.

Lo cotidiano es constituido por prácticas, lógicas, espacios y temporalidades, y ellas ayudan a garantizar una reproducción social y la rutinización normalizada, sin embargo, también existe un margen para la improvisación, dentro de esta cotidianidad (Lindón, 2002). Por lo que, si bien existe una rutina dentro de la vida cotidiana, el ser humano es capaz de transformar las actividades que lleva a cabo, ya que tiene una libre decisión de cómo abarcar su tiempo.

Las experiencias que vivimos día con día han conformado nuestra vida y por consecuente conforman cicatrices en la existencia de la vida cotidiana (Lindón, 2002), todo aquello que hacemos, por insignificante o pequeño que parezca conforma parte de la vida cotidiana del individuo.

La cotidianidad no se puede fragmentar, porque es un conjunto de todo, es la vida en sí del ser humano, que va de un ámbito a otro, no son solo las prácticas, si no que abarca deseos, capacidades y posibilidades, (Lindón, 2004) así pues la vida cotidiana es “la vida del ser humano desplegada en una pluralidad de sentidos y

simbolismos, en espacios que lo modelan y al que también dan forma, dentro del flujo incesante de la vivencia del tiempo” (Lefebvre, 1972, p88 en Lindón, 2004))

Por lo anterior lo cotidiano es considerado como el conjunto de un todo que no se basa sólo en prácticas, si no que funciona como la unión de un conjunto y representa el núcleo de la sociedad, ayuda a conocer a la sociedad en sí.

1.1.2 Componentes.

Los componentes de la vida cotidiana son los siguientes: pluralidad de sentido, simbolismo, prácticas, tiempo y espacio. (Uribe, 2014; Lefebvre, 1972; Lindón 2004).

Pluralidad de sentido.

Se refiere a la diversidad que existe de tejidos sociales, a los diversos puntos de vista (Uribe, 2014; Lindón, 2004), por lo que las características de cada sociedad, así como su diversidad de percepción, determinan la vida cotidiana de éstas, y son producto de una dinámica histórica que se ha desarrollado a lo largo de los años.

Sistemas simbólicos.

La vida cotidiana se concibe por medio de sistemas simbólicos, los mismos no tienen un impacto directo en las sociedades, ya que depende de la concepción que cada persona tiene respecto a su sociedad (Uribe, 2014), el símbolo implica una comunidad que lo reconoce y solo la misma podrá identificarlo (Lindón, 2004) es por ello por lo que, si bien es necesario estudiar a la sociedad como un conjunto, cada comunidad e individuo que la conforma tienen características, dinámicas y concepciones diversas.

Prácticas sociales.

Son concebidas como una totalidad social, que no se basan solo en el hacer, si no que compone distintos niveles del individuo como la cultura, las ideologías y la biofisiología. (Lindón, 2004). Estas prácticas pueden ser repetitivas o pueden ser

de innovación, así que como se ha dicho anteriormente, no pueden existir una sin la otra.

Finalmente, el espacio y el tiempo son dos de los componentes más importantes en lo cotidiano, ya que el espacio-temporalidad de las prácticas que se llevan a cabo junto a los sentidos que se les da, conforman las sociologías de la vida cotidiana. (Lindón, 2002). Toda acción se lleva a cabo en un lugar, dentro de un tiempo, por lo que sin el tiempo y el espacio sería imposible una cotidianidad.

El tiempo.

Corresponde al momento que ocurren las manifestaciones de vida cotidiana contemplando las 24 horas del día, que forman lo cotidiano siendo una de las formas que toma la cotidianidad. (Uribe, 2014; Lefebvre, 1972; Lindón, 2004). Además, este período de 24 horas que corresponde a lo cotidiano se encuentra inmerso en un tiempo histórico que influye también en la sociedad.

Por otro lado, el tiempo se divide en tres categorías: tiempo obligado, tiempo libre y tiempo forzado. El tiempo obligado es aquel que corresponde al trabajo y/o estudio, el tiempo libre es aquel que se destina al ocio y el tiempo forzado se refiere a las exigencias más allá del trabajo, como son los traslados en transporte, gestiones, formalidades, entre otras. (Lefebvre, 1972).

En la actualidad el tiempo forzado abarca cada vez más de la vida cotidiana, ya que, debido al desarrollo de las ciudades, el tiempo invertido en traslados ha incrementado, provocando que el tiempo libre disminuya, ya que el tiempo obligado no puede ser modificado.

El espacio.

Es el escenario donde se llevan a cabo las representaciones de las diversas prácticas sociales, y que corresponde al entorno de la persona o del conjunto de ellas, el espacio adquiere sentido gracias a los seres humanos, y viceversa ya que de lo contrario solo serían un conjunto topográfico del territorio. (Uribe, 2014;

Lindón, 2004), lo anterior se relaciona al equipamiento urbano en las ciudades, ya que funcionan como dichos escenarios, teniendo como característica que son espacios delimitados y otorgan en si un espacio de vida a los que lo habitan. (Di Meo, 1991 en Lindón, 2004).

1.1.2.1 Espacio público.

Un espacio que tiene una relevancia muy grande en la ciudad es el espacio público, que funciona como el gran escenario de la urbe.

Por lo que es fundamental para a ciudad ya que, “la ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad” (Borja, 2011, p 39), y en las personas cubre la necesidad de socializar, recrearse y encontrar formas de encuentro que van más allá de su núcleo familiar. (Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012). El espacio público es necesario dentro de las ciudades y constituye una de las partes esenciales en el desarrollo de la vida cotidiana, influenciados uno con el otro.

Es en el espacio público en donde la sociedad encuentra su escenario, por lo que es el espacio principal de la ciudad (Borja y Muxí, 2003) aquí se convive, se expresa y es aquí donde también se generan conflictos, construyéndose una memoria colectiva, manifestándose las diversas identidades de la sociedad (Borja, 2011), el espacio debe existir y constituye un componente importante de la vida cotidiana, así pues, el espacio público determina la vida cotidiana del individuo que se relaciona con su sociedad.

La calidad del espacio puede ser entendido a partir de la calidad de las relaciones entre sus ciudadanos, y la manera en que se crea una cohesión social entre los mismos (Borja, 2000 en Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012; Borja y Muxí, 2003), entre mejor calidad tenga un espacio público, existirá una mejor integración cultural de los ciudadanos, generando una sociedad con mejores interacciones los unos con los otros.

Además, la calidad del espacio público refleja la democracia ciudadana, aquí se

reflejan los avances o retrocesos en ámbitos políticos, sociales y culturales (Borja, 2011), la sociedad se desenvuelve en este espacio por lo que, en un reflejo de esta, una sociedad democrática se refleja en el derecho que tienen a la ciudad, el derecho que tienen a el espacio público.

Al modificarse las relaciones sociales, se modifica el uso que se le da al espacio público, por lo que la introducción del capitalismo obliga a replantear los espacios públicos y por consecuencia los privadas. (Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012). Sin embargo, no todos los espacios públicos cuentan con una accesibilidad que funcione para todos, lo que incrementa la desigualdad, sobre todo en cuanto a la raza, el género y la clase social.

Por otro lado, el espacio público condiciona a la vida cotidiana, porque ellos se encargan de organizar la manera en que las personas viven, se comportan y se recrean, además de que gran parte de sus actividades se desenvuelven en el espacio público (Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012), por ello la cantidad de espacio público o bien su acceso a ellos provoca que los ciudadanos modifiquen la manera en que se desarrolla su vida cotidiana, adaptándose a su contexto, impactando en su desarrollo.

Así pues, el espacio público es aquel en el que se unen dos partes, aquello material, que puede ser palpable y por otro lado lo inmaterial, lo que resulta imaginario (Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012), lo primero dotado por el equipamiento y lo segundo dado por los propios ciudadanos, por lo uno no podría ser sin el otro y ambas nos ofrecen una visión sobre la ciudad.

1.1.3 Características.

Dentro de la vida cotidiana se contemplan dos grandes características que son determinantes en la misma. Y de las cuales se ha hablado con anterioridad. Corresponden a la repetición y rutinización por un lado y a la innovación y transformación por el otro. Si bien ambas se contradicen son parte fundamental de la vida cotidiana y no podrían existir una sin la otras.

Por un lado, la repetición y rutinización o bien la miseria de lo cotidiano hace referencia a aquello que se encuentra en un constante ciclo y que recurre al pasado, y a la memoria para crear una constante de la vida cotidiana. La repetición se basa en la historicidad, ya que depende de ella para tener algo que imitar. (Lefebvre, 1972 en Lindón, 2004). Si bien pareciera que se aborda estas características desde una perspectiva negativa, la misma es fundamental para la vida cotidiana, ya que de lo contrario perdería parte importante de su esencia, ya que una sociedad necesita de esas repeticiones para lograr una estructura social.

Por otro lado, la vida cotidiana se encuentra en un constante cambio, por ello la innovación y la transformación o también llamado riqueza de lo cotidiano es otra característica sin la cual la primera no podría ser, y además es fundamental, ya que sin ella las sociedades en sí no cambiarían.

La riqueza de lo cotidiano es esa capacidad que tiene el individuo para producir un cambio social, a base de la innovación en la vida cotidiana, siendo espontáneo y creativo. (Lefebvre, 1972 en Lindón, 2004). Así, el cambio social basa su transformación en la innovación y creación de la vida cotidiana, por lo que es fundamental en la misma.

Además, otra característica es que la cotidianidad es indispensable y necesaria en la vida de un ser humano, y no puede desprenderse nunca de manera radical de él, es por ello por lo que cuando una sociedad no puede continuar viviendo su cotidianidad, comienzan los problemas entre la sociedad misma, (Lefebvre, 1972) por eso es de suma importancia reconocer la relevancia de lo cotidiano dentro de cualquier sociedad, ya que esta es fundamental en el desarrollo de las ciudades.

1.2 Vida cotidiana en el mundo moderno.

A lo cotidiano se relaciona lo moderno, que se refiere a un conjunto de signos por los que la sociedad resalta, aquello que la justifica y que forma parte de una ideología propia. (Lefebvre, 1972), desde la modernidad y hasta la actualidad la

sociedad tiene gran parte de sus bases en el consumismo, lo que ha impulsado a que la cotidianidad se convierta en el principal producto de esta.

De esta manera, el consumismo se ha relacionado con la felicidad, provocando que entre más se consuma más feliz se sea, los deseos se han transformado en algo necesario en donde la sociedad ha impulsado el objetivo de la satisfacción, que consiste en la cobertura más prontamente posible de las necesidades humanas, las cuales podrían compararse con un vacío bien definido. (Lefebvre, 1972).

Y entre más rápido se obtenga la satisfacción de las necesidades, mejor (Lindón, 2004), ya que el mundo moderno vive un ritmo muy acelerado, por lo que aquellas actividades que no provoquen esta satisfacción comienzan a dejar de ser parte de lo cotidiano.

La vida cotidiana por esto último se ha transformado, buscando que sus componentes busquen satisfacer esa necesidad de consumo y aceleración, generando que las prácticas se vean enfocadas a ello.

Y para lograr cubrir esa necesidad de consumo, el trabajo se ha convertido en la centralidad de la vida cotidiana, sin embargo, las largas jornadas de trabajo, terminan por fraccionar el tiempo dedicado a otras actividades, fraccionando así la vida diaria de la persona, (Lindón, 2002), por lo que el trabajo es uno de los elementos que más ha transformado las prácticas de vida cotidiana.

El trabajo ha pasado a ser un lugar con tanta relevancia en el mundo moderno que se ha convertido a un espacio donde se está constantemente, además de que el tiempo libre, se traduce como esa ausencia de trabajo y se considera tiempo requerido para regenerar energía para el trabajo (Lindón, 2002). El trabajo ha invadido otros ámbitos de la vida diaria, difuminando los límites de espacios determinados para distintos ámbitos, siendo el trabajo y el consumismo centralidades de la vida cotidiana.

También, en el mundo moderno la mujer se introdujo en el mercado laboral, lo que provocó su mayor interacción en sociedad (Aguado y Ramos, 2008), situación que obligó a los espacios públicos a transformarse o bien a pasar a ser espacios que no resultaban de acceso para todos, ya que habían sido pensados con un enfoque hacia hombres, que eran los encargados de salir a trabajar, viviendo más intensamente la ciudad.

Sin embargo, el espacio público sigue siendo de acceso solo para alguna parte de los ciudadanos, y genera una privatización para aquellos grupos más vulnerables, por ello la vida cotidiana debe ser entendida desde una particularidad, ya que debido al contexto del individuo será transformada, adaptándose.

Debido a todo lo anterior, las personas buscan un espacio en donde desenvolverse de una manera más íntima, (Chávez, Rodríguez y Uribe, 2012) que le permite al individuo ahorrar tiempo al no desplazarse, además de que en un espacio ajeno no logran conseguir la cobertura real de su necesidad de interacción, ya que la misma resulta ser cada vez más efímera, generando lugares de paso, en donde se circula en lugar de habitarse (Lindón, 2004) y gracias a la virtualidad, pueden encontrar esto de una manera más rápida y fácil. La digitalización se refleja en todos los ámbitos y por ello se refleja en la vida misma, en la percepción, pensamiento, motivación y deseos de las personas, (Lindón, 2002), el rápido acceso que nos brindan los avances tecnológicos ha provocado una transformación en la vida cotidiana de las personas, impactando en ellas.

En el mundo moderno el espectáculo ha tomado un papel importante en la vida cotidiana, (Lindón, 2004; Chávez, Rodríguez y Uribe), este se ha desarrollado gracias a la tecnología, al deseo de mayor rapidez, al consumismo y a la transformación de la vida cotidiana de la mujer, generando que las actividades de ocio se hayan venido transformando y en donde el espacio público se ha adaptado a los cambios y a los ciudadanos y viceversa.

1.3 El ocio como necesidad básica.

La primera vez que aparece el concepto de necesidades humanas básicas, fue en el seminario internacional patrocinado por *United Nation Conference on Trade and Development* (UNCTAD) y por el *United Nations Environmental Program* (UNEP) realizado en el año de 1974 en México. (Puig, Sabater y Rodríguez, 2012), a partir de ahí el estudio de estas ha sido relevante a lo largo del tiempo.

Se puede definir el concepto de necesidad humana como la carencia o el déficit de algo que es indispensable para la conservación y desarrollo de una persona. (Alguacil, 1998; Moreno, Palomino, Frías y Pino, 2015).

Se considera que “las necesidades humanas son objetivas, invariables, identificables, dependientes unas de otras, limitadas y universales” (Alguacil, 1998, p.120) a pesar de ello, cada sociedad y cada individuo cubre sus necesidades de distintas maneras, sin embargo, todos tienen como objetivo lograr satisfacer esa carencia.

Para su satisfacción se necesita entender cómo hacerlo, para ello se cuentan con procesos con actividades que buscan cubrir las necesidades (Alguacil, 1998), estas actividades son tan diversas y cuentan con muchas variables, sin embargo, todas tienen el mismo fin sin importar su categoría.

1.3.1 Categorías.

Estudios sobre necesidades humanas consideran que, para lograr la calidad de vida, se cuenta con dos categorías, las necesidades existenciales y las necesidades axiológicas, ambas igual de importantes y esenciales en el desarrollo del ser humano. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998).

Necesidades existenciales.

Estas necesidades son aquellas que brindan un medio para satisfacer las necesidades axiológicas, son consideradas como un modo de experiencia, y son:

ser, tener, hacer y relaciones. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998). Cada tipo de necesidad se interrelaciona con las necesidades axiológicas, ya que las mismas requieren todas de un ser, de un tener los recursos necesarios, un hacer actividades y de relaciones con otros individuos para lograr satisfacerse de manera suficiente.

Necesidades axiológicas.

Estas necesidades son aquellas consideradas como fundamentales o básicas, son además universales y finitas, se dividen en dos categorías, teniendo las necesidades de salud física que incluyen: subsistencia, protección, afecto e identidad. Y las necesidades de autonomía, que son: Comprensión, participación, creación, recreo, identidad y libertad. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998).

Dentro de las necesidades de autonomía, existe la necesidad de recreo, la cual no es menos o más importante que el restante, sin embargo, por interés de la investigación, se desarrolla con mayor profundidad.

1.3.2 Necesidad de recreo.

Esta necesidad es considerada básica para el individuo y existen diversas formas de satisfacerla, al interrelacionarse con las necesidades existenciales, encontramos cómo se experimenta en las cuatro categorías mencionadas.

Ser.

En esta necesidad existencial se encuentran los elementos: curiosidad, sentido del humor, receptividad, imaginación, temeridad, tranquilidad y sensualidad. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998). Lo cual refiere que el individuo será capaz de obtener estos elementos al satisfacer su necesidad de recreo.

Tener.

Se encuentran los elementos de: juegos, oficios, método y trabajo. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998). Estos son los medios con los que la persona

cuenta para cubrir la necesidad.

Hacer.

se encuentran: divagar, abstraerse, soñar, añorar, fantasear, evocar, relajarse, divertirse y jugar. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998). Todos estos elementos refieren a actividades posibles, que involucran al recreo.

Relaciones.

En la necesidad de relaciones los elementos son: privacidad, intimidad, espacios de encuentro, tiempo libre, ambientes y paisajes. (Neef y Cepaur, 1986 en Alguacil, 1998). Estos elementos hacen hincapié en los espacios en que las relaciones entre individuos se desarrollan para la experiencia del recreo.

Esta necesidad humana recae en el concepto de ocio, ya que la cobertura de dicha necesidad busca la satisfacción en el tiempo libre, destinado a actividades propias del ocio y que al ser considerado este último como una necesidad básica, es indispensables para el correcto desarrollo del ser humano.

Además, la fatiga de la vida actual hace aún más indispensable la diversión y la distracción (Lefebvre, 1972), sin embargo, la misma fatiga se genera por un exceso de producción, por lo que el tiempo libre se ve cada vez mayormente disminuido.

1.4 Ocio.

Al ser considerado el ocio como una necesidad básica es indispensable buscar estrategias para satisfacerla, ya que al hacerlo se dota al individuo de elementos que ayudan a su bienestar físico y mental.

1.4.1 Concepto.

El ocio ha sido definido de diversas maneras, y se le ha dado interpretaciones en cada una de las sociedades a lo largo del tiempo (Primo, 2017), cada autor lo ha

definido desde diferentes perspectivas, buscando entenderlo y poder obtener una definición más concreta del mismo.

El concepto de ocio surgió en la época moderna en Europa, en los siglos XVIII-XIX, a partir de la explotación laboral durante la revolución industrial (Elizalde y Gomes, 2010; Primo, 2017) debido a que se propuso como una actividad de descanso para el trabajo, como una liberación de este, buscando que las personas pudieran ser más productivas y se dejó de lado como una actividad independiente y necesaria para el ser humano.

La *World Leisure & Recreation Association* (Asociación Internacional del Ocio y la Recreación) involucra al ocio como una actividad humana que produce beneficio en él y que comprende expresiones que impactan en la calidad de vida de la persona. (Primo, 2017). Sin embargo, esta definición al considerar al ocio como una actividad deja de lado su importancia como una necesidad, ya que las actividades realizadas tienen como fin satisfacer al ocio y no son el ocio en sí.

Por otro lado, se define el ocio como una creación cultural y como una práctica social, que es históricamente determinada, y se considera que el ocio no es un fenómeno aislado, ya que se manifiesta y depende del contexto de las personas. (Elizalde y Gomes, 2010), por ello en cada sociedad en las distintas épocas de la historia el ocio se ha interpretado de diversas maneras y depende en gran medida del espacio social en que se lleve a cabo.

En otra definición se considera al ocio como “una experiencia personal y fenómeno social, que participa en una serie de dimensiones, con un carácter autotélico, posibilitando o impidiendo el desarrollo de procesos de interiorización y actividad, en los tiempos y espacio en los que se manifiesta”. (Del Valle, 2000 p.58). Esta definición unifica a otras y ayuda a comprender de una mejor manera al ocio, ya que este depende de la sociedad, sin embargo, cada individuo es único por lo que su ocio será particular.

Además, esta definición enfatiza al tiempo y espacio como elementos que son indispensables para lograr la cobertura de cualquier necesidad, por último, se habla de dimensiones del ocio, las cuales ayudan a entender mejor el concepto.

1.4.2 Dimensiones.

Estas dimensiones han clasificado el ocio, para una mejor comprensión, dichas dimensiones son las siguientes: creativa, lúdica, festiva, ecológica, solidaria, productiva, consuntiva, preventiva, terapéutico, alienante, ausente y nociva. (Del Valle, 2000).

Por lo que puede destacarse que las actividades de ocio no incluyen solo aquellas en las que la persona deba salir de su hogar y desplazarse, sin embargo, las relaciones humanas entre personas corresponden a otra de las categorías básicas de las necesidades humanas. Se considera de importancia cada una de las dimensiones del ocio ya que conforman el conjunto de las actividades que se toman en cuenta dentro del concepto, por ello se desarrollan a continuación.

Ocio creativo.

Se caracteriza por ayudar a la autoafirmación personal, teniendo como soporte la introspección y la reflexión, las actividades relacionadas a este tipo de ocio son: artes, turismo alternativo, nuevos deportes, deportes de aventura y hobbies en general.

Ocio lúdico.

Su fin se basa en el descanso y la diversión, sus principales actividades son: juego, práctica cultural, turismo tradicional, práctica deportiva y paseos. (Del Valle, 2000).

Ocio festivo.

El ocio festivo, es aquel en que se tiene un cambio de las actividades habituales teniendo una ruptura de la cotidianidad, genera un sentido de pertenencia y

permite la socialización, sus actividades destacadas se conforman por: fiesta, patrimonio, folklore, turismo cultural, deporte espectáculo, eventos, parques temáticos y parques de atracciones. (Del Valle, 2000), esta dimensión fomenta la cohesión social.

Ocio ecológico.

Busca una aproximación del ser humano con lo natural, incrementado sus habilidades de contemplación y admiración hacia lo no artificial, las actividades relacionadas a este tipo de ocio son: recreación al aire libre, turismo urbano, arte en la calle, turismo rural, ecoturismo y deporte al aire libre. (Del Valle, 2000), si bien las actividades de ocio se relacionan con su entorno, esta dimensión busca la integración de ambos.

Ocio solidario.

Se refiere a actividades en donde se busque un beneficio colectivo y se fundamenta en un carácter libre y voluntario tanto en lo personal como en lo colectivo, las actividades que reflejan este tipo de ocio son: animación sociocultural, animación turística, turismo social, deporte para todos, asociacionismo y educación al aire libre. (Del Valle, 2000).

Ocio productivo.

Ha surgido de la necesidad de ser productivo incluso en momentos de ocio, ya que busca obtener beneficios en el futuro. Las actividades relacionadas a este tipo de ocio son: sector del turismo, deporte profesional, actividades del juego y apuestas, bienes de equipo y consumo e industrias culturales, (Del Valle, 2000), este tipo de ocio es propio de las nuevas sociedades, mismas que viven en una constante búsqueda de sentirse útiles.

Ocio consuntivo.

Es propio de las nuevas sociedades, ya que se basa en el consumismo de productos, su actividad principal se refiere a la compra de bienes y servicios,

(Del Valle, 2000), este tipo de ocio se ha incrementado gracias a las compras mediante sistemas digitales ya que facilitan la adquisición de bienes y servicios.

Ocio preventivo.

Busca usar este tiempo de ocio en acciones que prevengan situaciones de riesgo o disfunción que imposibilite al ciudadano, las actividades que son propias de este ocio son: educación para la salud y programas preventivos. (Del Valle, 2000).

Ocio terapéutico y ocio alienante.

El principal objetivo del ocio terapéutico pretende dar facilidades a las personas con limitaciones mentales, sociales o emocionales para que puedan desarrollar otras dimensiones del ocio. Por otro lado, el ocio alienante se refiere al riesgo que tiene el ser humano de enajenarse de su realidad por una potencialización del ocio en sí. (Del Valle, 2000), estas dos dimensiones no contienen actividades en concreto, ya que las mismas pueden abarcar un sinnúmero de ellas.

Ocio ausente.

Se refiere a la necesidad de salir del tiempo de ocio, en donde se da pie a el aburrimiento que surge a partir de la inactividad de la persona (Del Valle, 2000), esta dimensión del ocio va acompañada del ocio productivo, ya que en la actualidad la inactividad se percibe como una pérdida de tiempo, por lo que se busca la constante producción.

Ocio nocivo.

Es aquel ocio en la que las actividades que lo satisfacen apoyan la autodestrucción del ser humano, está fuertemente vinculado a un abuso del tiempo de ocio, (Del Valle, 2000), esto provoca que se busquen llenar esos huecos con actividades que ponen en riesgo la vida propia del individuo.

El ocio es parte fundamental de la vida cotidiana de las personas y como puede comprenderse, sus distintas dimensiones, si bien ayuda a comprenderlo mejor, no

tienen un orden jerárquico, ya que cada una de ellas converge en nuestro día a día.

1.4.3 Tipos.

El ocio, también puede clasificarse en dos tipos, el integrado y el de ruptura. Ambos forman parte del ser humano y existen uno con el otro, sin embargo, depende del individuo, su tendencia estará más inclinada un que otra y esto dependerá de su contexto en todos los ámbitos.

El integrado.

Es aquel que se integra a la cotidianidad, pero al ser integrado a ella genera un sentimiento de insatisfacción, (Lefebvre, 1972), lo que a lo largo se vuelve aburrido, sin embargo, es el más común, ya que es el tipo más rápido y fácil y se vive día a día.

Este tipo no es predilecto para el ser humano, ya que, en esa constante búsqueda de querer más, este tipo ofrece muy poco, ya que se torna en lo rutinario, es por ello por lo que el siguiente tipo se ha visto en la necesidad de contemplarse.

De ruptura.

Es aquel en donde se busca la ruptura de la cotidianidad, y busca una evasión de la realidad. (Lefebvre, 1972). Este último tipo es el más buscado, ya que produce una mayor satisfacción, sin embargo, si se abusa del mismo puede llegar a convertirse en el tipo de ocio integrado, ya que se volverá parte de la cotidianidad.

Además, depende de otros factores y del contexto, ya que al no existir recursos tanto personales como urbanos que logren este tipo de ocio, es imposible que se viable.

1.4.4 Características.

Resulta complicado establecer cuáles son las características del ocio, ya que depende del contexto y la interpretación que se le dé según la sociedad y época,

sin embargo, las siguientes pueden contemplarse para el ocio sin importar estos factores.

La experiencia del ocio cuenta con tres características: sensación de realización y disfrute, escapar de la presión y elección libre. (López, 2015).

Sensación de realización y disfrute.

El ocio debe brindar una experiencia agradable, el individuo disfruta y goza de la actividad, además de que le brinda una sensación de realización, generando que su ánimo cambie (López, 2015) de lo contrario no podrá descansar realmente y la actividad no cubrirá realmente la necesidad de recreo.

Escapar de la presión.

El ocio se ve como un escape del trabajo, una manera de descansar y recuperarse para él, (López, 2015), al realizar actividades para el ocio se busca que la mente y el cuerpo dejen de lado el trabajo, y puedan disfrutar de actividades que lo estimulen de manera positiva.

Elección libre.

Esa característica engloba tanto a la elección de la actividad en sí, como a la manera en que se realiza y con quién se realiza. (López, 2015). Cada individuo será libre de estas elecciones y esto le provoca esa sensación de libertad, brindándole la experiencia del ocio, satisfaciendo esta necesidad.

1.5 El ocio en el mundo moderno y el ocio digital.

A pesar de la evolución del ocio, en la actualidad es visto como un distractor del desarrollo de la sociedad, ya que se ha considerado que es una pérdida de tiempo (Elizalde y Gomes, 2010), por lo que invertir en tiempo de ocio se considera como inútil e improductivo, sin embargo, es indispensable e importante para el ser humano.

El ocio solo es aceptado cuando es útil a la lógica de producción y consumo capitalista. Generalmente es rechazado y visto como un vicio a ser combatido por que representa una amenaza al modelo de producción capitalista, que tiene la ética del trabajo como bien supremo (Elizalde y Gomes, 2010). Esto ha provocado que el tiempo de ocio se vea disminuido y transformado, sin embargo, en un mundo moderno donde la aceleración es parte de este, el ocio se vuelve cada vez más indispensable.

Las transformaciones que se han generado en las actividades ocio, que se ven cada día más vinculadas al entretenimiento gracias a las nuevas tecnologías han tenido tanto impacto que han creado un nuevo tipo de ocio: el ocio digital. (Primo, 2017).

Este tipo de ocio cuenta con todas las posibilidades que ofrecen los aparatos electrónicos, por lo que las actividades de ocio tradicional se han sustituido por aquellas relacionadas al uso de tecnología. (Primo, 2017). Estas actividades resultan ser más rápidas y brindan una mayor satisfacción, ya que la aceleración del mundo moderno ofrece mayor recompensa a lo que se consigue de manera inmediata.

Además, el recurso de la navegación, al ser infinita, facilita el descubrimiento y conquista de diversos medios, lo que genera placer, se tiene al alcance cualquier cosa que se quiera y sin moverse, desde la seguridad y la certeza del propio hogar. (Winocur, 2006). Esta seguridad y facilidad ha impulsado que las actividades dentro del hogar sean cada vez más propiciadas, ya que el desplazamiento para la satisfacción de necesidades cada vez resulta menor, ya que se puede ir más allá de las fronteras sin necesidad de moverse de un punto a otro.

La introducción de tecnología en la vida cotidiana ha generado cambios en ella, brinda nuevas actividades, pero además modifican el espacio-temporalidad de estas. (López, 2015), el ocio está a un alcance muy corto, por lo que las

transformaciones de las actividades se han visto impactadas, pero además se impactan los demás ámbitos del ser humano, por lo que el tiempo libre se ve modificado también por estos.

El ocio antes se veía limitado por el espacio y por el tiempo, sin embargo, en la actualidad, se invaden los espacios y el tiempo destinado para otras actividades con actividades que satisfacen el ocio. (López, 2015; Primo, 2017). Al tener a un muy corto alcance actividades de entretenimiento dentro de aparatos electrónicos, es fácil introducir fragmentos de ocio en el trabajo y viceversa.

Por lo que se han roto las barreras entre el ocio y el trabajo, creando que ambas actividades se empaten en tiempo y espacio, en cuanto al tiempo, se ha dejado de destinar un período de tiempo para el entretenimiento y se suele pasar más tiempo del pensado para el mismo. (López, 2015). provocando un atraso en las actividades de trabajo, que tendrá que ser recompensado en el tiempo que sería dedicado al ocio, una vez terminando la jornada laboral. Por lo que ocio y trabajo se ven cada vez más entrelazados.

Otro aspecto importante para destacar son las transformaciones en las interacciones humanas, que se han visto modificadas gracias al constante uso de tecnologías.

Ahora nuestra vida se ve expuesta y es compartida en diversos medios y plataformas, las actividades que se realizan y las emociones que estos generan se ven materializado y están al alcance de muchos, (Lasén, 2019) por lo que se puede estar en un espacio sin estarlo, se vive más allá del lugar, ya no es necesario estar junto a otro en un mismo espacio físico para crear una interacción.

La virtualidad ha provocado que las interacciones humanas se desarrollen en nuestras pantallas, en tiempo real y además pueden ser grabadas, por lo que son susceptibles a la repetición y a la reinterpretación. (Lasén, 2019). Por lo que ahora se busca que las actividades de ocio, no solo se disfruten en el momento, si no

que queden inmortalizadas, provocando una interacción permanente con los otros y en el que nuestro valor depende en gran medida de esto.

Gracias al fenómeno de la digitalización y al acelerado mundo moderno en donde el trabajo es el eje central, se ha observado un cambio en las dinámicas cotidianas de la población, y por consecuente en las actividades para satisfacer la necesidad básica del ocio, que cada día se ven más inclinadas a desarrollarse en espacios privados y en fracciones de tiempo, mezclándose con otros ámbitos, en donde si bien el objetivo de pertenecer y recrearse sigue siendo el mismo, la manera de hacerlo ha sufrido cambios.

2. La vida cotidiana y el ocio en León, Guanajuato.

Para la obtención de la información requerida para este capítulo se llevó a cabo la aplicación de una encuesta, realizada por medio de redes sociales a habitantes de la ciudad de León Guanajuato con el fin de conocer las dinámicas cotidianas de la población.

La edad, género y ocupación no se delimitó con el fin de conocer la participación ciudadana, las encuestas fueron respondidas por habitantes de León Guanajuato de los cuales la mayoría, con 68% tienen una edad de 18 a 25 años, un 18% tiene una edad de 25 a 35 años, el 10% cuenta con una edad de 35 a 45 años y solo el 2% corresponde a habitantes con menos de 18 años y otro 2% a personas con más de 45 años.

Por otro lado, la mayoría de encuestados corresponde a mujeres, con un 76% del total, por último, un 46% de los encuestados son estudiantes, un 40% son empleados y el 14% son autoempleados.

La encuesta se dividió en 4 partes: actividades de ocio, tiempo, espacio y transporte, este último se abordará en el capítulo número III ya que corresponde al mismo, los otros tres apartados se abordan a continuación.

Cabe mencionar que en algunas preguntas los encuestados podían elegir una o más opciones, por lo que la suma de los porcentajes no siempre corresponderá al 100%.

A. Actividades de ocio.

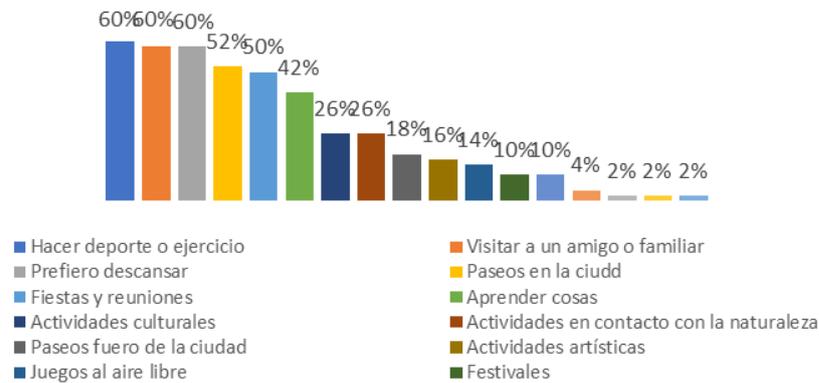
Es importante conocer las actividades de ocio realizadas por la población, con el fin de conocer las preferencias de los habitantes, ya que la ciudad responde a las necesidades de sus ciudadanos, siendo las actividades de ocio, deportivas, sociales y de descanso las predilectas.

Los resultados obtenidos en la figura 14 indican que las actividades predilectas por los habitantes son llevadas a cabo tanto en espacios privados como públicos, sin embargo, al ser la actividad física la mayor llevada a cabo, se requieren espacios y formas de llegar a ellos en donde los ciudadanos puedan ejercitarse de una manera adecuada.

Por otro lado, los habitantes disfrutan pasar tiempo con sus seres queridos, por lo que es importante que el espacio sea el adecuado para encuentros entre un grupo de personas, con el fin de dar uso a el espacio público.

Cabe recalcar que, al preferir descansar, nos indica que las personas no son incitadas a querer realizar actividades después de cumplir con actividades obligatorias y necesarias, pero, por otro lado, a los ciudadanos les gusta salir a dar paseos por la ciudad, lo que reafirma la necesidad de contar con espacios que ayuden a los habitantes a llevar a cabo las actividades predilectas y medios de transporte que les otorguen un fácil acceso a los mismos, ya que, si es difícil llegar a ellos, su implementación resultaría obsoleta.

Figura 14: Actividades de ocio de los habitantes de León, Guanajuato con base en la encuesta aplicada.



Fuente: Elaboración propia.

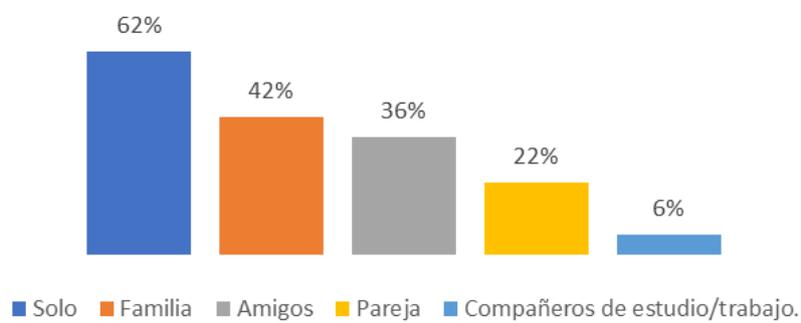
Se cuestionó a los encuestados con quién realizan sus actividades de ocio, para entender la relación entre esto, las actividades realizadas, el espacio y los medios de transporte. (figura 15).

La figura 15 tiene relación con las actividades realizadas, por lo que nos indica que la mayoría de los habitantes las hacen solos, al ser el descanso y el ejercicio de las más realizadas, se entiende que no requieran de compañía para las mismas, además que al preferir descansar lo hacen desde casa por lo que la convivencia con su familia es mayor, o bien descansan solos por lo que las relaciones sociales han disminuido, generando personas cada vez más solitarias.

Además, al estar en casa con su familia, las personas suelen hacer uso del automóvil, lo que resulta más fácil para los jóvenes al transportarse, esto también se relaciona con la actividad de visitar a un amigo o familiar, ya que al visitar a un familiar comúnmente se hace en familia, por lo que el uso del automóvil vuelve a cobrar relevancia.

Esto indica que los habitantes deciden acudir a espacios cercanos de sus hogares en donde no requieran el uso de transporte ni compañía y cuando se requieren traslados más largos se hace el uso del automóvil, en donde la convivencia con la familia y/o amigos se ve involucrada.

Figura 15: Con quién realizan actividades de ocio los habitantes de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia.

B. Tiempo

Conocer el momento en que las personas realizan dichas actividades es importante para entender cómo adaptar el transporte público para albergar a más personas en ciertas horas del día en donde los habitantes de la ciudad de encuentran más activos y lograr brindar un mejor servicio, generando que el tiempo dedicado a actividades de ocio sea aprovechado de la mejor manera, además el tiempo es uno de los componentes necesarios para la vida cotidiana.

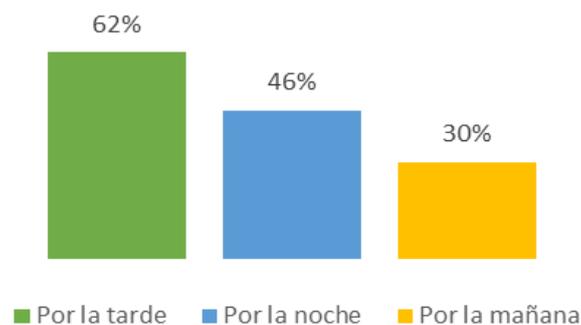
Para ello se pregunta a los habitantes en qué momento del día suelen realizar actividades relacionadas al ocio. (Figura 16), por otro lado, gran parte de los habitantes suelen realizar actividades de ocio en mayor medida durante el fin de semana. (Figura 17) y al preguntar cuánto tiempo invierten las personas a estas

actividades semanalmente, se percibe que diariamente se invierte de una a dos horas a estas. (Figura 18).

Las tres gráficas anteriores (figuras 16, 17 y 18) muestran que los habitantes dedican mayor tiempo a actividades de ocio cuando sus actividades obligatorias y necesarias terminan, por ello es mayor el tiempo dedicado en la tarde y los fines de semana, ya que son en estos momentos en que las personas tienen tiempo libre.

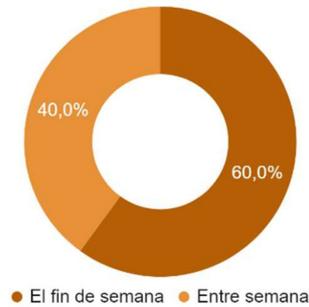
Por lo que el tiempo dedicado a actividades de ocio será determinado por otro tipo de actividades que tienen mayor importancia para los ciudadanos, se considera importante disminuir los tiempos de traslado entre espacios para lograr reducir el tiempo dedicado a actividades necesarias y lograr aumentar el tiempo a otras actividades como las de ocio, que son igual de importantes que aquellas consideradas como obligatorias.

Figura 16: Momento del día en que los habitantes de León Guanajuato realizan actividades de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 17: Momento de la semana en que los habitantes de León Guanajuato realizan actividades de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 18: Horas semanales que los habitantes de León Guanajuato invierten a actividades de ocio.

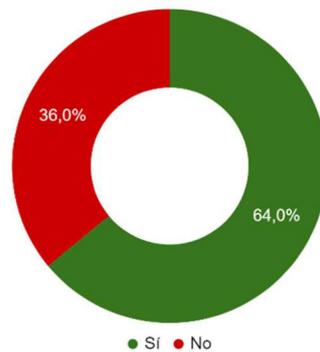


Fuente: Elaboración propia.

A pesar de dedicar poco tiempo semanalmente a actividades de ocio, según las encuestas no todos los habitantes consideran necesario incrementar su tiempo de ocio, como se puede observar en la figura 19.

Esto último tiene gran relación a la importancia que se da actividades de ocio, ya que en muchas ocasiones deja de verse como una necesidad y se convierte en un privilegio, por lo que tener aún que sean pocas horas semanales de ocio, las personas las perciben como suficientes.

Figura 19: Percepción de los habitantes de León Guanajuato sobre si consideran suficiente el tiempo invertido a actividades de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

C. Espacio.

El espacio se considera una de las partes más importantes para la investigación, ya que de la cantidad y calidad de estos depende que los habitantes de la ciudad lleven a cabo sus actividades en los mismos, haciendo uso del espacio público y por consecuencia requiriendo una manera de trasladarse para tener acceso a ellos.

Como era de esperarse la relación existente entre las actividades y los espacios en donde se llevan a cabo es evidente, ya que una depende de la otra, pero las actividades son las que más determinan el espacio, porque este último busca cubrir las necesidades de los ciudadanos.

En la figura 20, se evidencia los lugares a los que los ciudadanos acuden con mayor regularidad. Se observa solo equipamiento considerado por SEDESOL, es por ello por lo que a pesar de ser el ejercicio una de las actividades predilectas por los ciudadanos las unidades deportivas y canchas no son uno de los espacios más usados, esto se explica debido a la gran cantidad de espacios privados que se

encuentran en la ciudad, uno de los principales son los gimnasios que han adquirido popularidad en los jóvenes, prefiriendo pagar una mensualidad.

Lo anterior indica que los espacios públicos no son suficientes o bien no cuentan con una calidad aceptada por los ciudadanos, además de que el acceso a ellos es complicado, por lo que en lugar de invertir tiempo en traslados que resultan cansados se prefiere impactar a la economía.

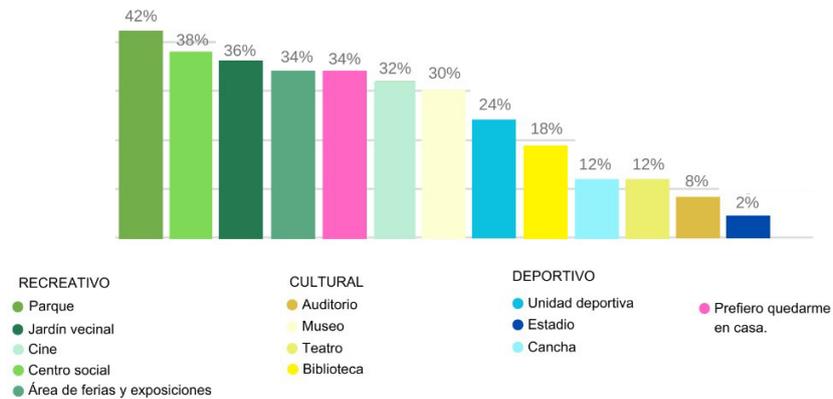
Por otro lado, los espacios de tipo recreativo son los mayormente usados, los parques son el equipamiento que predomina en la ciudad por lo que su uso es mayor debido a que los habitantes tienen un mayor acceso a ellos al no tener que realizar traslados tan largos además de que son gratuitos.

Uno de los mayores espacios mencionados por los habitantes como de uso regular fueron las plazas comerciales, mismas que se han convertido en centro sociales, a donde las personas acuden no solo a consumir, si no a pasar tiempo de ocio, además de que los cines se encuentran en su mayoría dentro de las plazas, lo que obliga a los habitantes a entrar en ellas.

También se obtuvo que una tercera parte de los encuestados prefieren quedarse en casa y al preguntar el motivo los principales se referían a la distancia entre sus hogares y los espacios y al traslado entre los mismos, además de la comodidad y la seguridad, lo que nos indica que la cantidad, calidad y la accesibilidad mediante el transporte a los espacios es determinante en decidir cuáles, cómo y dónde se realizan actividades de ocio en la ciudad de León, Guanajuato.

Además de que los espacios privados han cobrado peso, priorizando su uso a pesar del gasto que implica, así que los habitantes de la ciudad prefieren un mayor impacto a su economía con tal de disminuir el tiempo de traslado y aumentando la comodidad y seguridad que los espacios cercanos a las viviendas generan.

Figura 20: Tipo de lugares predilectos por los habitantes de León Guanajuato para realizar actividades de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

Aparte de las encuestas realizadas, se decide usar como instrumento adicional una entrevista, dirigida a ciudadanos que vivieron su juventud o parte de ella antes de la llegada del SIT a León, con el fin de conocer cómo era antes el transporte público y compararlo con el actual, entendiendo el impacto provocado en las dinámicas cotidianas de ocio a través de la lógica de este medio de transporte.

Todos los entrevistados dijeron que las actividades que realizaban en su tiempo libre cuando eran jóvenes se relacionaban con el juego, el deporte o la convivencia con amigos, solo un par de personas agregaron actividades como el cine y el teatro, además que la mayoría considero que los espacios para realizar actividades de ocio no eran suficientes, por lo que buscaban la manera de usar espacios como parques, campos e incluso la misma calle para divertirse.

Además, los habitantes entrevistados solían acudir a parques o espacios que se encontraban cerca de sus domicilios, por lo que no solían usar tanto el transporte público diariamente, este lo usaban mayoritariamente los días que salían más lejos, que eran los fines de semana ya que se contaba con mayor tiempo libre, sin

embargo, se dedicaba tiempo a actividades como jugar con amigos a algún deporte como basquetbol, voleibol o futbol con regularidad.

Lo último es importante debido a que los espacios privados como los gimnasios eran muy pocos, por lo que la convivencia con familiares y amigos era mayor, además de que al ser más pequeña la ciudad, los habitantes vivían más cerca unos de otros.

La mayoría de los entrevistados solía realizar como ahora, sus actividades de ocio en mayor medida durante la tarde, ya que eran realizadas al término de actividades obligatorias y necesarias.

Los habitantes entrevistados vivieron su juventud entre las décadas de 1970 a 1990, justo en el momento en que la ciudad tuvo el mayor crecimiento desde su fundación, esto les dio la oportunidad de vivir las transformaciones de León, sin embargo debido a que el equipamiento no aumento y a que sus viviendas aún se encontraban en el centro de la ciudad, no eran necesarios los traslados tan extensos como los de hoy en día, las personas se desenvolvían en su entorno inmediato y no tenían necesidad de usar espacios que se encontraran más lejos.

Al mudarse de casa de sus padres y desplazarse a las periferias de la ciudad, los espacios que antes se encontraban cerca de sus hogares ahora se encontraban más lejos, lo que provocó que los traslados se volvieran mayores, obligando a los habitantes a usar el transporte público o a adquirir un automóvil, mismo que gano popularidad debido a su comodidad y rapidez.

Al no haber una implementación de espacios públicos en las periferias, los espacios privados comenzaron a tomar relevancia porque se encontraban más cerca de las viviendas, porque como se describió, desde antes de la implementación del SIT las personas han preferido acudir a lugares cercanos, buscando evitar los traslados.

Y si a esto le agregamos que los traslados son cada vez mayores y más cansados

el resultado es que las personas que habitan las periferias rara vez hagan uso de los espacios públicos que se han quedado en el centro de la ciudad, eligiendo aquellos privados a los que tienen mayor acceso, además de que debido a la inseguridad el uso de espacios como la calle, campos y otros que se solían usar con frecuencia en la actualidad sea nulo.

Lo anterior indica que los ciudadanos buscan tener actividades de ocio, pero que se ven afectadas por la ubicación de los espacios y los difíciles traslados que deben enfrentar si se quiere llegar a ellos, generando una segregación de la ciudad, en donde las personas solo habitan una pequeña parte de ella.

Para dar cierre a este capítulo se conoce que el ser humano a lo largo del tiempo ha creado y buscado diversas actividades para su ocio, mismo que es considerado como una necesidad básica de las personas, por lo que las ciudades deben estar pensadas para satisfacer no solo aquellas actividades obligatorias, dándole igual importancia a espacios para la recreación y ocio de los individuos, ya que si esta necesidad no es cubierta la sociedad puede sufrir repercusiones que se verán reflejadas a corto, mediano y largo plazo.

Las dinámicas cotidianas de ocio de los ciudadanos de León Guanajuato. han sufrido transformaciones a lo largo de los años, mismas que han sido influenciadas en gran parte por el acceso a espacios con un fin de ocio, pues antes las personas solían hacer más uso de las calles y espacios al aire libre cerca de sus hogares, situación que en la actualidad es poco visto, ya que las calles se han vuelto inseguras y cada vez hay menos espacios libres a los que acudir, si bien se han regularizado este tipo de espacios, contando con más y con una mejor calidad, el acceso no es fácil para todos los habitantes.

Lo anterior ha provocado que los espacios privados tengan un mayor impacto en los habitantes actuales, mismos que prefieren invertir económicamente, con las dificultades que esto implica, antes de invertir en tiempo debido a las grandes

distancias existentes entre espacios públicos, además del riesgo que esto implica debido a la inseguridad.

Si bien la actividad que más realizan las personas tanto en años anteriores como en la actualidad es el deporte o ejercicio, la manera de llevarlo a cabo ha cambiado, debido a la incorporación de espacios deportivos privados como gimnasios o centros deportivos, antes al no existir, los ciudadanos usaban las calles o campos como canchas, sin embargo, esto último ha desaparecido casi por completo.

Además, en la actualidad los ciudadanos tienen como una fuerte preferencia el permanecer en casa, esto influenciado mayormente por tres situaciones: las grandes distancias y el difícil acceso a medios de transporte para traslados; la inseguridad y el entretenimiento y ocio digital.

Este último ha modificado mucho las actividades de ocio realizadas, debido a que resulta más cómodo y fácil realizar actividades digitales desde casa como ver una película, navegar en redes y toda la multimedia a la que se tiene acceso de manera rápida y eficaz, características con las que los espacios públicos no ofrecen, generando un menor uso de este.

Además, debido a los diversos aparatos electrónicos, las personas han mezclado sus tiempos de descanso con el tiempo de trabajo y viceversa generando que se disminuya el tiempo de calidad invertido a solo el ocio, este se va dosificando en pequeños espacios entre el trabajo y en el tiempo dedicado al ocio en muchos casos el trabajo sigue presente.

Por otro lado, en cuanto al tiempo, las personas tanto hace unos años como en la actualidad suelen tener más tiempo durante el fin de semana y el horario predilecto es por las tardes, esto debido a que se busca primero cumplir con actividades obligatorias como el trabajo y la escuela y solo el tiempo sobrante se invierte en actividades de ocio.

Por lo que aquellas personas que se encuentran inmersas en el trabajo cuentan con menos tiempo de calidad para el ocio, situación que empeora al no contar con un fácil acceso a espacios relacionados al ocio, lo anterior provoca una sociedad más cansada, infeliz y por ende menos productiva que a la larga se perjudica a sí misma y a todo lo que la rodea.

CAPÍTULO III: MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO APLICADO A DESPLAZAMIENTOS CON FINES DE DINÁMICAS COTIDIANAS DE OCIO.

Como se mencionó al ser el ocio una necesidad básica del ser humana su cobertura es indispensable en las personas, por lo que las ciudades cuentan con equipamiento y elementos que le brindan a sus habitantes la oportunidad de satisfacerla, sin embargo, es indispensable contar con acceso a estos elementos urbanos por lo que la movilidad es esencial para ello.

En este capítulo se busca entender cómo la movilidad es una pieza importante en el desarrollo de actividades cotidianas, así como aquellas relacionadas al ocio, por lo que es importante entender cómo la movilidad y los diversos medios de transporte condicionan la manera en que las personas viven día con día.

1.1 Movilidad urbana.

La ciudad es un espacio habitable donde se llevan a cabo una gran variedad de actividades, y las mismas requieren de un medio necesario de desplazamiento (Correa, 2010), es por ello por lo que la movilidad urbana ha sido de interés a lo largo del desarrollo del urbanismo, ya que es indispensable para el ser humano (Obregón y Quezada, 2013).

1.1.1 Concepto.

El concepto de movilidad urbana es variable, ya que ha sido estudiada durante mucho tiempo por diversos autores, sin embargo, hay algunas definiciones que ayudan a entender el concepto de mejor manera.

Una de estas definiciones nos dice que “la movilidad urbana, es entendida como el desplazamiento de las mercancías o de las personas entre distintos puntos de una ciudad”, (Lizárraga, 2012, p.16), por lo que la movilidad es parte fundamental en brindar accesibilidad a las personas para conseguir satisfacer sus necesidades en los distintos puntos de la ciudad.

Se ha dicho también que la movilidad son todas aquellas maneras en que las personas cambian de lugar, relacionándose de esta manera con su sociedad, (Bourdin, 2003 EN Tironi y Pérez, 2007), por lo que se puede comprender que la movilidad no corresponde solo a número o a aspectos cuantitativos, si no que impacta en la sociedad.

Además, se considera que la movilidad se refiere a una habilidad de las personas y no de los lugares o de los medios de transporte (Taúler, 1992), esto debido a que son las personas las que desplazan, sin ellas la circulación sería absurda, se necesita de individuos o mercancías que requieran ser trasladado.

El desplazamiento dentro de una ciudad es fundamental para la realización de las dinámicas cotidianas que tiene cada persona; por lo que influye en las mismas y por consecuencia, es determinante en cómo se viven las ciudades.

1.1.2 Componentes.

La movilidad es compleja, ya que a lo largo del día se hacen una gran variedad de traslados, con distintos objetivos, a distintas horas, en distintas rutas y con una gran variedad de medios de transporte.

Por ello se busca entenderla mediante un patrón de flujo, que contiene 4 componentes mismos, que determinan los traslados de la población, para

empezar, se necesita entender que existe una generación (¿Haré el viaje?), es el primer paso, ya que, si no existe el viaje, resulta obsoleto seguir avanzando, después surge la distribución (¿A dónde iré?), (Bazant, 1984) de aquí se rescata que el motivo de realizar un viaje se basa en buscar la cobertura de una necesidad, misma que será cubierta a partir del equipamiento que se le proporcione al ciudadano.

A continuación, surge la ramificación (¿Por qué modalidad?), (Bazant, 1984) de este elemento se determina que medio de transporte será utilizado para realizar el viaje, el mismo es determinante en el tiempo y la ruta que deberá seguirse para llegar al destino desde el origen del viaje, una vez definida la ramificación emerge la asignación (¿Por qué ruta?), (Bazant, 1984) esta última impacta en cómo se vive la ciudad, ya que hay rutas que son más concurridas que otras, y las características de las mismas determinan si son de preferencia en la población.

Todos los elementos anteriores surgen de la constante realización de actividades que se dan entre lugares (Bazant, 1990) y que surgen a partir de la vida cotidiana de las personas.

1.1.3 Características.

Las características de la movilidad dependen del contexto en que se mueve el individuo y puede ser variado, ya que los desplazamientos son muy variables, sin embargo, dentro del espacio público se dice que movilidad y el desplazamiento generan tres características que son: formas de representación y prácticas culturales (identidad) nuevas formas de territorialidad (pertenencia) y por tanto reconocimiento (integración social). (Velázquez, 2015).

Por otro lado, una de las características que más ha influenciado en la movilidad urbana de la población es la concentración de las actividades y servicios básicos en el centro de las ciudades. (Montezuma, 2003), por lo que el desplazamiento de las periferias hacia el centro es fundamental, sin embargo, no siempre se cuenta con un acceso adecuado a diversos medios de transporte.

Este fenómeno afecta a las personas con menos recursos económicos, que incapaces de adquirir un inmueble en el centro, ya que este tiene un alto valor adquisitivo de suelo, por lo que deben desplazarse desde las periferias al centro de la ciudad para acceder a los servicios básicos. (Obregón y Quezada, 2013), es importante contar con medios que logran dar este acceso, ya que de lo contrario la ciudad sería habitada solo por aquellos que viven en los centros, dejándose de lado al resto de los ciudadanos.

1.1.4 Tipos.

La movilidad urbana se divide en motorizada y no motorizada, siendo la no motorizada aquella que más se usa, ya que se considera que el mayor medio de movilidad es el peatonal. (Taúler, 1992), sin embargo, en la actualidad los sistemas de movilidad motorizada han tenido gran impacto, ya que el constante crecimiento de las ciudades ha orillado a cubrir distancias cada vez más largas, siendo los medios motorizados la mejor opción para cubrirlos.

Dentro de los transportes motorizados, el uso del automóvil ha tenido gran impacto, siendo el mismo el de mayor preferencia en los ciudadanos, sin embargo, también es uno de los sistemas más criticados debido a sus efectos negativos, (Taúler, 1992; Obregón y Quezada, 2013; Pardo, 2005; Zunino, 2018) a pesar de su gran incremento durante los últimos años, el transporte público sigue siendo el principal medio de movilidad en la población.

El transporte urbano tiene como objetivo “el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre ellos” (Mundo, 2002 EN Obregón y Quezada, 2013). Sin embargo, las deficiencias existentes en el transporte dejan al mismo lejos de cumplir con su objetivo.

Debido a la constante búsqueda de cumplir con el objetivo que un transporte público quiere proporcionara se han implementado diversos sistemas de transporte, entre ellos el Sistema Integrado de Transporte Masivo, que tuvo su

aparición en América Latina en el año de 1972 en Curitiba, Brasil. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009; Zamora, Campos y Calderón, 2013).

2. Sistema *Bus Rapid Transit* (BRT).

El sistema BTR, tuvo su aparición en América Latina, en 1972 con la primera experiencia en Curitiba, Brasil, (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009; Zamora, Campos y Calderón, 2013). Se baso en la incorporación de una red de vías exclusivas para autobuses a largo de cinco ejes principales con un uso suelo de alta densidad y uso mixto, estos ejes estructurales han sido fundamentales para el crecimiento urbano de Curitiba por décadas y convergen en el centro de la ciudad. (Rodríguez y Vergel, 2013)

Este sistema trajo consigo innovaciones en el transporte urbano, buscando una mejora en el mismo. (Pardo, 2009), por ello en la actualidad es uno de los sistemas de transporte que más se ha implementado en América Latina, teniendo aparición en el país mexicano. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2005; Zamora, Campos y Calderón, 2013).

Una innovación que trajo este sistema fue la implementación de autobuses con una gran capacidad, estos son en su mayoría articulados y tienen una capacidad para hasta 160 pasajeros, además de que las unidades cuentan con múltiples puertas. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009).

Por otro lado, se implementó equipamiento en las ciudades, dotando de estaciones dedicadas la espera del transporte, en donde se generó el uso de tecnologías para tener un control de los pasajeros, en donde el pasaje se paga antes de entrar a estas estaciones. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009) esto provoco que se tomara en cuenta organizaciones cargo de esta recolección.

El sistema BRT genera una reorganización institucional, esto con el fin de llevar un control y una operación del sistema, esta organización puede ser pública, privada

o bien ambas. (Pardo, 2009), esto provoca que se cuide más la calidad del servicio, ya se tiene un mayor control del mismo.

Para lograr este control es necesario que la organización encargada cuente con una adecuada gestión de operaciones, estableciendo parámetros que deben ser planificados de acuerdo con las necesidades de desplazamientos de la población. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009), por lo que es importante conocer las dinámicas cotidianas de las personas, para brindarle un transporte adecuado.

El rasgo esencial del sistema consiste en la generación de un espacio vial distinto, en el que se crean carriles exclusivos a lo largo de ejes troncales, buscando crear un alivio inmediato en la congestión vehicular. (Lupano y Sánchez, 2009; Pardo, 2009).

El BRT también ha buscado integrar a los operadores que ya existían en los antiguos sistemas tradicionales, (Pardo, 2009) por otro lado, a pesar de que ha conseguido adoptar redes de transporte público de alta calidad, además de que este sistema ha traído múltiples beneficios, solo se tiene una cobertura parcial de las ciudades, limitándose a los centros y subcentros urbanos y dejando a las periferias desatendidas y con transportes de baja calidad. (Figueroa, 2005).

3. Teoría de las redes.

Esta teoría es analizada en este capítulo ya que ella busca establecer conexiones dentro la ciudad, por lo que su estudio es de relevancia, permite comprender de mejor manera el fenómeno que se da en las ciudades, entiendo cómo se conecta la ciudad de un punto a otro.

El autor de esta teoría explica que la red urbana corresponde a todos los elementos de conexión que están presentes en el exterior, y asegura que entre más fuerte sean estas conexiones, se tendrá una mejor red urbana, generando ciudades mejor diseñadas. (Salíngaros, 2005), una ciudad no es simple, sin

embargo, la organización de sus conexiones es la determinante en organizar la complejidad de esta.

Se consideran tres principios dentro del proceso para generar una red urbana y son: nodos, conexiones y jerarquía. (Salíngaros, 2005).

Nodos.

Estos se refieren a los lugares en donde se lleva a cabo actividades humanas y su conexión es lo que conforma a la red urbana. (Salíngaros, 2005), estos nodos no son necesariamente edificios o construcciones, son aquellos lugares que las personas reconocen como puntos de encuentro.

Conexiones.

Estas se forman entre los nodos y para su correcta función deben desarrollarse entre nodos de distinto tipo, además de que estas conexiones no deben ser necesariamente rectas, ya que la curvatura e irregularidad beneficia las conexiones entre nodos, (Salíngaros, 2005) por lo que una ciudad que se determine por conexiones rectas estará condenada a la segregación social, ya que los nodos no podrán conectarse adecuadamente.

Jerarquía.

Al tener conexiones y nodos de manera adecuada, la red urbana tiende a autoorganizarse y ella sola crea una jerarquía que debe empezar de escalas menores a escalas mayores, la ciudad de este modo se vuelve organizada, (Salíngaros, 2005), provocando que la misma funcione correctamente y promoviendo la conectividad de la ciudad para todos sus habitantes.

Estos tres elementos interactúan en la ciudad, para lograr la creación de la red urbana, es necesario entender cómo la hacen para establecer trayectorias que unifiquen la ciudad y aporten un fácil acceso a la misma.

Por lo que las conexiones al conectar los diversos nodos en la ciudad deben

proveer una gran multitud de diversas trayectorias, mismas que respondan a las actividades de sus habitantes sin importar que estas se observen irregulares (Salíngaros, 2005). Si se diseñan estas conexiones si tomar en cuenta las practicas cotidianas de los habitantes, si bien el trazo será geométrico, su funcionamiento no será el adecuado y limitará las conexiones entre los nodos, provocando menos oportunidades de desplazamientos.

Es necesario crear distintos canales para que las conexiones puedan darse, ya que de lo contrario se tendrá una saturación en los mismos, excediendo la capacidad de flujo para lo que fueron diseñados, provocando que aquellas conexiones más débiles como la peatonal sea opacada por aquellas de mayor fuerza como las avenidas. (Salíngaros, 2005).

Es importante dar espacio para cada una de las conexiones, de lo contrario las más débiles dejarán de usarse y podría llegarse a pensar que no son necesarias, sin embargo, esto solo genera que cada vez se dé más prioridad a aquellas de mayor fuerza que dan preferencia a vehículos motorizados, dejando de lado al peatón, mismo que debería de contar con las mayores conexiones.

Por otro lado, es importante entender que las conexiones solo pueden ocurrir entre nodos que son complementarios o contrastantes, y no dentro del mismo tipo, (Salíngaros, 2005) ya que las personas se mueven de lugar conforme necesitan cambiar de ámbito, una persona no se moverá de su casa a su otra casa, pero si lo hará de su casa al trabajo, a la escuela, al mercado, o a cualquier otro nodo en la que haga una actividad que aporte a la satisfacción de sus necesidades.

Sin embargo, los nodos del mismo tipo también son necesarios, ya que, al establecer conexiones entre nodos complementarios, las trayectorias permiten conectar a los nodos que son iguales. (Salíngaros, 2005) Es importante que los diversos tipos de nodos interactúen entre sí, ya que de esta manera la ciudad se conecta, generando que sea más estable y fuerte.

La jerarquía de las conexiones es importante para generar una red urbana fuerte, el peatón, por ejemplo, busca que las trayectorias sean cortas, por lo que es necesario que existan nodos a distancias pequeñas, por lo que este tipo de conexiones busca ser continua. (Salíngaros, 2005). Por otro lado, esta continuidad no puede aplicarse a escalas mayores, ya que para este tipo de conexiones conviene más que sean múltiples, curvas e irregulares, es necesario entonces que la jerarquía ordene todo, logrando que todo encaje.

Cabe destacar que, a pesar de buscar conectar a la ciudad, es importante conocer que no todos los nodos deben estar conectados, ya que por su naturaleza conviene usar barreras que los separen, ya que al interactuar pueden dañarse unos a otros, (Salíngaros, 2005) por ello el uso de bordes es importante, ellos nos ayudan a organizar la ciudad y establecer límites entre nodos que no logran complementarse.

La teoría de la red urbana nos permite entender la importancia que tienen la correcta ubicación de nodos, así como la manera en que se piensan sus conexiones, de igual manera es necesario conocer la jerarquía de estas conexiones para, a partir siempre de las actividades cotidianas del ser humano lograr brindarle al mismo espacio con una calidad de accesibilidad que le permita vivir su ciudad de diversas maneras y no condenándolo a seguir una sola trayectoria.

Sin embargo, en la actualidad las ciudades han dejado de adaptarse a su población y, por lo contrario, los ciudadanos han tenido que adaptar su vida a la red urbana que quedó establecida y que en su mayoría busca un sistema reticular y de líneas rectas. Esto provoca que los desplazamientos sean mayores, por lo que el tiempo invertido en los mismos incrementa, lo que genera un impacto en cómo las personas se desplazan y acceden a el espacio público.

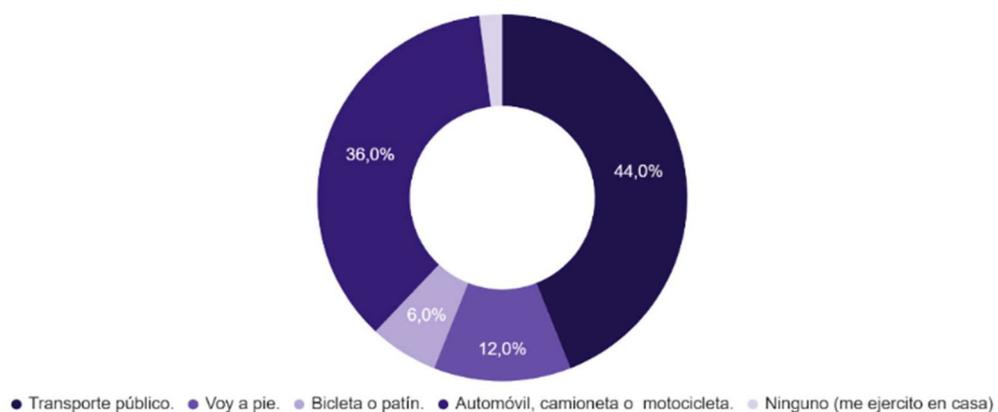
4. El transporte urbano antes y ahora en León, Guanajuato.

En el capítulo uno se realizó el análisis de los tres primeros apartados de la encuesta realizada a habitantes de la zona de estudio, en este capítulo se aborda el cuarto apartado, que corresponde al de transporte.

Las encuestas revelaron (figura 21) que el principal medio para trasladarse corresponde al transporte público, siendo casi la mitad de los encuestados los que lo usan. El uso de medios no motorizados es muy pequeño, lo que es generado por el diseño de las vialidades que dan preferencia a vehículos motorizados como el automóvil, sin embargo, solo algunos pueden tener acceso a vehículos particulares lo que obliga a los jóvenes a desplazarse en transporte público cuando las conexiones entre nodos son más amplias.

Por lo que la calidad en el transporte público es un elemento importante para lograr dar acceso a espacios públicos donde se llevan a cabo actividades de ocio.

Figura 21: Maneras en que los habitantes de León, Guanajuato se trasladan a espacios de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

Además, la misma encuesta demostró que el tiempo de traslado aumenta los fines de semana, pues entre semana los tiempos por traslado son más cortos,

corresponden con el 28% a un tiempo de 30 a 45 minutos, con un 26% a un tiempo de 15 a 30, un 20% a un tiempo menor de 15 minutos, el 14% a un tiempo de 45 minutos a una hora y solo el 10% de una hora a una hora y media.

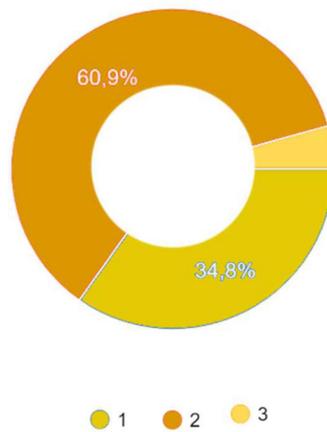
Mientras que los fines de semana el 26% de los encuestados invierten de 15 minutos a 30 minutos por traslado, otro 26% invierte de 45 minutos a una hora, el 24% invierte de 30 minutos a 45 minutos, solo el 8% invierte menos de 15 minutos y otro 8% invierte más de una hora y media y finalmente 4% invierte de una hora a una hora y media.

Lo anterior es debido a que los fines de semana son los días en que las personas cuentan con mayor tiempo libre, lo que les permite acudir a espacios que se encuentran más lejos de sus viviendas, acción que les es más complicado realizar entre semana ya que el tiempo no es suficiente por lo que se decide acudir a espacios más cercanos a las viviendas, que en su mayoría son privados, es por ello que entre semana el rango de traslado menor a 15 minutos es mayor, ya que al encontrarse cerca, no se necesitan medios de transporte, optando por traslados a pie.

Además, la mayoría de los habitantes debe usar dos rutas para llegar a su destino, lo que entorpece y vuelve más tardados y cansados los traslados en transporte público. (Figura 22), y respecto a el tiempo de espera, este es muy amplio, lo que lo vuelve menos eficiente. (Figura 23).

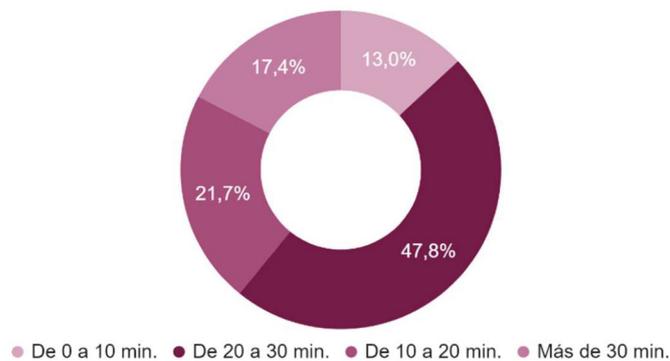
Las figuras 22 y 23, nos muestran la razón por la que los habitantes evitan hacer uso del transporte público para actividades de ocio, pues el tiempo invertido a los traslados son amplios y deben usarse en su mayoría más de una ruta para llegar al destino, lo que provoca que el tiempo incrementa, por lo que se prefiere invertir económicamente en un automóvil o en espacios privados más cercanos, antes que hacer uso de un medio de transporte que es percibido con una calidad que no satisface oportunamente las necesidades de los ciudadanos.

Figura 22: Número de rutas que toman los habitantes de León, Guanajuato para trasladarse de sus viviendas a los espacios de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 23: Tiempo de espera de las rutas tomadas por los habitantes de León Guanajuato para trasladarse de sus viviendas a espacios de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

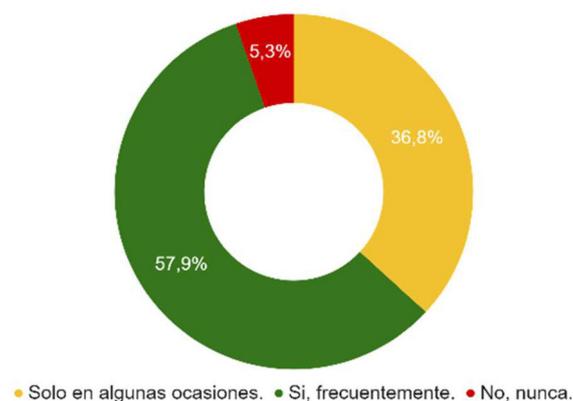
Lo anterior es comprobado por los encuestados, pues el 66.7% del total afirmó que la calidad del transporte determina el que se realicen o no actividades relacionadas al ocio en espacios fuera de sus viviendas, al preguntar el porqué de

esto, las razones se dividieron principalmente en dos, el tiempo invertido en los traslados en el transporte urbano y la saturación de usuarios en las unidades.

Como puede observarse en la figura 24, una muy pequeña parte de los encuestados nunca ha preferido quedarse en casa a causa de la calidad del transporte público, y para la gran mayoría esta situación resulte frecuente, lo que en conjunto con los datos anteriores indica que existe una fuerte relación entre las actividades de ocio, los espacios públicos y el transporte urbano.

Esto quiere decir que gran parte del poco tiempo dedicado a actividades de ocio que además son necesarias para el desarrollo del ser humano, es determinado por la lejanía entre nodos y la calidad del transporte en cuanto al tiempo de espera y a la cantidad de personas que usan este medio, siendo insuficientes las unidades para satisfacer y brindar comodidad en el traslado, lo que provoca que las conexiones se vuelvan cansadas, tardadas y por consecuencia genera que los habitantes busquen evitar el uso del transporte público, optando por otras opciones, que aún que son más costosas, brindan un mejor servicio, comodidad, seguridad y sobre todo rapidez.

Figura 24: Preferencia de los habitantes de León, Guanajuato. a quedarse en casa a causa de no querer usar el transporte público para realizar actividades de ocio.



Fuente: Elaboración propia.

A pesar de que el transporte en la actualidad parece no lograr cubrir correctamente las necesidades de los habitantes, es importante compararlo con el transporte antes de la implementación del Sistema Integral de Transporte (SIT).

Para ello, se utilizó una entrevista como instrumento, para conocer la percepción de los habitantes que fueron usuarios del transporte urbano antes de la llegada del SIT a la ciudad.

Las entrevistas indican que el problema sobre el tiempo de espera y de traslados es una situación que se ha vivido desde antes de la llegada del SIT a León, por lo que no se le ha podido dar una correcta solución a ello, (Guzmán, 2023; Gómez, 2023; Valdés, 2023; Hurtado, 2023) si bien, los entrevistados en su mayoría concluyeron que el transporte público si ha tenido mejoras (Guillén, 2023; Hurtado, 2023; Gómez, 2023; Valdés, 2023; García; 2023) aún no ha conseguido la calidad realmente adecuada, aún existen deficiencias.

Por otro lado, económicamente el transporte antes del SIT era más costoso, ya que, al no ser un sistema integrado, el pasaje se cobraba por camión tomado, situación que en la actualidad no ocurre, ya que con solo un pasaje es posible recorrer distancias más largas.

Además, los habitantes entrevistados recuerdan que antes las rutas estaban distribuidas de una manera inadecuada, (Gómez, 2023; Guillén, 2023; García, 2023; Rodríguez, 2023), ya que había algunas que tenían las mismas rutas o conexiones y por otra parte había partes de la ciudad en las que el transporte urbano no llegaba, lo que generaba congestión en aquellas que seguían una ruta similar y obligaban a los ciudadanos de las zonas en donde no se encontraba el servicio a tomar otras opciones, además de que si bien había rutas que atravesaban la ciudad, también se encontraban algunas que rodeaban mucho, lo que aumentaba el tiempo de traslado y de espera.

Si bien el transporte público si ha tenido mejoras de acuerdo con la percepción de

los habitantes, el principal problema que se ha vivido desde ante del SIT corresponde al tiempo invertido de espera de camiones y de traslado entre nodos, los espacios existentes también son fundamentales, ya que, si existieran más nodos cercanos a las viviendas, los tiempos de traslados disminuirían, además es importante entender cómo la distribución y lógica del transporte público se relaciona con el equipamiento urbano y con el crecimiento de la ciudad.

Por ello se considera importante conocer a mayor profundidad la evolución del transporte urbano antes de la implementación del SIT.

La primera vez que se usó un vehículo motorizado para dar servicio público de transporte en León fue en 1912, a cargo de vehículos particulares quienes ofrecían su servicio desde la plaza principal de la ciudad. (Ortega, s/a).

Ya para 1929 se encontraban en circulación un aproximado de 50 vehículos, entre coches y camiones que daban servicio al público y los cuales debían contar con algunas especificaciones para ser autorizados por las autoridades. (Ortega, s/a).

Los camiones usados entre los años 20 y 30 eran de madera y tenían una sola puerta ubicada en la parte de atrás de la unidad, además no contaban con un techo fijo, en su lugar se encontraba una lona y los asientos que eran de madera, se distribuían en las orillas, donde cabían de dos a tres personas y alcanzan una velocidad de máximo 40 km/hora, además no se contaban con rutas ni precios fijos, ya que cada chófer lo decidía según su criterio. (Ortega, s/a).

Debido a lo anterior y al incremento del uso del transporte urbano en León se necesitó crear nuevas estrategias para que la ciudad tuviera un mayor control de las unidades y las rutas.

En 1930 el transporte se regularizó y se establecieron rutas fijas, así como especificaciones con las que debían contar las unidades para poder circular, estos acuerdos fueron negociados entre los propietarios de los vehículos y las autoridades. (Ortega, s/a).

A partir de entonces el transporte sufrió cambios y algunos empresarios, encargados del transporte comenzaron a organizarse para mejorar el servicio.

Por ello, para 1944 se quiso implementar una línea de primera categoría, en donde se ofrecieron asientos individuales acojinados, buscando una mayor comodidad, se les pidió a los choferes usar uniforme y contar con una buena higiene, estas innovaciones generaron un incremento en el costo del pasaje. (Ortega, s/a).

A finales de 1946 se contaban con cuatro líneas que tenían como objetivo conectar las principales colonias en donde se desarrollaba el trabajo con el centro ya que este se era el núcleo del movimiento de la ciudad y éstas eran: Centro-Estación; Centro-Garita; Centro-Bellavista y Centro-Coecillo. (Ortega, s/a).

Figura 25: Unidades del transporte público en León, Guanajuato en los años 40's.



Fuente: Miguel Ángel Pedroza Estrada.

En general entre los años 1950 y 1970 el transporte urbano en León se consideró de mala calidad según los mismos habitantes de la zona, a pesar de las múltiples estrategias que se buscó implementar para su mejora (Ortega, s/a), lo que hace

pensar que nunca ha habido un período en la ciudad en que el transporte urbano satisficiera de manera adecuada las necesidades de los ciudadanos y los problemas que el mismo enfrente han ocurrido desde la antigüedad hasta la fecha.

En el año 1970 la ciudad de León contaba con 22 rutas, incluyendo los urbanos y suburbanos. (Ortega, s/a). Pero fue justo en las décadas posteriores en donde León creció de una manera desmedida, además de que el uso de automóviles comenzó a tener más peso, por lo que se comenzaron a desarrollar más vialidades y se ampliaron las ya existentes, dando prioridad al coche y dejando de lado al peatón y al transporte público.

Esto provoco que el transporte tuviera aún mayores deficiencias de las que ya tenía, por ello las autoridades tuvieron que encontrar otras estrategias, además de que los choferes y propietarios de las unidades realizaron varias manifestaciones por las irregularidades existentes por parte del gobierno. (Ortega, s/a).

Por lo que después de mucho tiempo y de acuerdos entre los propietarios de las líneas y el gobierno, se decidió ampliar y modificar las líneas que prestaban servicio, quedando las siguientes: Transporte Urbano Centro Estación; Líneas Unidas en circunvalación; Unión de Permisionarios de Transporte Centro-Coecillo; Transportes Urbanos Garita; Transportes Circuito Colonias y Centro- Bellavista. (Ortega, s/a).

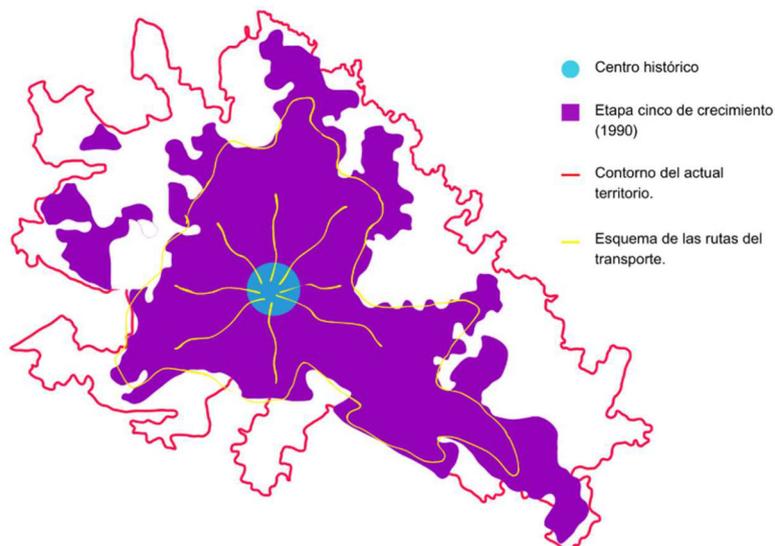
Estás seis empresas se reunieron, replanteando las rutas, además se acordó una planeación de boletaje para funcionar como una sola organización y se incrementó la tarifa con el fin de contar con mejores unidades, además se incorporó un proyecto urbano con el fin de conocer las deficiencias del transporte en la ciudad lo que, en 1978 demostró que el número de unidades era insuficiente. (Ortega, s/a).

Por otro lado, en esos años el centro de la ciudad era el principal espacio de comercio por lo que era en esta parte donde se concentraban los mayores problemas en cuanto a las vialidades y por ende el transporte.

Lo anterior es consecuencia de la estructura del centro histórico de la ciudad, se trata de una morfología reticular con vialidades angostas con solo dos carriles, lo que provocaba un congestionamiento vehicular muy fuerte, en cuanto al peatón las aceras también son muy angostas (Ortega, s/a), provocando problemas que debían solucionarse, ya que la población leonesa estaba en un constante crecimiento, situación que, hasta la fecha, en menor medida, sigue existiendo.

Además, para 1990, todas las rutas existentes, que en este entonces eran 25 llegaban al centro y de ahí se distribuían a diversos nodos, lo que provocaba que la congestión en el centro aumentara. (Ortega, s/a), además solo un par de rutas realizaban un recorrido más extenso, la ruta Ermita y la ruta Circunvalación, esta última rodeaba la ciudad, mientras que las otras 23 rutas se concentraban solo en la parte céntrica de la ciudad (Figura 26), en donde la zona sureste de la ciudad quedaba sin cobertura.

Figura 26: Esquema de la lógica del transporte urbano en León en 1990.



Fuente: Elaboración propia con base a Ortega s/a.

Figura 27: Unidad de la ruta León uno-centro histórico del transporte urbano de León en 1991.



Fuente: Ángel De León.

Figura 28: Unidad de la ruta San Felipe de Jesús -centro histórico del transporte urbano de León en 1993.



Fuente: Ángel De León.

Las 25 rutas mencionadas pertenecían a 7 empresas, y se contaba con un aproximado de 793 unidades y 62 minibuses. (Ortega, s/a). Debido a la ineficiencia del transporte público, se comenzó a buscar estrategias que ayudaran al mejoramiento de la estructura de la ciudad y por consecuencia del transporte urbano.

Una de estas estrategias por implementar más rutas, así que, en septiembre de 1993, se incorporaron 26 nuevas rutas (figura 29) por lo que para ese año se contaban con 51 rutas existentes.

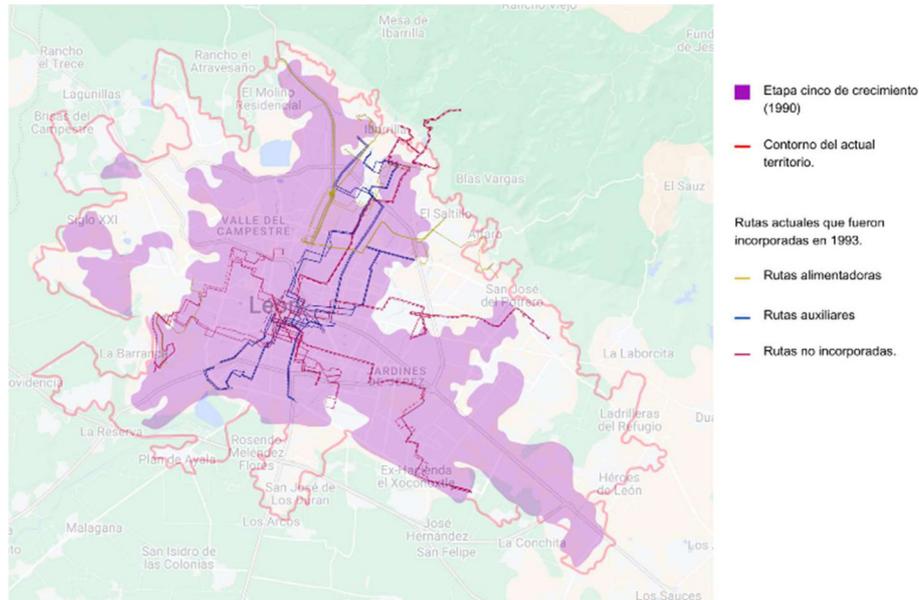
Figura 29: Las 26 rutas implementadas en 1993 y sus correspondientes a las rutas actuales.

Rutas implementadas en 1993.	Rutas actuales correspondientes.
Ruta 01	Alimentadora 01
Ruta 02	
Ruta 04	
Ruta 05	Auxiliar 05
Ruta 06	
Ruta 07	Auxiliar 07
Ruta 08	
Ruta 15	Auxiliar 15
Ruta 16	
Ruta 21	Ruta 17
Ruta 22	Ruta 18
Ruta 23	Ruta 19
Ruta 24	Ruta 20
Ruta 25	Alimentadora 21
Ruta 26	
Ruta León 1	Alimentadora 24
Ruta presitas	Alimentadora 25
Ruta satélite	Ruta 29
Ruta brisas del Campo	Ruta 37
Ruta Valle de Señora	Alimentadora 39
Ruta Los Castillos	
Ruta Ibarrilla	Alimentadora 42
Ruta Aduana Interior	
Ruta Ojo de Agua	Alimentadora 19
Ruta Los Ramirez.	Ruta 107

Fuente: Elaboración propia con base a Camiones Urbanos de León, Guanajuato.

Como puede observarse, las rutas de la figura 30, cubren en mayor medida la zona céntrica, situación que en la actualidad sigue existiendo, si bien ahora la red de transporte se ha extendido demasiado, los camiones en mejor estado y con mayor eficacia son aquellos que están ms cerca del centro, dejando en descubierto las periferias, sobre todo en la zona sureste y noroeste de la ciudad, provocando que para los habitantes de las periferias el acceso se volviera más complicado.

Figura 30: Las 18 rutas implementadas en 1993 que aún existen.



Fuente: Elaboración propia con base a Camiones Urbanos de León, Guanajuato y Dirección general de movilidad León, Guanajuato.

Por otro lado, para 1995, se contaba con 61 rutas urbanas y 1890 unidades, de las cuales solo el 10 % estaba en buenas condiciones, (Ortega, s/a), si bien las rutas cubrían mas parte de la ciudad, al no ser una sola organización la encargada, cada empresario diseño sus rutas de manera aislada, lo que ocasiono que no se tuviera un diseño de rutas que conectara adecuadamente toda la ciudad.

Lo anterior provoco recorridos muy largos y que gran parte de las conexiones se siguieran concentrando en el centro de la ciudad, por lo que se tenía una sobre oferta en esta zona y una falta de ella en el resto de la ciudad. (Ortega, s/a).

Además, las unidades eran viejas y tenían muchas deficiencias en cuanto a higiene y comodidad, como puede observarse en la figura 31.

Figura 31: Interior de una unidad de transporte urbano en León en 1997.



Fuente: El Heraldo de León, 2001

Debido a todo lo anterior se comenzaron a hacer estudios más profundos para lograr ofrecer una mejor calidad, se asignó a la Dirección de Tránsito Municipal y Transporte una subdirección encargada de monitorear y mejorar el servicio, quien busco planear, gestionar y modernizar el transporte. (Ortega, s/a).

Para ello se planearon tres líneas de acción: 1) Fortalecimiento municipal como el gestor del transporte, 2) Modernización de las líneas de servicio, 3) Reorganización de rutas.

Además, se les exigió a las empresas de transporte a acoplarse a las nuevas reglas y normas, siendo inflexible con las mismas para lograr los objetivos planteados. (Ortega, s/a). Esta situación fue de enojo para las empresas, sin embargo, gracias a ello, el transporte pudo lograr organizarse y comenzar a funcionar de una manera más eficiente, pero a pesar de lo implementado, algunas deficiencias siguen ocurriendo en la actualidad.

En cuanto al cobro, en 1999 se logró unificar la tarifa, respetando los pasajes preferenciales, y ya en 2001 entró en vigor el pagobus, que funciona como una tarjeta para el pago sin efectivo en los camiones, misma que ayudo a respetar el pasaje. (Ortega, s/a).

También se otorgó a los choferes jornadas laborales establecidas con un sueldo fijo, por lo que se redujo la competencia entre empresas, por otro lado, aún no se contaban con una planeación fija de las rutas, ya que eran las mismas empresas que modificaban las rutas de acuerdo con las quejas y necesidades que se iban presentando por parte de los ciudadanos. (Ortega, s/a), si bien esto último resulta poco organizado, se tomaba en cuenta las necesidades reales por lo que, si bien siempre hubo carencias, se buscaba brindarle al ciudadano aquello que requería.

Todo lo anterior dio pie a que la administración Municipal de 1998-2000 propusiera la implementación de un Sistema Integral de Movilidad Municipal, para ello se rediseño la estructura vial de la ciudad, en donde las vialidades de mayor jerarquía consideradas como ejes metropolitanos eran 4: Blvd. Las Torres, Blvd. Vicente Valtierra, Blvd. Adolfo López Mateos y Blvd. Timoteo Lozano, a partir de ellos y con las vialidades primarias y secundarias la conexión entre la ciudad en transporte público quedaría cubierta. (Ortega, s/a). Además, el gobierno tomo control casi total de las rutas y se escogió solo a los mejores choferes de las empresas. (Ortega, s/a).

Para la reestructuración de las rutas, se dejó a cargo a la empresa *Logitrans*, misma que era originaria de Brasil, especializada en el transporte público (Ortega, s/a), esta decisión si bien parece adecuada, dejo de lado la participación ciudadana, fue hasta que se tuvo el diseño de rutas que se cuestionó a los habitantes sobre las mismas, sin embargo, se planeó a partir de un estudio de la ciudad y no de las dinámicas de ocio de las personas, situación que ocasiono y ocasiona fallas en la lógica del transporte.

Por otro lado, antes el gobierno otorgaba a las empresas concesiones por unidad

y ahora modifíco para ser otorgadas por ruta (Ortega, s/a), esto ha ocasionado que se extiendan las rutas sin tomar en cuenta la cantidad de unidades realmente requeridas para dar un servicio eficiente, generando esperas muy largas entre camiones. Así pues, se implementaron 3 tipos de rutas, las troncales, las alimentadoras y las auxiliares.

Las troncales son aquellas que prestan su servicio a través de carriles confinados, las alimentadoras van de las colonias a estaciones de transferencia y las auxiliares se encargan de ir entre estaciones de transferencia por vías principales, pero sin hacer uso del carril confinado. (Dirección general de movilidad, 2023). También existen rutas que no están incorporadas al SIT, por lo que su sistema sigue siendo tradicional.

Una vez conociendo cómo fue el transporte antes de SIT y las carencias y beneficios que tenía, se es de interés estudiar el transporte a partir de la implementación del SIT, para realizar una comparativa y lograr entender en qué se sigue fallando, con el fin de encontrar una solución que realmente otorgue a los ciudadanos un transporte de calidad.

El SIT se inauguró en 2003 y hasta la actualidad ha pasado por cuatro etapas.

Primera etapa. (2003)

El SIT dio su inicio con una cobertura del 39% de los viajes totales en el transporte público en la primera etapa, en esta etapa se tuvieron muchas deficiencias y por consiguiente una gran inconformidad por parte de la población, se incrementaron los accidentes peatonales y además se violaron más de 30 acuerdos que se habían negociado con comerciantes de una de las avenidas afectadas por la implementación de los carriles exclusivos para el SIT. (Bonilla, 2020).

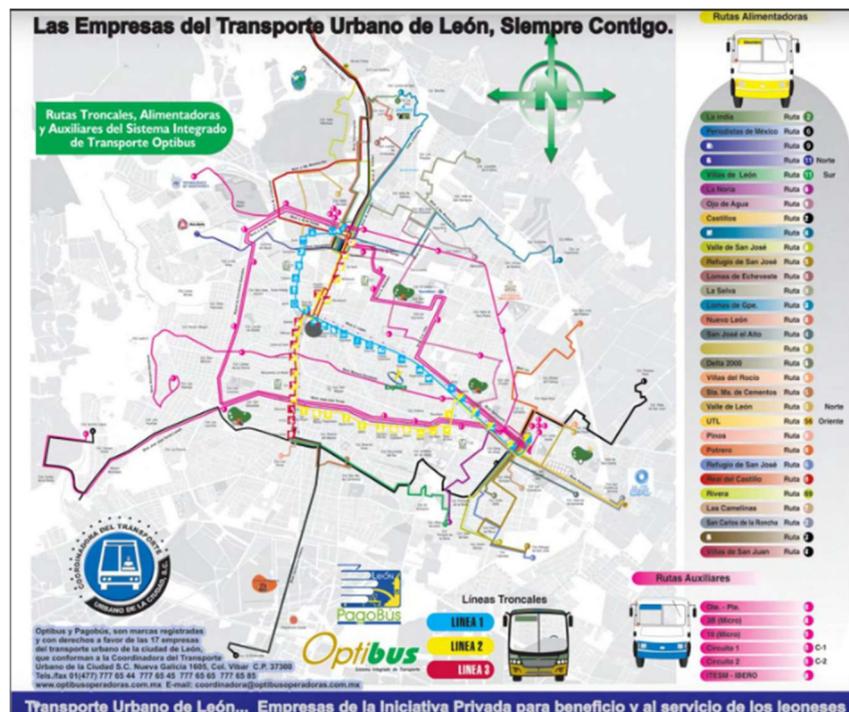
Este sistema trajo consigo un cambio en la forma en que se circulaba por la ciudad, además de que las distancias entre los paraderos y los hogares de la

población incrementó, generando un retraso en las actividades diarias. Sin embargo, al ser la primera etapa, estas deficiencias reflejaron la preparación de la población para adaptarse a un nuevo sistema de movilidad.

Los componentes de la primera etapa fueron: 2 terminales (San Jerónimo y Delta), 1 Micro estación (Parque Juárez), 26 km de corredor troncal, 51 estaciones intermedias, 3 rutas troncales, 13 rutas alimentadoras, 6 rutas auxiliares, 54 rutas no integradas, y 1681 unidades. (Bonilla, 2020).

En esta etapa, como se observa en la figura 32, las rutas troncales abarcaban solo una mínima parte de la ciudad por lo que la idea de unidades de mayor velocidad solo contaba con pequeños recorridos mientras que las rutas auxiliares, alimentadoras y no integradas tenían mucho mayor presencia, por lo que pocos fueron los beneficiarios de este sistema en su primera etapa.

Figura 32: : Mapa de las rutas en la primer etapa del SIT.

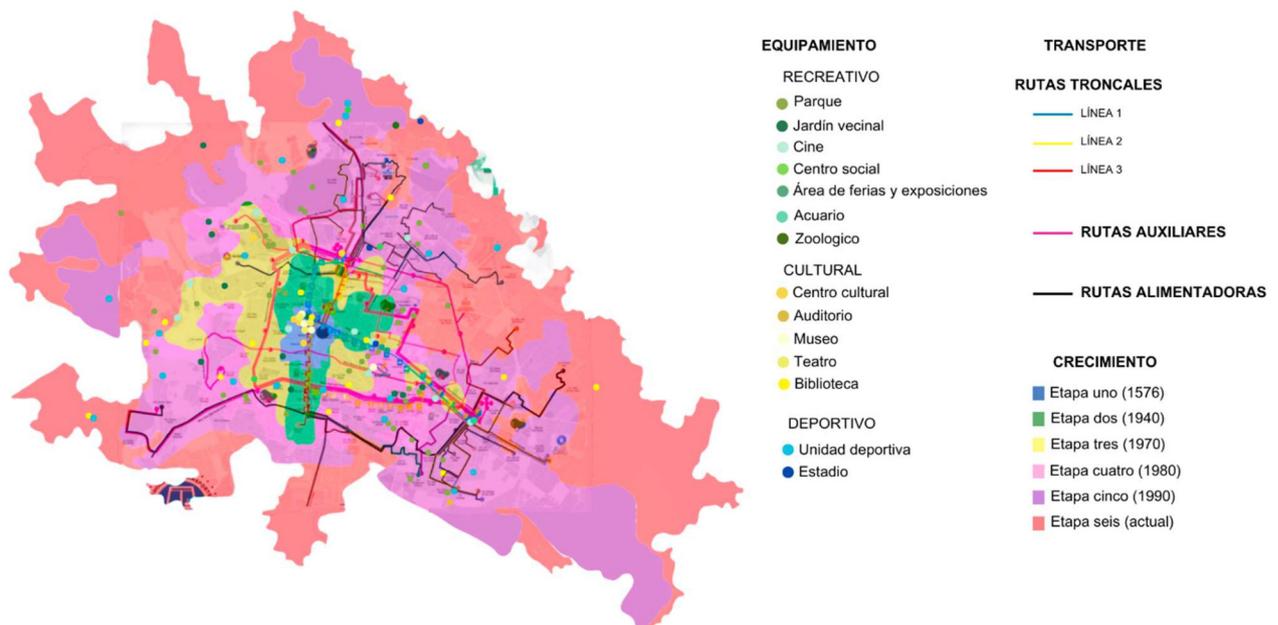


Fuente: García, 2010.

Lo anterior se puede reafirmar al compararse con el crecimiento de la ciudad a través de los años y con el equipamiento existente, como se observa en la figura 33. Las rutas implementadas en esta primera etapa abarcan muy poco porcentaje de la ciudad, concentrándose en el centro de esta, además algunos espacios que se encuentran en zonas más cercanas a las periferias no contaban con rutas que permitieran el acceso a ellos.

Esto impacto en los ciudadanos al obligarlos a modificar sus dinámicas cotidianas para adaptarse al nuevo sistema de transporte, mismo que solo abarcaba ciertas zonas y por consecuencia a solo una parte de los habitantes que o bien adquirieron un automóvil o debían invertir más tiempo en desplazarse a estos espacios.

Figura 33 : Mapa de las rutas en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato en la primer etapa del SIT.



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; García, 2010; Denué, 2022.

Segunda etapa. (2010)

En la segunda etapa (2010) su cobertura fue del 65%, provocando un incremento en el precio situación que generó inconformidad, se comenzó a observar más acoso sexual para mujeres, lo que generó que se propusiera un vagón exclusivo para mujeres, propuesta que fracasó, además se observó una mayor delincuencia y un retraso en los traslados. (Gutiérrez, 2018; Bonilla, 2020).

Los componentes de la segunda etapa fueron: 3 terminales (San Jerónimo, Delta y San Juan Bosco), 1 Micro estación (Santa Rita), 30 km de corredor troncal, 61 estaciones intermedias, 5 rutas troncales, 18 rutas auxiliares, 47 rutas alimentadoras, 30 rutas no integradas y 1661 unidades. (Bonilla, 2020)

Como puede observarse en la figura 34, en la segunda etapa del SIT se agregaron una gran cantidad de rutas, mismas con las que se amplió la cobertura en la ciudad, sin embargo, las rutas agregadas corresponden en su mayoría del tipo alimentadoras, por lo que, si bien las mismas tenían una mejor organización y estructura, su recorrido siguió siendo deficiente.

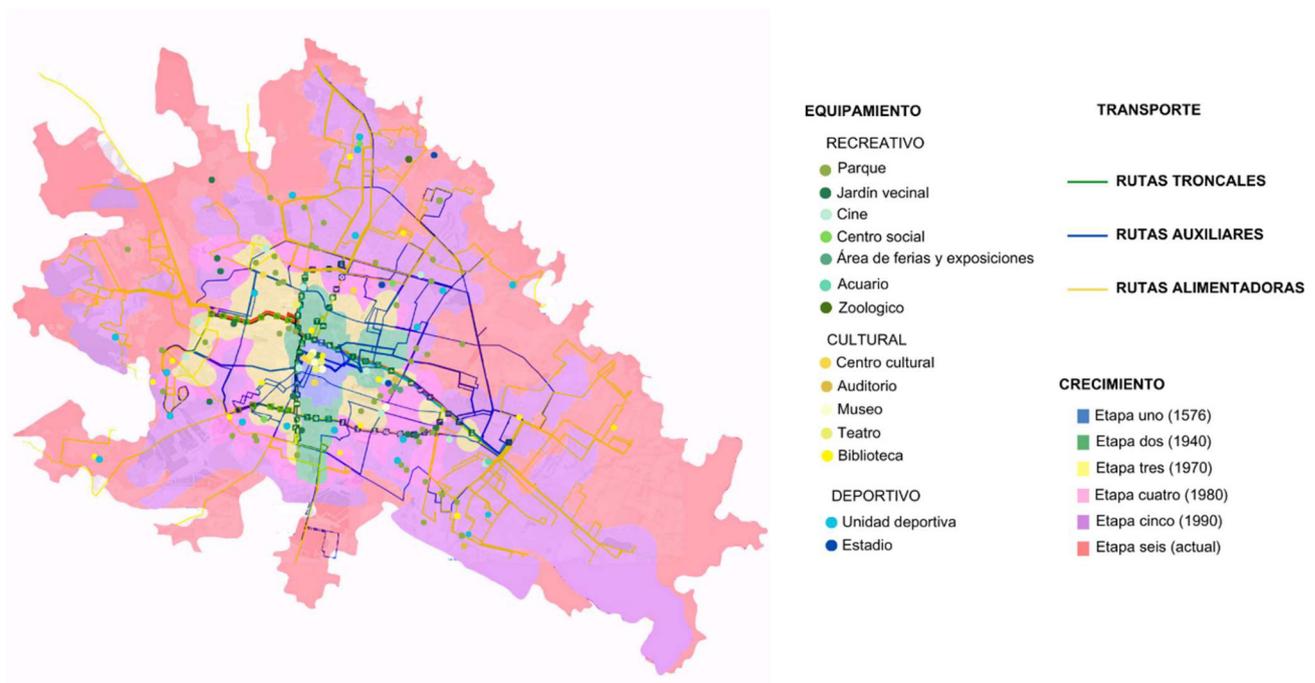
Figura 34: Rutas en la segunda etapa del SIT en León, Guanajuato.



Fuente: García, 2010

Al relacionar las rutas con el crecimiento de la ciudad y el equipamiento actual existente se obtiene el mapa de la figura 35 en donde La mayoría del equipamiento es cubierto por las rutas existentes en la segunda etapa del SIT, sin embargo, esto se debe en que tanto las rutas como el equipamiento siguen concentrándose en el centro de la ciudad, mismo a partir del cual León ha tenido su crecimiento, si bien se amplió la cobertura de rutas, siguen existiendo espacios a los que no se tiene acceso con el transporte público, situación que genera una segregación de los habitantes de las periferias respecto a la sociedad y al equipamiento urbano.

Figura 35: Mapa de las rutas en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato. en la segunda etapa del SIT.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en García, 2007; García, 2010; Denué.

Por último y siendo las etapas con mayor importancia para la investigación, se analizan la tercera y cuarta etapa, la última de ellas es la actual, además se decidió unir ambas etapas, debido a que cuentan con una diferencia de solo 10 meses entre la implementación de una y otra.

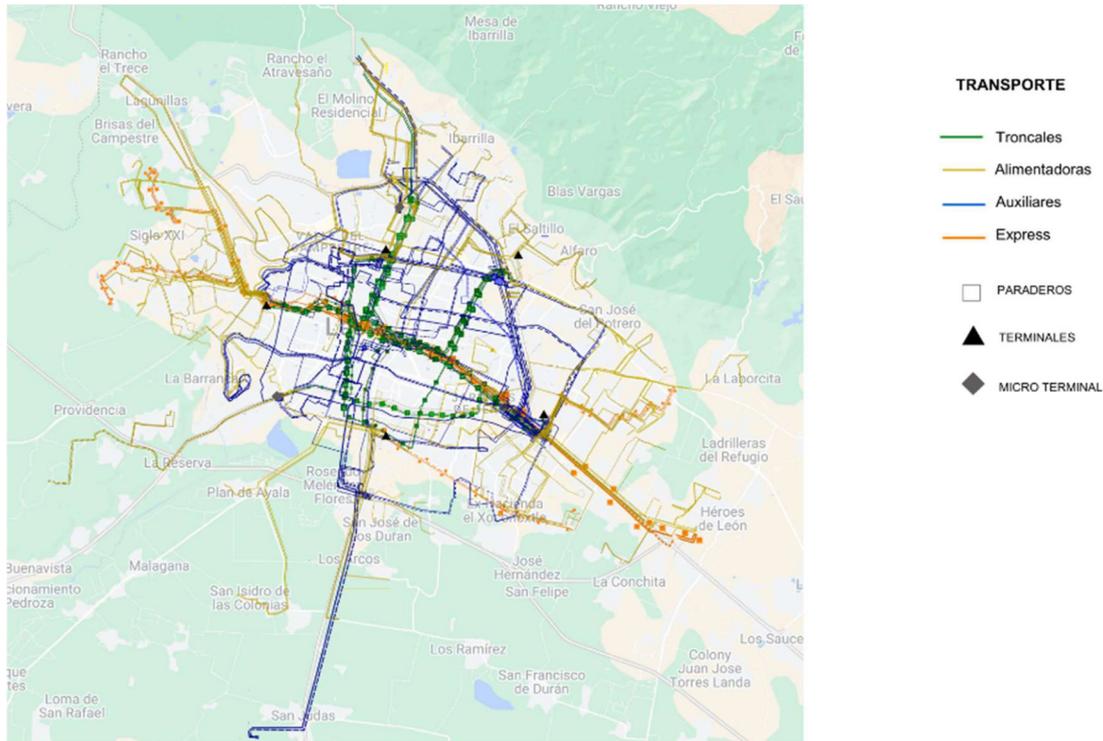
Tercera y cuarta etapa (2016 y 2017).

Para las etapas 3 y 4, se implementaron 5 nuevas rutas troncales teniendo un total de 85% de la cobertura total en viajes. Se crearon nuevas bases y paraderos y se remodelaron los ya existentes, (Gutiérrez, 2018; Bonilla 2020), pero por desgracia, y hasta la fecha no se ha abasto suficiente a la población ya que siguen existiendo problemas a los que no se han podido dar una correcta solución.

Los componentes actuales son: 6 terminales (San Jerónimo, Delta y San Juan Bosco, Maravillas, Timoteo Lozano y Portales), 2 Micro estación (Santa Rita y Los Castillos), 39 km de corredor troncal, 74 estaciones intermedias, 10 rutas troncales, 22 rutas auxiliares, 84 rutas alimentadoras, 28 rutas no integradas y 1706 unidades. (Bonilla, 2020)

La cantidad de rutas que pueden observarse en la figura 36, nos indica que la cobertura para la ciudad es más que suficiente, incluso pueden observarse varias conexiones que se empalman una con otra, lo que en ocasiones genera un mayor congestionamiento en las vialidades, se observa además una sobreoferta en el centro de la ciudad en donde las vialidades no logran cubrirla satisfactoriamente generando caos vial, además las paradas no están acondicionadas para una espera de calidad lo que provoca mayor caos.

Figura 36: Rutas actuales (cuarta etapa) del SIT en León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con base en Dirección general de movilidad León, 2023.

Al ser tantas las rutas, se decidió separarlas para un mejor análisis según su tipo de ruta: troncales, auxiliares, alimentadoras y exprés, además también se estudian aquellas rutas no incorporadas al SIT.

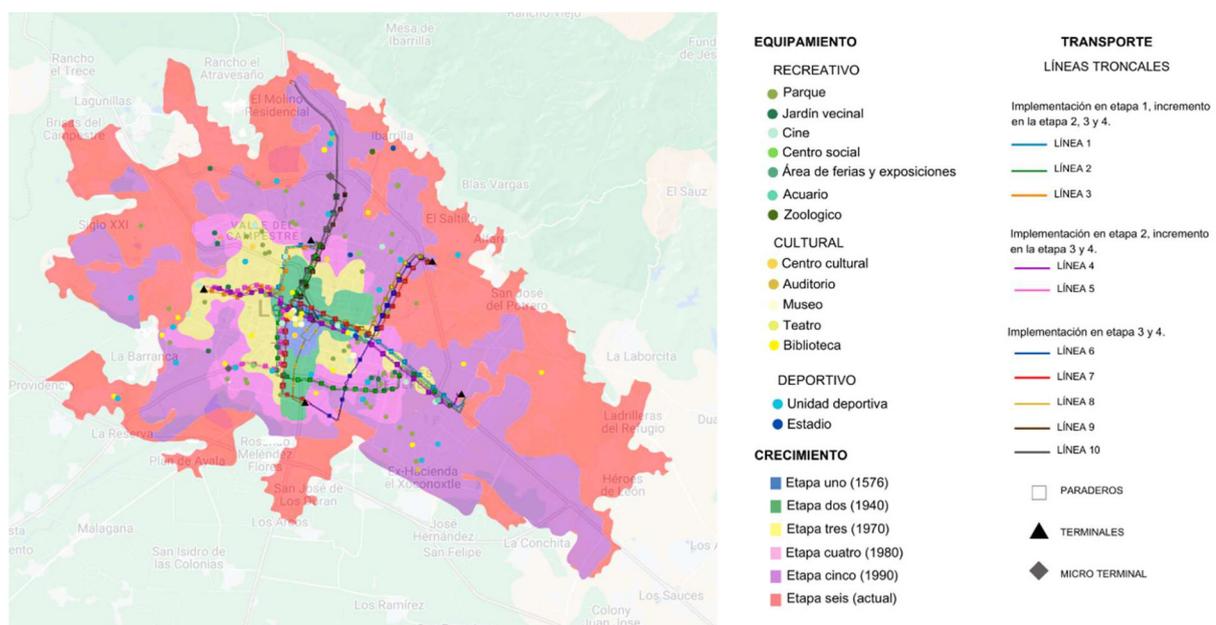
Se comienza con las troncales, (figura 37) mismas que cuentan con un carril confinado y con paraderos, este tipo de ruta circula en su mayoría por vialidades primarias. Como puede observarse, las rutas troncales se concentran en la parte céntrica de la ciudad y estas por si solas cubren solo una mínima parte del territorio, por lo que a través de las mismas no puede accederse a todo el equipamiento relacionado al ocio, generando que deban tomarse al menos otra ruta para tener acceso a los mismos, además de que los habitantes del noreste y

del sureste no tienen acceso al centro mediante este tipo de rutas, que además son las más eficientes en cuanto a tiempo, gracias al carril confinado.

Por otra parte, puede observarse una saturación de rutas que pasan por los mismos paraderos, que en su mayoría se encuentran justo por la parte céntrica, lo que contribuye a la sobreoferta en esta zona y a la poca oferta existente en otras zonas de la ciudad, además esto ha provocado que las mismas rutas troncales se estorben unas a otras lo que provoca que estas rutas que deberían ser más rápidas se atrasen, además que en algunas ocasiones se salen del carril confinado para rebasar, lo que puede generar accidentes vehiculares.

En cuanto a la espera de este tipo de camiones, suele ser larga y en su mayoría existe una sobresaturación dentro de las unidades lo que hace que su uso sea cansado, inseguro e incluso poco higiénico, además que, en calor, la temperatura dentro es abrumadora.

Figura 37: Rutas troncales actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

Al quedar descubierta gran parte de la ciudad por estas rutas se implementaron otros tres tipos, a continuación, se analizan las llamadas auxiliares, (figura38) estas se encargan de conectar las terminales mediante vialidades primarias y secundarias, pero sin contar con un carril confinado y teniendo paradas en las calles.

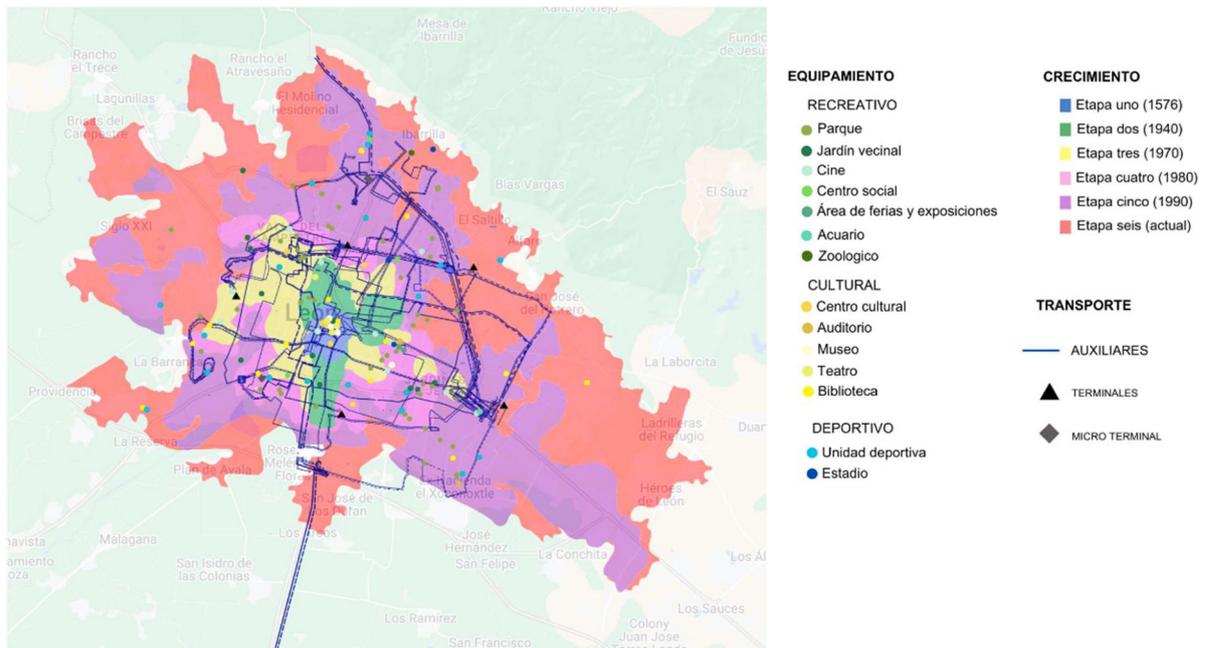
Las rutas auxiliares cubren la mayoría de superficie en donde se encuentran los espacios recreativos, por lo que este tipo de ruta si da acceso a los mismos, sin embargo, al igual que las rutas troncales solo satisfacen a los ciudadanos que se transportan en el centro, dejando de lado a aquellos que viven en el sureste y noreste.

Respecto al trayecto de las rutas se observa poca saturación de las conexiones, por lo que este tipo de rutas no se estorban entre sí, al no tener un carril confinado, toman más tiempo en llegar de un lugar a otro, son rutas muy tomadas, ya que sus recorridos suelen ser amplios e incluso rodean la ciudad por lo que una misma ruta conecta varios nodos, además de que todas ellas llegan a las terminales, de las cuales las personas se distribuyen a otras partes de la ciudad.

En cuanto su tiempo de espera, también suele ser largo e irregular, pues bien puede en ocasiones las personas tardan más de 1 hora esperando las rutas o las unidades pasan una detrás de otra.

La gran demanda de este tipo de rutas y el tamaño insuficiente de las unidades provoca que se saturen y que incluso en algunas ocasiones las personas que se encuentran esperando no alcancen lugar, esto al igual que en las rutas troncales genera inseguridad, cansancio y falta de higiene.

Figura 38: Rutas auxiliares actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

Las rutas auxiliares cubren la mayoría de superficie en donde se encuentran los espacios recreativos, por lo que este tipo de ruta si da acceso a los mismos, sin embargo, al igual que las rutas troncales solo satisfacen a los ciudadanos que se transportan en el centro, dejando de lado a aquellos que viven en el sureste y noreste.

Respecto al trayecto de las rutas se observa poca saturación de las conexiones, por lo que este tipo de rutas no se estorban entre sí, al no tener un carril confinado, toman más tiempo en llegar de un lugar a otro, son rutas muy tomadas, ya que sus recorridos suelen ser amplios e incluso rodean la ciudad por lo que una misma ruta conecta varios nodos, además de que todas ellas llegan a las terminales, de las cuales las personas se distribuyen a otras partes de la ciudad.

En cuanto su tiempo de espera, también suele ser largo e irregular, pues bien puede en ocasiones las personas tardan más de 1 hora esperando las rutas o las unidades pasan una detrás de otra.

La gran demanda de este tipo de rutas y el tamaño insuficiente de las unidades provoca que se saturen y que incluso en algunas ocasiones las personas que se encuentran esperando no alcancen lugar, esto al igual que en las rutas troncales genera inseguridad, cansancio y falta de higiene.

Otro tipo de rutas son las alimentadoras (figura 39), que como su nombre lo indica alimentan a las colonias en donde el acceso es más difícil.

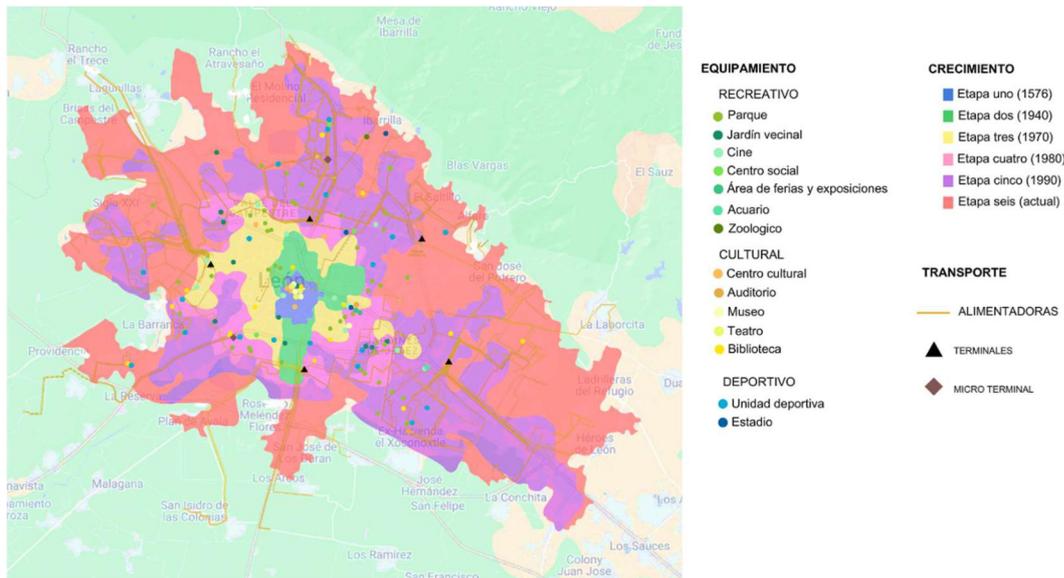
Este tipo de rutas se encarga de cubrir a las periferias, mismas que los dos tipos anteriores no logran, sin embargo, es imposible llegar directamente de las periferias al centro de la ciudad, ya que debe tomarse otra ruta para tener acceso a él.

Este tipo es con el que más rutas cuenta la ciudad, pero sus conexiones son de distancias muy pequeñas, además de que la espera suele ser más larga, por lo que en muchas ocasiones se invierte más tiempo en la espera que en el trayecto, estos pequeños trayectos también provocan que sea poca las personas que las toman, ya que funcionan para solo un sector de la población.

Por esto último los tiempos de espera suelen ser más largos, pero en su mayoría es la única ruta que tienen los habitantes de las periferias para desplazarse, por lo que tienen que esperar o bien tomar otras alternativas más costosas.

Por otro lado, las unidades destinadas a estas rutas son más viejas, lo que las vuelve aún más inseguras y poco higiénicas, si bien no se saturan como las troncales y auxiliares, su calidad resulta peor.

Figura 39: Rutas alimentadoras actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

En los últimos años el SIT ha implementado cinco rutas exprés (figura 40), cuya trayectoria pasa tanto por paraderos y carriles confinados como por paradas y vialidades principales y secundarias, tienen el fin de no realizar tantas paradas para lograr llegar más rápido a los destinos, que en su mayoría son las terminales.

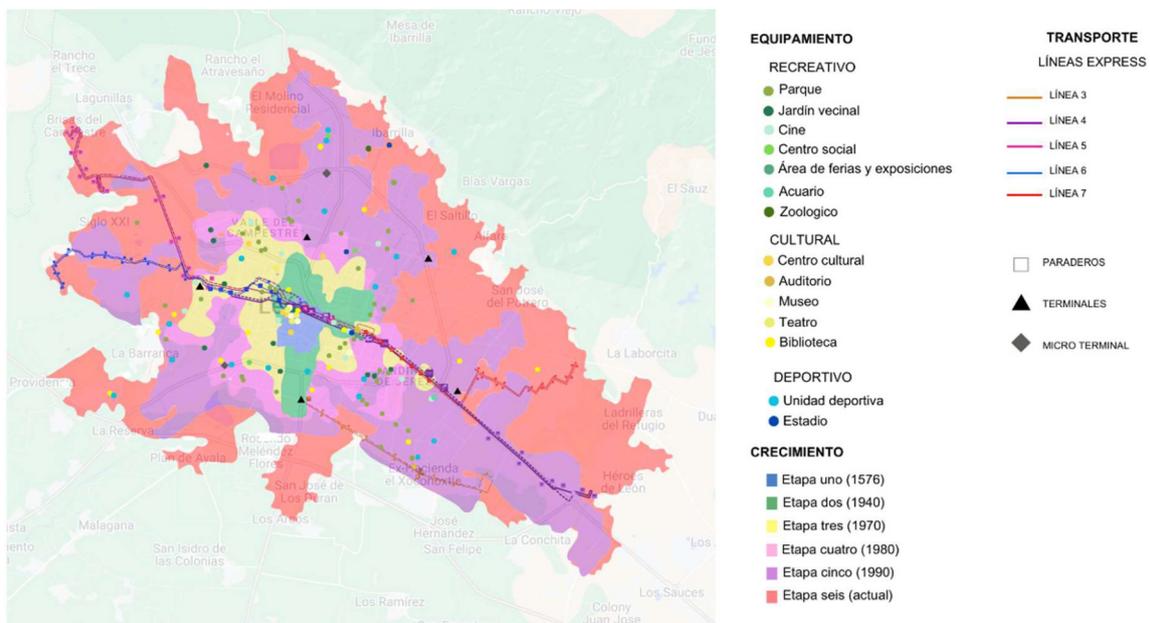
Las rutas exprés conectan el sureste con el noroeste, atravesando el centro, si bien son útiles al buscar ir de un extremo a otro, no resultan completamente eficientes para brindarle a las personas de las periferias un acceso real, ya que este tipo de rutas cuenta con muy pocas paradas, por lo que es necesario tomar otro tipo de rutas para lograr llegar a ciertos nodos en la ciudad.

Un beneficio a resaltar es que al no hacer tantas paradas el tiempo de traslado disminuye, sin embargo si se toma en cuenta que comparte carril confinado con las rutas troncales, mismas que si realizan paradas, las rutas exprés o bien las

rebasan saliendo del carril o bien deben ir detrás de las rutas troncales convencionales, lo que vuelve a atrasarlas.

Este tipo de ruta si bien si han ayudado a descongestionar la saturación de las rutas troncales convencionales, no logran solucionar el problema realmente, solo lo han disminuido en pequeña medida.

Figura 40: Rutas exprés actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.



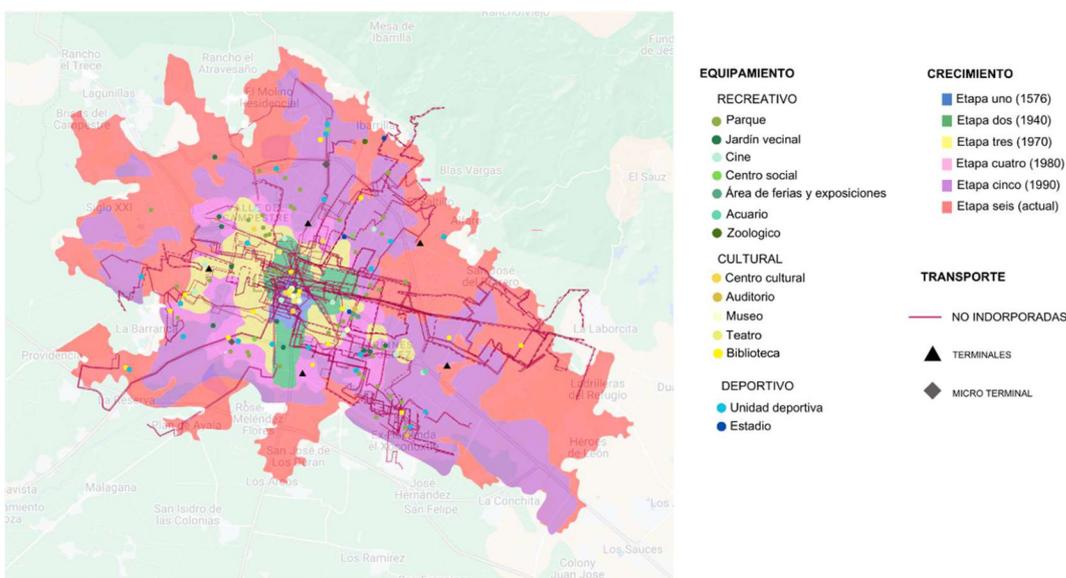
Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

Por otro lado, aún se cuenta con algunas rutas que no se han incorporado al SIT (figura 41) debido a que los concesionarios no han accedido a ello, pero funcionan igual que los camiones si incorporados, la diferencia está en las rutas, que son propuestas por los mismos concesionarios.

Las rutas no incorporadas muestran una cobertura si bien no completa, si amplia de la ciudad, por lo que se entiende que gran parte de la ciudad es cubierta por este tipo de rutas, que al combinarse con las incorporadas general una sobreoferta, ya que estas también se enfocan en exceso en el centro de la ciudad.

Ofrecen otro tipo de alternativa para los habitantes, las deficiencias son muy parecidas a las unidades incorporadas e incluso resultan peor, ya que están menos regularizadas en cuanto a tiempo de espera, ruta, inseguridad e higiene, además de que los camiones suelen ser más viejos y con menor mantenimiento.

Figura 41: Rutas no incorporadas al SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.

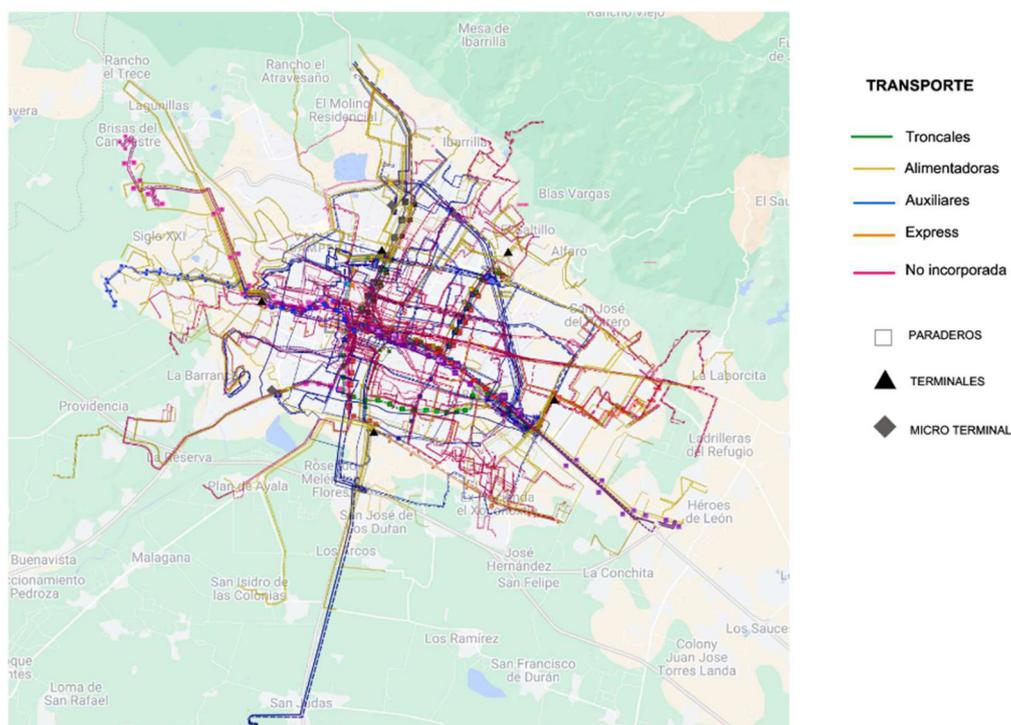


Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

La lógica de este tipo es completamente reticular, por lo que si bien cubre partes que las rutas incorporadas no cubren, su diseño no es el más benéfico al estar en conjunto con el otro tipo de rutas. (Figura 42).

Pues como se observa en esta figura, la sobreoferta es notoria, provocando que algunas rutas tengan una alta demanda y otras una demanda muy escaza, lo que genera una lógica de transporte irregular y de calidad no satisfactoria para los habitantes, dificultando el acceso a espacios de ocio.

Figura 42: Rutas no incorporadas al SIT en relación con las rutas incorporadas.



Fuente: Elaboración propia con base en García, 2007; Dirección general de movilidad León, 2023; Denué, 2022.

Se decide realizar una comparativa entre el transporte antes de la implementación del SIT y después de la misma, (figura 43) para entender a qué problemas se les ha dado una solución, cuales siguen existiendo y cuales se han provocado.

Como puede observarse, el servicio de transporte si bien ha mejorado en algunas características sobre todo en cuanto al servicio en algunas otras la problemática sigue igual o incluso ha empeorado, una de las características que más resaltan

es la cantidad de unidades existentes, pues para principios de los 90's la ciudad contaba con un aproximado de 1890 unidades, sin embargo, en la actualidad se tiene una menor cantidad, con solo 1706, lo que resulto ilógico, ya que en la actualidad la ciudad es más grande territorialmente y cuenta con mayor población, por lo que la cantidad de unidades debería ser equivalente a este crecimiento.

Figura 43: Comparativa entre el transporte antiguo y el actual en León.

	Característica.	Transporte antiguo, antes de la impelmentación del SIT.	Transporte actual, en la cuarta etapa del SIT.
<i>Diseño de rutas</i>			
1	Respeto de rutas establecidas.	2	3
2	Cantidad de rutas.	2	3
3	Cobertura de la ciudad.	2	3
4	Cantidad de unidades.	3	1
5	Conexiones entre nodos.	3	2
6	Distribución de rutas.	1	1
7	Tiempo de espera.	2	1
8	Rapidez de traslado.	2	2
	TOTAL PARCIAL:	17	16
	<i>Total parcial óptimo</i>	25.00%	37.50%
	<i>Total parcial medianamente óptimo</i>	62.50%	25.00%
	<i>Total parcial no óptimo</i>	12.50%	37.50%
<i>Servicio</i>			
9	Higiene.	1	2
10	Seguridad.	2	1
11	Comodidad.	1	2
12	Diseño.	2	3
13	Amabilidad.	2	3
14	Imagen.	2	3
15	Mantenimiento.	2	2
16	Digitalización.	1	2
	TOTAL PARCIAL:	13	18
	<i>Total parcial óptimo</i>	0.00%	37.50%
	<i>Total parcial medianamente óptimo</i>	62.50%	50.00%
	<i>Total parcial no óptimo</i>	37.50%	12.50%
<i>Costo</i>			
17	Tarifa	2	2
18	Método de pago	1	3
	TOTAL PARCIAL:	3	5
	<i>Total parcial óptimo</i>	0.00%	50.00%
	<i>Total parcial medianamente óptimo</i>	50.00%	50.00%
	<i>Total parcial no óptimo</i>	50.00%	0.00%
	TOTAL FINAL: (puntaje)	33	39
	TOTAL FINAL ÓPTIMO	11.11%	38.88%
	TOTAL FINAL MEDIANAMENTE ÓPTIMO	61.11%	38.88%
	TOTAL FINAL NO ÓPTIMO	27.77%	22.22%

Adecuado.

Medianamente adecuado.

No adecuado.

Fuente: Elaboración propia.

Cerrando este capítulo se puede afirmar que el transporte urbano en León, Guanajuato, ha sufrido de problemáticas desde la llegada de este, situación que a través del tiempo se ha buscado mejorar para lograr brindarle a los habitantes un servicio de calidad, sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, de las notables mejoras y de la implementación de un Sistema Integrado que ha vivido el transporte en la ciudad, siguen existiendo deficiencias en él.

El tiempo de espera es una de las principales problemáticas, si bien siempre ha existido, ahora los camiones tardan cantidades exageradas en pasar, por lo que en ocasiones los habitantes duran más tiempo esperando que lo que dura su trayectoria, sobre todo aquellas rutas que abarcan las periferias, esto se debe a la poca cantidad de unidades, que incluso han disminuido en comparación con la década de 1990.

Por otro lado, a pesar de que pareciera que al tener una cobertura total de la ciudad las necesidades de traslado de las personas estarían satisfechas, la calidad de estas rutas, así como la distribución de estas y la conexión entre nodos deja mucho que desear, si bien es posible llegar de un punto de la ciudad a otro, el tiempo invertido, y la sobreoferta en la zona centro de la ciudad dificultan el acceso a espacios destinados al ocio.

Además, las rutas troncales que funcionan con carril confinado son pocas, mientras que el otro tipo de rutas siguen funcionando de una manera más convencional, por lo que en realidad el SIT se enfoca únicamente en el centro, dejando de lado a los habitantes de las periferias, que, si bien tiene acceso de transporte público, este es aún más deficiente que el resto.

Lo anterior, lleva a replantearse la manera en que se encuentran distribuidas las rutas y la lógica del SIT, pues la misma no ha mejorado, sigue siendo la misma lógica solo que con un mejor servicio y una mayor cantidad de cobertura de la ciudad.

Y a pesar de considerarse por las autoridades como un sistema de transporte eficiente, los usuarios están en desacuerdo, pues la mayoría de ellos han preferido en más de una ocasión permanecer en casa antes de usar el transporte público para realizar actividades de ocio.

Siendo el tiempo tan prolongado en el uso del transporte la principal razón de esta elección, si bien la ciudad de León, Guanajuato es grande y resulta imposible reducir los tiempos de traslados entre algunos puntos de la ciudad si puede brindárseles a las habitantes alternativas de transporte, calidad en el mismo y una lógica de transporte más adecuada de acuerdo no solo a la realización de actividades obligatorias sino también a sus dinámicas de ocio.

CONCLUSIONES

Al realizar la investigación presente se logró dar respuesta las cuatro preguntas auxiliares planteadas en la introducción de esta, cada capítulo contribuyo a ello.

En el capítulo I: Transformaciones en la vida cotidiana y actividades de ocio, se logró responder a la pregunta tres: ¿Cuáles son las actividades de ocio en el pasado y en la actualidad en los y las leoneses?, concluyéndose que la actividad que más realizan los ciudadanos de León, tanto en la actualidad como en el pasado es el deporte y ejercicio, sin embargo en la actualidad la preferencia por quedarse en casa es notable, situación que no solía ocurrir en un pasado, pues las personas hacían uso de calles y campos para realizar actividades de ocio, por lo que el traslado no era un impedimento.

Mientras que, en la actualidad, los espacios públicos se encuentran a una mayor distancia de los hogares, además de que a pesar de ser el deporte la actividad más realizada, el número de espacios deportivos no es el que más prevalece en la ciudad por lo que se optado por el uso de espacios privados como gimnasios.

Por otro lado, en el capítulo II: Crecimiento y estructura urbana se responde a la pregunta cuatro: ¿Cuál es la relación del crecimiento urbano en la ciudad de León,

Guanajuato respecto a las características del SIT? pudiendo entender que el crecimiento tanto territorial como demográfico de la ciudad se ha dado de una manera muy acelerada, situación que ha generado que no exista un equilibrio entre el crecimiento territorial y la implementación de equipamiento para actividades de ocio.

La ciudad creció más de lo esperado a partir de 1980, fecha hasta en la cual el equipamiento cubría la zona, sin embargo, a partir de este año la implementación de espacios públicos de ocio ha sido muy lenta, esto ha generado un mayor impacto de los espacios privados, los cuales en la actualidad son muy usados.

El equipamiento de esta índole se ubica en el centro de la ciudad por lo que los habitantes de las periferias tienen un acceso muy limitado a ellos, beneficiando solo a cierto sector de la población.

Finalmente, el capítulo III: Transporte urbano aplicado a desplazamientos con fines de actividades relacionadas al ocio, se da respuesta a la pregunta uno y dos: ¿Cuáles son las características del SIT que han impactado en las dinámicas cotidianas de ocio en los habitantes de la ciudad de León, Guanajuato? y ¿Cómo era el transporte antes de la implementación del SIT?

Se concluye que ha existido una problemática relacionada al transporte público desde el inicio de este y a pesar de la implementación de un Sistema de Transporte Público no se ha logrado dar verdadera solución a muchas características de la problemática.

Las autoridades de la ciudad de León se han jactado durante mucho tiempo de que el SIT es uno de los transportes urbanos en México más eficientes, sin embargo los usuarios no opinan lo mismo, pues las quejas son constantes, desde los exagerados tiempos de espera que en ocasiones rebasan la hora, la sobresaturación de personas en algunas rutas que vuelve los viajes cansados, la inseguridad e higiene dentro de las unidades y sobre todo, la gran cantidad de tiempo que debe invertirse si se usa el transporte público de la ciudad.

Por otro lado, la lógica del sistema actual deja mucho que desear, pues existe una sobreoferta en la zona céntrica de la ciudad y una falta de ella en las periferias, pues los camiones que acceden a las mismas son de una calidad menor con rutas menos organizadas y muy pequeñas lo que en lugar de traer un beneficio, perjudican a los ciudadanos.

Si bien el transporte actual si ha mejorado respecto al existente antes del SIT, ya que en la antigüedad el transporte tenía menor calidad en cuanto al servicio, las deficiencias siguen siendo muy notorias por lo que aún falta mucho trabajo para conseguir una calidad adecuada que satisfaga las necesidades del usuario en cuanto a desplazamientos con fines de ocio refiere.

Los objetivos planteados para la investigación se cumplieron de manera satisfactoria, siendo dos:

1. Determinar el impacto que provoca el SIT en las dinámicas cotidianas de ocio en los ciudadanos de León Guanajuato.
2. Entender cómo el crecimiento de la ciudad ha impactado en las dinámicas cotidianas de ocio y en el servicio de transporte público.

Cada uno de los objetivos se ve cubierto en los capítulos analizados, pudiendo determinar que existe un alto impacto en las personas provocado por el SIT al realizar actividades de ocio, pues la mayoría de los habitantes ha preferido quedarse en casa antes que acudir a espacios públicos por no querer usar el transporte público, lo que modifica sus dinámicas.

Por otro lado, se entendió que, al tener un crecimiento tan acelerado en la ciudad, ha sido imposible implementar equipamiento público de ocio que cubra todas las zonas, lo que provoca que los ciudadanos de las periferias tengan menos oportunidad de acceder a estos espacios.

Lo anterior confirma la hipótesis planteada la cual dice:

En el pasado los habitantes de la ciudad de León Guanajuato experimentaban más dinámicas de ocio en la ciudad ya que los nodos para este fin estaban a una menor distancia, además el transporte al tener una lógica concéntrica permitía llegar a distintos lugares en una misma ruta, sin embargo varias rutas tenían una misma trayectoria generando congestión en las conexiones, en la actualidad y debido al crecimiento urbano y a la incorporación de un Sistema Integral de Transporte con lógica reticular, se requieren más rutas y conexiones por lo que el tiempo de traslado se ha incrementado, impactando en las dinámicas de ocio en los habitantes.

Esto lleva a conocer que, si existe una fuerte influencia en las dinámicas de ocio de los ciudadanos a partir de la lógica del transporte público, además de que la facilidad de acceso a los espacios públicos de ocio determina si son usados o no por los habitantes, debido a que independientemente de la calidad de estos, si están cerca de los hogares son más utilizados, las personas prefieren incluso invertir más económicamente a invertir tiempo en traslados tan largos y sobre todo en esperas de camiones tan tardadas.

Además de la comprobación de hipótesis y con ello resolución del problema se obtuvo como aportaciones adicionales una comparativa entre la calidad del transporte antes de la implementación del SIT y después del mismo, para con ello entender que este último no es tan eficiente como parece pues aún existen muchos puntos débiles en los que debe prestarse mayor atención para lograr una mejora real en la calidad del servicio brindado.

Siendo tres los más importantes: tiempo de espera de rutas, cantidad de unidades y distribución de las rutas.

Además, debe entenderse que el crecimiento tan acelerado que ha sufrido León en las últimas décadas ha convertido a la ciudad en un modelo multinuclear, sin embargo, se sigue viendo como un modelo concéntrico, pues es justo en el centro donde se concentran la mayor cantidad de rutas y de espacios recreativos,

generando incluso una sobreoferta de ambos.

Esto ha dejado de lado a las periferias, privándolas de un fácil acceso a la ciudad, por lo que, si bien es imposible conectar de punta a punta la ciudad de manera rápida y efectiva, puede brindarse a todos los habitantes espacios públicos cerca de sus hogares, generando más de un núcleo, con lo que los servicios estén a corto alcance para todos y no solo para unos cuantos.

Por otra parte, es importante mencionar que se tuvieron, aún que pocas, algunas limitantes en la investigación, la principal fue el tiempo, puesto que se contó con un período de 5 meses para llevarla a cabo, por lo que resultó imposible profundizar tanto en los temas.

Otra limitante se dio al buscar información sobre el transporte urbano en la ciudad de León antes de la implementación del SIT, debido a que, al no existir una sola organización encargada del transporte, no se contaba con un registro organizado, sin embargo, finalmente se consiguieron un par de fuentes que contribuyeron a la investigación.

Esta investigación evidenció que existen huecos de conocimiento que son necesarios cubrir en investigaciones futuras, la principal conlleva el rediseño de la lógica de rutas del transporte público de la ciudad de León, Guanajuato, así como la cantidad de unidades existentes, puesto que como se demostró el sistema actual no brinda una calidad adecuada.

Además, se requiere analizar otras alternativas como el uso de transportes no motorizados mismos que resultan inaptos en la actualidad debido a la falta de vialidades para este tipo de transporte.

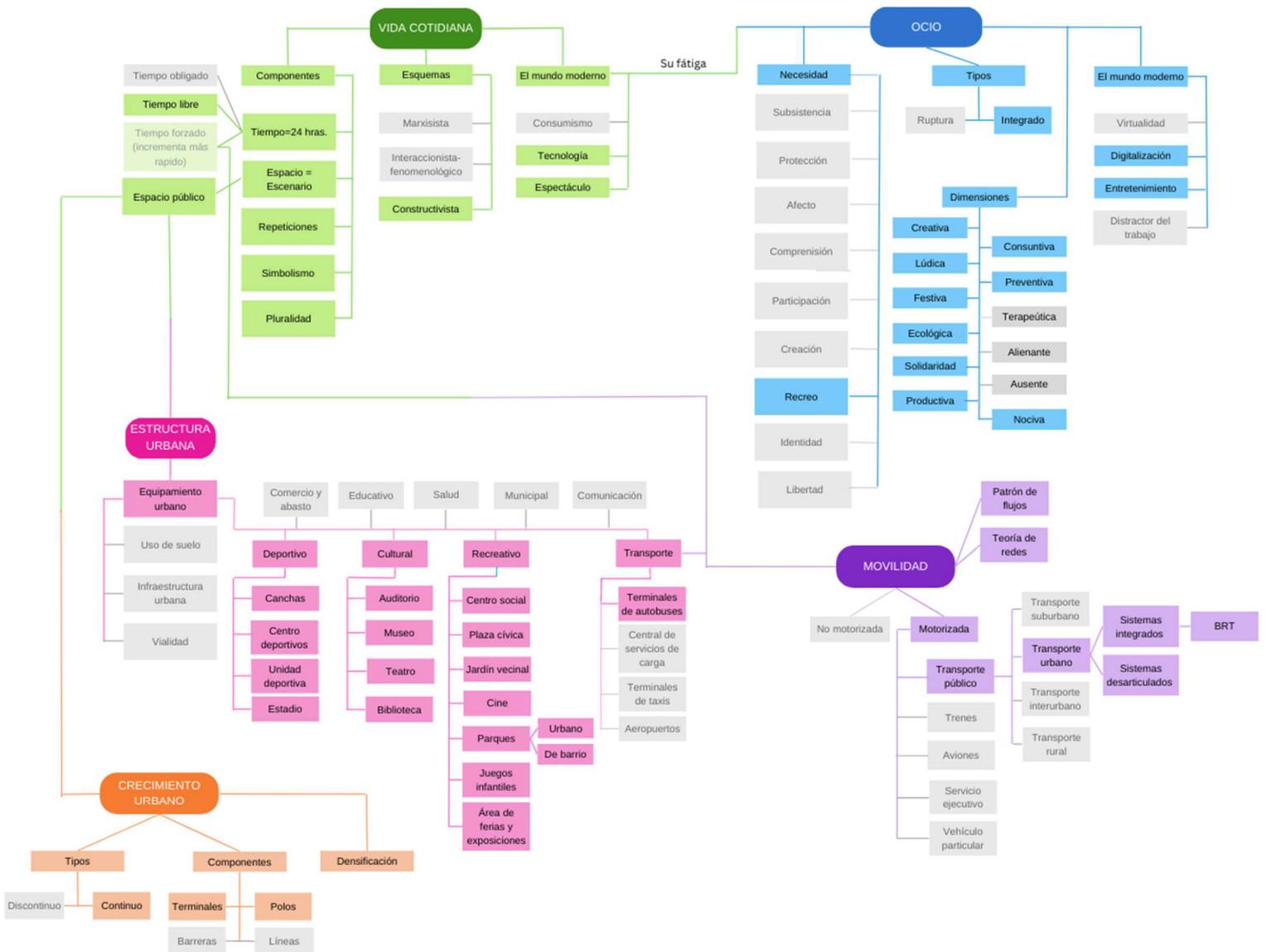
Esta investigación se concentró únicamente en las dinámicas relacionadas al ocio por lo que en futuras investigaciones es conveniente estudiar las rutas de transporte en la ciudad a partir de otro tipo de actividades que al igual que el ocio sean necesarias para el correcto desarrollo de la sociedad.

ANEXOS

Anexo 1: Marco operativo

PROBLEMA	¿CÓMO?						ESTRATEGIA DE VERIFICACIÓN					
	Variable	Dimensiones	Subdimensiones	Indicadores	Tipo	Técnica	Instrumento	Fuente	Procesamiento de datos			
HIPÓTESIS	<p>¿Cómo se han modificado las dinámicas cotidianas de ocio a partir del crecimiento urbano y la lógica del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en los habitantes de León, Guanajuato?</p> <p>En el pasado los habitantes de la ciudad de León, Guanajuato, experimentaban más dinámicas de ocio en la ciudad ya que los nodos para este fin estaban a una menor distancia, además el transporte al tener una lógica concéntrica permitía llegar a distintos lugares en una misma ruta, sin embargo varias rutas tenían una misma trayectoria generando congestión en las conexiones, en la actualidad y debido al crecimiento urbano y a la incorporación de un Sistema Integral de Transporte con lógica reticular, se requieren más rutas y conexiones por lo que el tiempo de traslado se ha incrementado, impactando en las dinámicas de ocio en los habitantes.</p>											
Vida cotidiana	Dinámicas cotidianas	Social	Cotidianidad	Características Tipos Componentes	Directa	Observación de campo	Encuesta y entrevista	Ciudadanos de León	Texto y gráficos			
Ocio	Necesidad de ocio	Lúdico	Actividades de ocio									
Crecimiento urbano	Extensión territorial	Urbano	Morfología	Características Componentes Barreras Limitantes Esquemas	Indirecta	Observación documental	Análisis documental	INEGI	Texto y mapas			
Estructura urbana	Equipamiento urbano	Urbano	Estructura	Equipamiento de ocio Tipos Características Distribución en la ciudad Calidad.				INEGI GOOGLE MAPS	Texto y mapas			
Transporte	Transporte público urbano	Urbano	Servicios	Lógica del sistema de transporte Calidad Cantidad Servicio Evolución a través de tiempo	Directa	Observación de campo	Encuesta y entrevista	Ciudadanos de León.	Texto, gráficos.			
					Indirecta	Observación documental	Análisis documental	Dirección general de movilidad Archivo histórico de León.	Fotografías, texto, tabular y mapas			

Anexo 2: Esquema teórico



Anexo 3: Instrumento de encuesta

La encuesta fue realizada mediante la herramienta de Google forms, por lo que se anexa la liga de esta:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeRceNjuIX-byxyG5p8eSy9uu9DJ8qdE0qzPvNjfJ245RXRtw/viewform?usp=sf_link

Anexo 4: Instrumento de entrevista

ESTUDIO DE LAS ACTIVIDADES DE OCIO Y SU RELACIÓN CON EL CRECIMIENTO URBANO Y LA LÓGICA DEL SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE.

Entrevista.

Habitantes de León, Guanajuato

Edad: 53

Sexo: Mujer

1. ¿Qué actividades solía realizar cuando era joven en su tiempo libre?
2. ¿Cuánto tiempo invertía en estas actividades?
3. ¿En qué días y en qué horarios solía realizar estas actividades?
4. ¿A qué lugares solía acudir para realizar actividades en su tiempo libre? ¿Por qué?
5. ¿Considera que los espacios que existían eran suficientes? ¿Por qué?

6. ¿Cómo solía moverse para llegar a los lugares en su tiempo libre?

7. ¿Cuánto tiempo invertía en llegar de su casa a los lugares donde realizaba actividades en su tiempo libre?

*Si solía usar el transporte público:

8. ¿Cuántas y cuáles rutas de camión solía tomar para llegar a estos lugares?

*Si solía usar el transporte público:

9. ¿Cómo era el trayecto de las rutas de transporte que tomaba? ¿Solían rodear la ciudad, atravesarla?

10. Podría platicarme más sobre su experiencia (o lo que conoce) del transporte urbano antes de la llegada de las orugas a León.

REFERENCIAS

- Aguado A. y Ramos M. (2008) La modernidad que viene. Mujer, vida cotidiana y espacios de ocio en los años veinte y treinta. *Biblid 14* (2) ,265-289.
- Aguilar L. (2012) Tiempo libre, ocio y recreación, pensamiento crítico en México. *Educación física y deporte 31* (2) ,1097-1106.
- Alguacil J. (1998) Calidad de vida y praxis urbana. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Aguirre J. (2017) Movilidad urbana en México. *Cuadernos de investigación 96*.
- Bazant J. (1984) Manual de criterios de diseño urbano. Ciudad de México: Trillas
- Bonilla M. (2020) El impacto en la calidad de vida de los trabajadores leoneses Que usan el SIT: una aproximación. León: Universidad de Guanajuato.
- Borja J. (2011) Espacio público y derecho a la ciudad: la crisis del espacio público. *Viento sur* (116) 39-49
- Borja J., Muxí Z. (2003) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.
- Buzai G. (2020) Megaciudades de América Latina. Conceptos, modelos y geografía de los procesos de estructuración urbana. *Anuario de la división geográfica. 14*.
- Camiones urbanos de León, Guanajuato (s/f) *Fotos* [Página de Facebook]
Recuperado el 2 de junio de 2023 de
<https://facebook.com/CamionesUrbanosLeonGuanajutao>.
- Chávez L., Rodríguez A., Uribe J. (2021) Miradas de lo público: identidad, ocio y frontera. Una perspectiva interdisciplinar en Ciudad Juárez y Bogotá. Colombia: Unibagué.
- Del Valle R. (2012) Políticas de Ocio. Cultura, turismo, deporte y recreación. Bilbao: Universidad de Deusto.
- Díaz J. y Núñez M. (2007) Políticas urbanas, verticalización y densificación. *En 4º Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, (267-277)*. Universidad de Guadalajara.

- Dirección general de movilidad, 2023.
- Ducci M. (1990) Conceptos básicos de urbanismo. Ciudad de México: Trillas.
- Elizalde R. y Gomes C. (2010) Ocio y recreación en América Latina: conceptos, abordajes y posibilidades de resignificación. *Polis* (26) 10-18.
- Figueroa O. (2005) Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina. *Eure*, 38 (113),99-125.
- García A. (2007) Transformaciones urbanas en León, siglo XX. Ciudad de México: Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo. Universidad Autónoma de Aguascalientes. Universidad de Colima. Universidad de Guanajuato.
- García D. (1961) Iniciación al urbanismo. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gomes C. (2013) El ocio y la recreación en las sociedades latinoamericanas actuales. *Polis*, 37 ,21-50.
- Gutiérrez R. (2018) Análisis comparativo del tiempo de recorrido, velocidad de operación y otros indicadores de eficiencia, entre una línea de transporte público confinado y una línea abierta o semiconfinada. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Universidad de Deusto.
- IMPLAN, (2014) Plan municipal de desarrollo León hacia el futuro, visión 2040.
- INEGI, Censo de Población y vivienda 2020.
- INEGI. (2022). Directorio estadístico Nacional de Unidades Económicas.
- Lasén A. (2019) Lo ordinario digital: digitalización de la vida cotidiana como forma de trabajo. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 37(2), 313-330.
- Lefebvre H. (1972) La vida cotidiana en el mundo moderno. Madrid: Alianza editorial.
- Lindón, A. (2002) La vida cotidiana y su espacio-temporalidad. *Biblio 3W*, 8 (380),7-58.
- Lindón A. (2002) Trabajo, espacios de vida y cotidianidad. La periferia oriental de la Ciudad de México. *Scripta Nova* 119 (56) 15-29.
- Lindón A. (2004) Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. *Veredas*, 39-60.

- Lizárraga C. (2012) Expansión metropolitana y movilidad: el caso de Caracas. *Eure*, 31 (94),41-53
- López J. (2015) La construcción social de la experiencia de ocio cultural. OmniaScience: Barcelona.
- Lupano A. y Sánchez R. (2009) Políticas de movilidad e infraestructura urbanas de transporte. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Montezuma R. (2003) Ciudad y transporte. En M. Balbo, R. Jordan y D. Simioni (Ed.) *La ciudad inclusiva*. (pp.175-191). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Moreno S., Palomino P., Frías A., Pino R. (2015) En torno al concepto de necesidad. *Index de enfermería* 24 (4) 10-22.
- Muñoz I. y Salgado P. (2021) Ocupaciones de tiempo libre: una aproximación desde la perspectiva de los ciclos vitales, desarrollo y necesidades humanas. *Terapia ocupacional* 20 (2),259-265.
- Obregón S. y Quezada E. (2013) Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía, sociedad y territorio*.
- Ortega A. (s/a) León, ciudad en Movimiento. El transporte urbano en el desarrollo contemporáneo de León, 1900 a 2003. León: Universidad Iberoamericana León.
- Panerai P. (1999) Analyse urbaine. Mrseille: Parenthèses.
- Pardo C. (2009) Los cambios en los sistemas integrados de transporte masivo en las principales ciudades de América Latina. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Primo W. (2017) Ocio productivo, entretenimiento e industria cultural: del ocio tradicional al ocio digital. *Management Review* 2 (2), 101-119.
- Ramírez B. (2009) Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos. *Ciudades*, (82).
- Rivera V. y Zaragoza M. (2007) Análisis de los sistemas de transporte. Conceptos

- básicos. Querétaro: Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
- Salíngaros N. (2005) Teoría de la red urbana En: *Principios de la Estructura Urbana*. (pp. 22-34) Amsterdam: Design Science Planning.
- SEDESOL. Secretaria de gobierno (1999). Sistema normativo de equipamiento urbano.
- Suárez M. (2017) Los mexicanos vistos por sí mismo. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Taúler A. (1992) Transporte urbano y movilidad de la población en grandes ciudades. *Política y sociedad*, (10), 81-92.
- Tironi M. y Pérez F. (2007) Espacios, prácticas y cultura urbana. *ARQ*, 33 (1), 76-88.
- Uribe M. (2014) La vida cotidiana como espacio de construcción social. *Procesos históricos: Revista de historia de ciencias sociales*. 25, 100-113
- Vargas A., Adame S. y Jiménez J. (2012) Comparación de los sistemas de transporte rápido de autobús articulado en México. *Ergo sum*, 19 (3), 271-276.
- Velázquez M. (2015) Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM). Barcelona. Universidad de Barcelona.
- Winocur R. (2006) Internet en la vida cotidiana de los jóvenes. *Revista mexicana de sociología*. 68 (3), 11-25.
- Zamora U., Campos H. y Calderón J (2013) Bus Rapi Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). *Quivera*, 15 (1), 101-118.
- Zunino D. (2018) Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento: Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. *Tempo social*, 30 (2), 35-54.

ÍNDICE GRÁFICO

Figura 1: Número de equipamiento conforme a su tipo de acuerdo con servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos.....	33
Figura 2: Nombre y tipo del equipamiento de interés seleccionado de los propuestos por SEDESOL.....	34
Figura 3: Nombre y tipo del equipamiento de interés que no se encuentra en datos de DENUÉ.....	35
Figura 4: Continuación de figura 10 (Nombre y tipo del equipamiento de interés que no se encuentra en datos de DENUÉ).....	36
Figura 5: Número de espacios en León Guanajuato dependiendo de su tipo de equipamiento.....	37
Figura 6: Mapa de ubicación del equipamiento recreativo, deportivo y cultural en León, Guanajuato.....	38
Figura 7: Territorio en 1576 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.....	38
Figura 8: Territorio en 1940 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.....	39
Figura 9: Territorio en 1970 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.....	40
Figura 10: Territorio en 1980 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.....	40
Figura 11: Territorio en 1990 comparado con el perfil actual de la ciudad de León, Guanajuato.....	41
Figura 12: Territorio actual (etapa seis) de la ciudad de León, Guanajuato.....	42

Figura 13: Equipamiento urbano actual y el crecimiento de León Guanajuato a través de los años.....	43
Figura 14: Actividades de ocio de los habitantes de León, con base en la encuesta aplicada.....	69
Figura 15: Con quién realizan actividades de ocio los habitantes de León, Guanajuato.....	70
Figura 16: Momento del día en que los habitantes de León Guanajuato realizan actividades de ocio.....	71
Figura 17: Momento de la semana en que los habitantes de León Guanajuato realizan actividades de ocio.....	72
Figura 18: Horas semanales que los habitantes de León Guanajuato invierten a actividades de ocio.....	72
Figura 19: Percepción de los habitantes de León Guanajuato sobre si consideran suficiente el tiempo invertido a actividades de ocio.....	73
Figura 20: Tipo de lugares predilectos por los habitantes de León Guanajuato para realizar actividades de ocio.....	75
Figura 21: Maneras en que los habitantes de León, Guanajuato se trasladan a espacios de ocio.....	89
Figura 22: Número de rutas que toman los habitantes de León, Guanajuato para trasladarse de sus viviendas a los espacios de ocio.....	91
Figura 23: Tiempo de espera de las rutas tomadas por los habitantes de León Guanajuato para trasladarse de sus viviendas a espacios de ocio.....	91
Figura 24: Preferencia de los habitantes de León, Guanajuato. a quedarse en casa a causa de no querer usar el transporte público para realizar actividades de ocio.....	92

Figura 25: Unidades del transporte público en León, Guanajuato en los años 40's.....	95
Figura 26: Esquema de la lógica del transporte urbano en León en 1990.....	97
Figura 27: Unidad de la ruta León uno-centro histórico del transporte urbano de León en 1991.....	98
Figura 28: Unidad de la ruta San Felipe de Jesús -centro histórico del transporte urbano de León en 1993.....	98
Figura 29: Las 26 rutas implementadas en 1993 y sus correspondientes a las rutas actuales.....	99
Figura 30: Las 18 rutas implementadas en 1993 que aún existen.....	100
Figura 31: Interior de una unidad de transporte urbano en León en 1997...	101
Figura 32: Mapa de las rutas en la primer etapa del SIT.....	104
Figura 33: Mapa de las rutas en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato en la primer etapa del SIT.....	105
Figura 34: Rutas en la segunda etapa del SIT en León, Guanajuato.....	106
Figura 35: Mapa de las rutas en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato. en la segunda etapa del SIT.....	107
Figura 36: Rutas actuales (cuarta etapa) del SIT en León, Guanajuato.....	109
Figura 37: Rutas troncales actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.....	110
Figura 38: Rutas auxiliares actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato....	112
Figura 39: Rutas alimentadoras actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.....	114

Figura 40: Rutas exprés actuales (cuarta etapa) del SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.....	115
Figura 41: Rutas no incorporadas al SIT en relación con el crecimiento y equipamiento de la ciudad de León, Guanajuato.....	116
Figura 42: Rutas no incorporadas al SIT en relación con las rutas Incorporadas.....	117
Figura 43: Comparativa entre el transporte antiguo y el actual en León.....	118