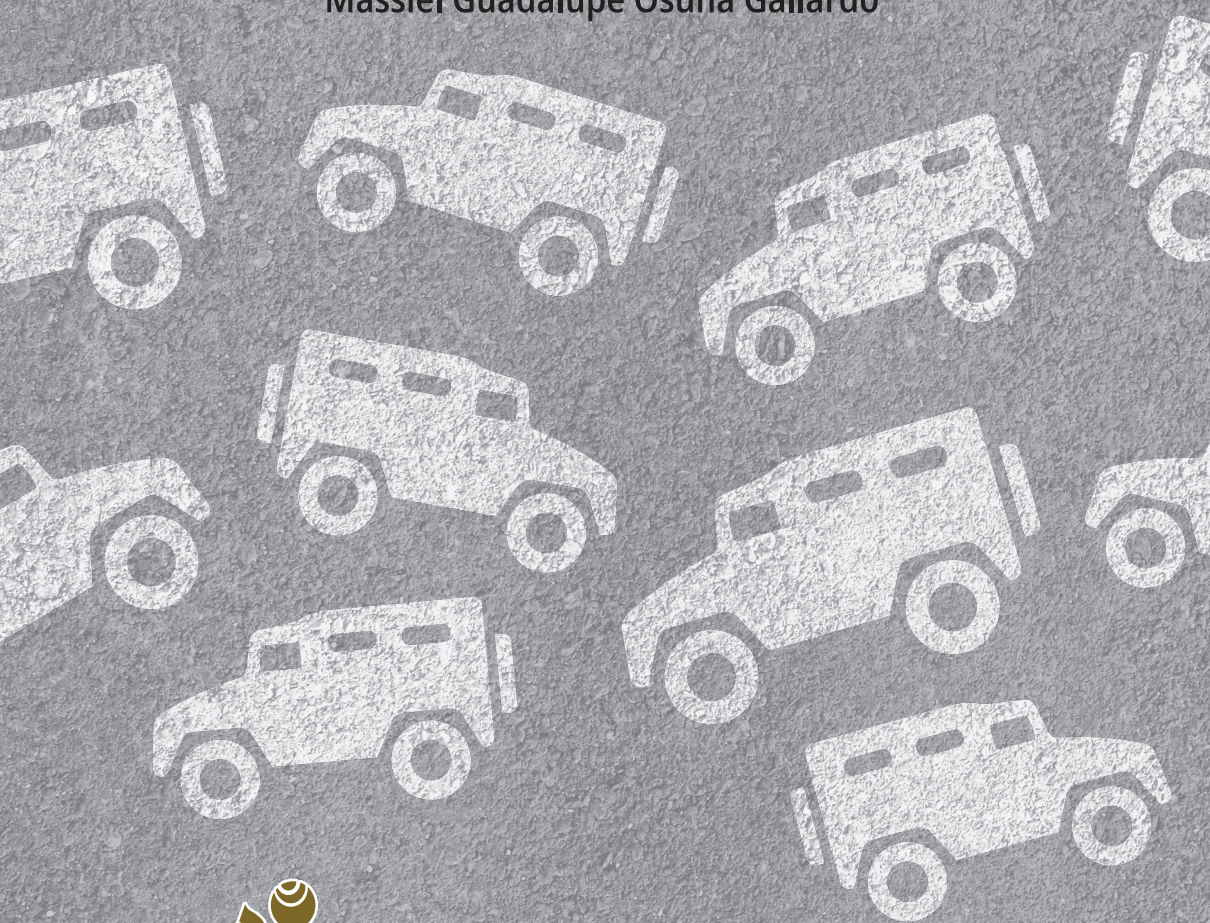


El automóvil en Culiacán

Influencias desde la cultura estadounidense y la narcocultura

Massiel Guadalupe Osuna Gallardo



El automóvil en Culiacán

Influencias desde la cultura estadounidense y la
narcocultura



astra
editorial

El automóvil en Culiacán

Influencias desde la cultura estadounidense y la
narcocultura

Massiel Guadalupe Osuna Gallardo



El automóvil en Culiacán. Influencias desde la cultura estadounidense y la narcocultura. **Autora:** Massiel Guadalupe Osuna Gallardo. — Sinaloa, México. 2024.

190p. 23 cm.

Primera edición

D. R. © copyright 2024. Massiel Guadalupe Osuna Gallardo.

ISBN: **979-13-87631-42-0**

DOI: <https://doi.org/10.61728/AE24002738>



Edición y corrección: **Astra ediciones**

La presente obra fue dictaminada bajo el sistema de doble ciego por pares académicos externos, especialistas en la materia.

Se prohíbe la reproducción, el registro o la transmisión parcial o total de esta obra por cualquier sistema de recuperación de información, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, por fotocopia, cualquier otro existente o por existir; sin el permiso previo, por escrito, del titular de los derechos.

HECHO EN MÉXICO | MADE IN MEXICO

Contenido

Introducción	9
--------------------	---

Capítulo I

Cultura de la práctica social del uso del automóvil	17
--	-----------

1.1. La hegemonía cultural del automóvil privado	18
1.2. El uso del automóvil como una práctica social dinámica	23
1.3. Cultura global del uso del automóvil, hacia la hibridación cultural.	29
1.4. El automóvil como símbolo en la narcocultura y la cultura estadounidense	32
1.4.1. Narcocultura.....	33
1.4.2. La cultura estadounidense.....	40

Capítulo II

Análisis de la dinámica de la práctica social del uso del automóvil a través del discurso.....	47
---	-----------

2.1. Metodología aplicada.....	48
2.2. La obtención e interpretación del discurso del uso del automóvil.....	56

Capítulo III

Caso de estudio: Culiacán Rosales	63
--	-----------

3.1. Contextualización del uso del automóvil en el norte de México	64
3.2. Caracterización de la ciudad de Culiacán Rosales.....	71
3.2.1. Características generales de la ciudad de Culiacán Rosales	73
3.2.2. Movilidad cotidiana	75
3.2.3. Influencias culturales	81
3.2.3.2. Cultura estadounidense	85

Capítulo IV

Hibridación cultural en el uso del automóvil en Culiacán

Rosales.....	87
---------------------	-----------

4.1. El contexto del discurso	88
4.2. El discurso de las materialidades del uso del automóvil.....	95
4.2.1. Características de los automóviles	96
4.2.2. Infraestructura para el uso del automóvil.....	105
4.2.3. Relación de los materiales con las características socioeconómicas	120
4.2.4. Discusión.....	124
4.3. El discurso de las competencias del uso del automóvil	132
4.3.1. Acreditaciones para utilizar el automóvil, transgresiones al reglamento de tránsito y penalizaciones de tránsito	132
4.3.2. Relación de las competencias con las características socioeconómicas	139
4.3.3. Discusión.....	141
4.4. El discurso de los significados del uso del automóvil.....	144
4.4.1. El significado del uso del automóvil en Culiacán.....	144
4.4.2. Alternativas al uso del automóvil.....	152
4.4.3. Relación de los significados con las características socioeconómicas	170
Conclusiones	177
Referencias	182

Introducción

Durante las últimas décadas, las organizaciones internacionales han abordado el tema de la movilidad urbana cotidiana con mayor insistencia, debido a que es uno de los factores que requieren más atención para contar con una urbanización óptima.

Para el programa ONU-Hábitat, la infraestructura asociada a la movilidad es determinante al momento de definir el modelo urbano de las ciudades, por ello, tanto vivienda y desarrollo sostenible como transporte y movilidad se consideraron en los temas tratados en Hábitat III, celebrada en Quito (Ecuador) en octubre de 2016, la cual constituye la conferencia más importante de la ONU-Hábitat. Aquí se señala que todas las ciudades deben tener como objetivo implementar sistemas de transporte seguro, limpio y asequible para todos, de manera que se facilite el acceso a las oportunidades, servicios, mercancías y servicios.

De la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se desprende la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que también mantiene el tema del transporte urbano para ciudades inteligentes y sostenibles como un aspecto prioritario. Por su parte, el World Resources Institute (WRI - Instituto de Recursos Mundiales) se ha encargado de promover el desarrollo de las ciudades, entre otras cosas, por medio de la investigación en la movilidad sostenible, en busca de que los recursos naturales se administren de manera óptima. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) también se sumó a la priorización del transporte y la movilidad como sectores primordiales para “promover el desarrollo económico y la calidad de vida para los latinoamericanos y caribeños mediante actividades de transporte e infraestructura en forma eficiente, accesible, sostenible y segura”.

En definitiva, no es coincidencia que tantas organizaciones estén trabajando por el desarrollo de las ciudades mediante la movilidad, puesto que las ciudades actuales en todo el mundo han acumulado una serie de

problemas derivados de la mala dotación de servicios de transporte, los cuales impiden garantizar la movilidad eficiente de la población.

Particularmente, las ciudades mexicanas presentan problemas de movilidad que se han agravado por las altas tasas de motorización, pues, según el Reporte Nacional de Movilidad Urbana 2015, entre el 2000 y el 2012, México tuvo un crecimiento de población del 20 %, y en el mismo periodo el parque vehicular se duplicó, dado que pasó de 15.6 millones a 35 millones de unidades. Este reporte indica que uno de los problemas principales de la movilidad es el automóvil, junto con la mala calidad del transporte público y los altos costos que representa la movilidad en las ciudades en expansión.

La situación se ha complicado desde entonces, ya que del 2015 al 2023 se estima que hubo un aumento del 45% en el parque vehicular, con un total de 58,199,293 vehículos de motor registrados a nivel nacional.

Además, se detectó que la región norte de México tiene mayor tendencia al uso del automóvil. En la encuesta intercensal de INEGI (2015) se abordó la Movilidad Cotidiana por primera vez, la cual se enfoca en lo laboral y lo educativo. Acerca de los desplazamientos al lugar de estudio, los resultados mostraron que no hay Estado del norte que supere el porcentaje nacional de población que viaja en bicicleta o caminando. En contraste, todas las entidades federativas del norte superan el porcentaje nacional de traslados al lugar de estudio en vehículo particular.

Sobre la distribución modal de estos desplazamientos, en todas las entidades federativas se identifica un aumento en el porcentaje de la población que se traslada en bicicleta o caminando; sin embargo, los Estados del norte de México superan por mucho el porcentaje nacional de traslados en vehículos privados y, a excepción de Durango, están por debajo del porcentaje nacional de traslados en bicicleta y caminando al lugar de trabajo.

En el Reporte Nacional de Movilidad Urbana de México (2015) publicado por ONU-Hábitat se detectó un aumento de los tiempos de traslado y el uso del automóvil en las ciudades medias e intermedias, el cual supera a las grandes ciudades. Esto es preocupante, teniendo en cuenta que la clasificación de ciudad tiene dimensiones geográficas y de población ideales para el uso de modos de desplazamiento alternativos, como la bicicleta y caminar.

Las tasas de autos por habitante más altas pertenecen a zonas metropolitanas y urbanas del norte de México: Mexicali, con una tasa de 0.41, que es la más alta; Tijuana, con 0.33 autos por habitante; Chihuahua con 0.31 y Culiacán con 0.3, el área urbana que ocupó el cuarto lugar al momento de llevar a cabo el estudio.

Cabe mencionar que en el norte de México existe una dinámica de importación ilegal de vehículos usados de Estados Unidos, pero las cifras oficiales de motorización no consideran este tipo de vehículos, por tanto, se entiende que la situación de alta motorización en esta región es más grave de lo que se presenta oficialmente. (Pérez Medrano & Sanromán Aranda, 2024).

Otra diferencia en la movilidad de esta zona está en los resultados del Índice de Ciudades Prósperas [CPI] (ONU-Hábitat, 2016), que analizó la Infraestructura de Desarrollo y los índices de Movilidad Urbana e incluyó la longitud del transporte y las fatalidades de tránsito en las ciudades del norte (Mexicali, Saltillo, Chihuahua, Durango, Culiacán, Hermosillo, Reynosa y Tampico), las cuales muestran índices por debajo de 50, a excepción de Chihuahua, cuando en el sur hay ciudades que superan índices de 80.

Todos estos datos ponen de manifiesto una tendencia del norte de México a una mayor dependencia del uso del automóvil. Si bien esto se podría explicar desde una perspectiva cuantitativa en la que se comparen datos socioeconómicos y de infraestructura, hay otros datos que crean una crisis en la explicación y dan como resultado contradicciones, como los índices de Forma Urbana del CPI, los cuales incluyen Densidad de la Interconexión Vial y la Densidad Vial, en donde las ciudades del norte presentan mejores valores al respecto, estos datos indican que hay más facilidades para la implementación de estrategias para el uso del transporte público, así como para la movilidad peatonal y en bicicleta, además de mejorar el tránsito vehicular y mejorar la conectividad y movilidad urbana.

Existe una clara diferencia en la movilidad y el crecimiento de la motorización entre regiones en el país, donde además se tiene un deficiente análisis de la movilidad cotidiana. Además, los estudios suelen centrarse en aspectos cuantitativos u objetivos de la movilidad, por lo que

es necesario profundizar en los aspectos cualitativos como la cultura, las motivaciones, las experiencias y los valores sociales para entender mejor estas contradicciones en el uso del automóvil en las regiones.

Se debe evitar una sobregeneralización en las evaluaciones culturales del comportamiento de los desplazamientos de las personas y prestar más atención en las variaciones culturales de cada contexto geográfico o social (Syam, 2014).

Desde esta reflexión se ponen en perspectiva las diferencias en la movilidad cotidiana entre regiones y ciudades, donde los medios de desplazamiento pueden presentar distintos valores adoptados por la sociedad.

Al ser un aspecto público, la movilidad se expresa en el exterior y, por lo tanto, es donde se crean o deshacen las asociaciones humanas más espontáneas, considerando entonces que es la vida pública un dispositivo de acuerdos tácitos en donde se configuran los aspectos sociales donde interactúan incluso desconocidos por lo que a partir de la movilidad también se forman estructuras. (Delgado, 2007).

Es la región norte de México, un espacio geográfico que tiene influencia de la cultura estadounidense y la narcocultura y que a su vez muestran al automóvil como un símbolo hegemónico de lo que representa la buena vida y la buena movilidad, por lo tanto, deben sus elementos estar presentes en la vida pública.

Desde esta perspectiva, se introduce a este planteamiento el concepto de norteamericanización -o americanización- que es la adopción, ya sea esta impuesta o voluntaria, de productos, vestimentas, estilos, formas de organización social o de producción provenientes de Estados Unidos. Con frecuencia esta incorporación del american way of life se concibe como un proceso de modernización (Rinke & Dümmer Scheel, 2013).

En este punto se debe tener en cuenta que, dada su proximidad geográfica, México y Estados Unidos estuvieron en contacto desde sus inicios como naciones independientes, de hecho, tras la guerra de 1846-1849, una importante superficie de territorio mexicano pasó a manos de Estados Unidos, por lo que entre ambos países quedó una zona relevante de hibridación cultural (Rinke y Dümmer Scheel, 2013), así que la influencia cultural entre ambos países es fuerte y marcada; de esta manera, los estilos de vida se basan en el constante intercambio e interacción económica, social y cultural.

De acuerdo con García (1995) aunque la hegemonía económica de Estados Unidos es un factor clave para la globalización, hay una línea muy delgada entre lo que el cine, la televisión e incluso el estilo de comida de este país han logrado, por lo que su control económico también está asociado a los rasgos estéticos y culturales de ese país.

También se introduce al planteamiento de esta investigación el concepto de la narcocultura, la cual se presenta como un sistema de valores y creencias que configuran un universo simbólico al marcar pautas de conducta que se reproducen de manera cotidiana en el ámbito social y cultural, lo que aunado al auge del narcotráfico, en los años setenta, trajo consigo la consolidación e institucionalización de la narcocultura, lo que deriva en prácticas sociales que evidencian el vínculo con el narcotráfico mediante objetos, productos, significados, códigos, entre otros (Mondaca, 2012).

Además, sobre la influencia concreta en los estilos de vida de los habitantes más expuestos a estas dos culturas, se debe resaltar que son culturas con una fuerte presencia del automóvil como símbolo. La sociedad norteamericana es muy dependiente de este medio de transporte, dado que es una gran fuente económica y un medio que ayuda a moverse en medio de la configuración de las ciudades y los sistemas de transporte, por tales motivos, se le considera uno de los más grandes símbolos auténticamente estadounidenses.

Estos argumentos sobre la influencia de la cultura en las prácticas sociales y de movilidad, así como de la incidencia tanto de la cultura estadounidense y como de la narcocultura en el norte de México, las cuales denotan un fuerte simbolismo del automóvil y sugieren que su utilización en esta zona puede estar modelado por mezcla de culturas, derivando en formas particulares del ejercicio de la práctica de la movilidad urbana.

Sumado a lo anterior, las características culturales particulares de cada ciudad determinan los estilos de vida de los habitantes, por lo cual repercuten en los aspectos urbanos como la movilidad cotidiana. Partiendo de esto, un enfoque en la cultura local podría ayudar a explicar mejor el creciente uso del automóvil particular en entornos donde aún es factible el uso de alternativas de movilidad, pues las características culturales parecen contribuir a determinar las demandas de viaje y la elección de modos de transporte.

En el caso concreto de la ciudad de Culiacán convergen estas circunstancias: el incremento de la motorización, la difusión de la narcocultura y el intercambio cultural con Estados Unidos de América. Frente a esta situación se debe entender cómo la narcocultura y la cultura estadounidense pueden influenciar culturalmente a la movilidad cotidiana, que en esta ciudad presenta un predominio del uso del automóvil sobre las alternativas más sustentables.

En este orden de ideas, se comprende que existe un problema ante la falta de comprensión de los usos y los significados asignados al automóvil, los cuales surgen de una mezcla de culturas, como en el norte de México, que le dan sentido a la manera en que los habitantes de estas ciudades se desplazan.

Es necesario entender cuáles elementos del uso del automóvil en Culiacán surgen de la cultura estadounidense y cuáles de la narcocultura, así como las formas en que estas pueden estar determinando una hibridación cultural expresada en la movilidad urbana cotidiana.

Es por lo tanto, el objetivo de esta investigación, conocer los elementos que componen la práctica social del uso del automóvil en el contexto de las ciudades del norte de México, específicamente Culiacán, las cuales por su ubicación geográfica y una relación histórica, presentan una fuerte influencia cultural y económica de parte de Estados Unidos. Asimismo, se involucran dinámicas simbólicas de la narcocultura la cual surge precisamente en esta región y de la cual hay evidencia que ya permea en la vida cotidiana.

La importancia de este trabajo consiste en que en México se ha estudiado muy poco el aspecto subjetivo de la elección modal, y es necesario entender los aspectos de la movilidad cotidiana para que los tomadores de decisiones puedan mejorar las estrategias dirigidas al desarrollo urbano. En esta línea, se asevera que los aspectos subjetivos y culturales tienen la misma importancia que los aspectos objetivos.

El aporte práctico de esta investigación es la propuesta de analizar el uso de automóvil privado como una práctica social cuyos elementos (materiales, competencias, significados) se generan según el contexto cultural específico de la ciudad del norte de México. Esto se explicita con la relación de las prácticas de movilidad de la ciudad intermedia del norte de México bajo la influencia cultural de Estados Unidos y la narcocultura.

Resulta relevante comprender estos significados, a fin de que la política pública y la sociedad civil tengan la posibilidad de crear nuevos significados del automóvil que den lugar a una concientización social acerca de sus desventajas, así como de las ventajas de otras formas de desplazamiento que son más sustentables.

Capítulo I

Cultura de la práctica social del uso del automóvil

1.1. La hegemonía cultural del automóvil privado

Las discusiones de la cultura urbana han sido alimentadas recientemente por nuevas perspectivas que han permitido integrar valores, significados, emociones y las experiencias de los individuos para la comprensión de la vida en las ciudades.

En el caso particular de la movilidad urbana, en las últimas décadas el discurso se transformó, pasando del análisis de los sistemas de transporte y sus elementos físicos y objetivos a integrar los enfoques de las ciencias sociales y la antropología e incluso la psicología.

Si bien, el transporte es considerado el soporte físico principal de la movilidad urbana cotidiana no podemos separar las nociones subjetivas asociadas a este sistema. Es por esto por lo que, si bien el estudio del transporte puede parecer enfocado en condiciones físicas, no se debe omitir la consideración de los sistemas sociales, económicos y políticos de la región, así como sus diferentes actores, tanto públicos como privados (Agosta, 2006).

Al respecto, John Urry (2004) propone el concepto de la automovilidad y evidenció el carácter de dominio que el automóvil posee en este mundo globalizado tanto como un objeto de carácter instrumental como los aspectos sociales que lo demarcan como un objeto cultural dominante.

La automovilidad se compone de seis elementos clave que, al combinarse, refuerzan su carácter dominante. Primero, es el objeto manufacturado por excelencia, símbolo del capitalismo industrial y estudiado en términos de fordismo y posfordismo. Segundo, después de la vivienda, es el mayor símbolo de estatus personal, asociado con velocidad, seguridad, libertad y masculinidad, y fácilmente antropomorfizado. Tercero, su influencia se extiende a industrias como la de autopartes, petróleo, construcción urbana, y medios. Cuarto, ha subordinado otras formas de movilidad, afectando el acceso a bienes y encuentros sociales. Quinto, promueve una cultura dominante de la “buena vida” y la movilidad ideal. Sexto, el automóvil es un gran consumidor de recursos naturales y causa importantes externalidades ambientales, como contaminación y problemas de salud.

Estos elementos nos ayudan a entender la complejidad del automóvil y lo que implica su utilización. Por eso, algunos autores (Sheller & Urry, 2006) proponen que el estudio del impacto social del automóvil debe realizarse desde varias disciplinas como la sociología industrial, el análisis de las prácticas de consumo y los estudios urbanos, puesto que la sociedad civil de la automovilidad que se erige en las ciudades contemporáneas involucra la transformación del espacio público y, por ende, de la sociedad.

En México, la dimensión cultural del uso del automóvil ha sido poco estudiada. Es importante analizar cómo configura diferencias, similitudes e inequidades sociales, y cómo impacta la movilidad cotidiana, influyendo en las decisiones sobre medios de transporte y los significados asociados a cada uno.

Es importante entender que el automóvil, como objeto simbólico dominante, ha impactado la configuración física y las sociales. En palabras de Salazar et al. (2017):

Las ciudades no solo cambiaron materialmente con nuevas vías, diseños de calles, especificaciones técnicas y vehículos, sino que hubo también un alto impacto simbólico y práctico en las relaciones sociales y la interacción cotidiana de personas y objetos en las calles. Por ello es necesario hablar de una “cultura de lo ‘auto’”, dado que las prácticas, las formas de pensar y sentir, también se reensamblaron en torno a los automóviles. (p. 161)

Desde que Henry Ford masificó la producción de automóviles, la cultura de la movilidad cambió profundamente, con efectos duraderos en la sociedad. Por ello, el estudio del predominio del automóvil ya no se centra solo en la oferta de transporte o infraestructura, sino en sus implicaciones para la configuración de ciudades y sociedades.

Es esencial integrar la subjetividad en el análisis del uso del automóvil. Capote (s.f.) afirma que “la categoría subjetividad destaca que la realidad incluye integralmente a las personas, considerando tanto su existencia material como su mundo interno”. Así, las subjetividades ayudan a comprender cómo las personas se relacionan con su mundo material.

Capote agrega que la subjetividad permite elevar el análisis psicológico a un nivel más amplio, cubriendo espacios entre la psicología y la sociología. Esta categoría engloba procesos y contenidos psicológicos en diversas combinaciones. Analizar la relación entre individuos y el automóvil desde esta perspectiva cultural ayuda a entender cómo las subjetividades, como construcciones internas, influyen en el comportamiento y las decisiones sobre su uso.

El uso del automóvil privado está guiado por valores subjetivos, tanto simbólicos como de uso, asignados a este medio de transporte. Estos valores no dependen de sus propiedades inherentes o del trabajo necesario para fabricarlo, sino de la importancia que cada individuo le da para cumplir objetivos personales. Estos valores, con connotaciones positivas o negativas, son moldeados tanto por el imaginario colectivo y el contexto cultural como por factores socioeconómicos.

Los mecanismos sociales y culturales han consolidado al automóvil como un símbolo de consumo. Originalmente asociado con la clase alta como emblema de prestigio, pasó de ser un objeto deportivo a un símbolo de libertad en la cultura estadounidense, una idea que se ha globalizado y adaptado a distintos contextos culturales, económicos y sociales.

Los valores del automóvil están cada vez mejor calificados y van relegando las alternativas de este, al punto que disminuyen su valor simbólico y cultural, además de que descalifican sus valores instrumentales en la sociedad, situación que lleva a que no sean considerados como medios de transporte viables.

Al automóvil se le atribuyen valores instrumentales, como flexibilidad, conectividad, comodidad, velocidad y seguridad, influenciados por la cultura y valores sociales. Aunque estas características motivan su uso, en la práctica no siempre se cumplen, ya que problemas de tráfico, tiempos de traslado, costos y accidentes, especialmente en Latinoamérica, limitan estos beneficios, mostrando una discrepancia entre percepción y realidad.

En esta línea, Urry (2004) analizó el poder excepcional de la automovilidad para rehacer la relación tiempo y espacio, precisamente porque combina la flexibilidad con la coerción, cualidad que le ha asegurado las condiciones de su propia autoexpansión. De acuerdo con Caprón y Pérez (2016) la flexibilidad “corresponde a la idea expresada de manera

recurrente de que el automóvil permite llegar “a donde se quiere, cuando se quiere”, mientras que el transporte público está sujeto a horarios preestablecidos y no cuenta con acceso inmediato” (p. 17).

De esta flexibilidad se deriva el valor de la conectividad asociado al automóvil, puesto que las personas pueden conectar fácilmente con sus actividades y con otras personas usando el automóvil para trasladarse. Tal como señalaron Caprón y Pérez (2016):

La conectividad refleja el carácter directo de los viajes en automóvil —en contraste con los realizados en transporte público—, el cual, aunado a la flexibilidad, hace del traslado en automóvil algo más agradable y aparentemente menos largo que el efectuado en transporte público. (p. 17)

Otro de los valores asociados al automóvil es la comodidad, que sobresale especialmente en América Latina, donde la infraestructura de los otros medios de transporte no está atendida. En este sentido, la comodidad se encuentra relacionada con la experiencia de los usuarios con otros medios de transporte, que, en su contexto urbano, no cuentan con buenas condiciones. Siguiendo a Shelley y Urry (2000), al estar en un auto, los conductores están asegurados en un asiento cómodo que cuenta con reposabrazos y están rodeados de elementos electrónicos, controles y demás fuentes de placeres.

Sin embargo, quizá uno de los valores instrumentales más poderosos del automóvil es la velocidad. Giucci (2012), desde el sentido de la modernidad, explicó que la era moderna no puede ser concebida sin pensar en el concepto de movimiento, y el automóvil es un instrumento que unifica el cuerpo y la velocidad. Además, a partir de su introducción en el mercado, modificó las relaciones de la distancia y el tiempo, con lo que generó la tendencia a la velocidad y a la movilidad.

Aunado a lo anterior, la seguridad es un valor instrumental asociado al automóvil porque en los contextos donde las calles suelen percibirse como inseguras, estar en un auto aumenta el sentido de seguridad.

Además de valores prácticos, el automóvil representa valores subjetivos como individualismo, libertad, privacidad, modernidad, tecnología y éxito personal y económico. Estos factores, presentes en conductores,

pasajeros e incluso en quienes no usan automóvil, a menudo tienen un peso decisivo en la elección de este medio de transporte.

Según Giucci (2012) el automóvil contribuyó al desarrollo de las características que se mezclaron con el “estilo de vida americano”, entre las cuales destacan el individualismo, el consumismo, el confort, así como la mezcla de la baja y la alta cultura. Para Urry (2004), todo el sistema de la automovilidad es un monstruo que ha extendido la individualidad a las esferas de la libertad y la flexibilidad, y es que el automóvil tiene esta fuerte dimensión de individualidad que le permite ser leído cuando es usado, y permite ver elementos relacionados con los individuos que lo conducen o que se transportan en él (Anta Félez, 2015).

El concepto de modernidad por sí mismo es un valor subjetivo asignado al automóvil, porque la era moderna está asociada al desarrollo industrial, donde los individuos y la sociedad convergen en imágenes mecanizadas del mundo (Giucci et al., 2012). Además, la modernidad alude indudablemente a los valores de la tecnología y a objetos tecnológicos que se mezclan con las emociones. Como afirmó Alfaraz (s.f.), el automóvil como una tecnología de la movilidad ha modificado la vida social hasta hacerla dependiente de su existencia y, al dejar de lado la mirada pesimista que por lo regular se atribuye al automóvil por ser un elemento masificado, también se ha convertido en una herramienta para la expresión de valores e ideales de la individualidad de sus usuarios.

Los medios de comunicación y el marketing de las agencias dedicadas a la venta de vehículos se han encargado de esto, puesto que, además de presentar a los automóviles como hermosos, útiles e importantes, incluyen al conductor en la cadena de éxito, de modo que muestran al propietario como un ganador.

En este orden de ideas, el automóvil es, además de un bien físico, un bien simbólico, y “el capitalismo siempre ha visto a los bienes simbólicos como una mercancía, por lo que los comportamientos culturales operan como procedimientos para diferenciar y distinguir, incluir y excluir” (García Canclini, 2004, p.42); es decir el uso del automóvil es un comportamiento cultural derivado de las subjetividades que se han formado respecto a él. Los valores asociados a este medio de transporte son modos subjetivos que las personas van construyendo y reforzando,

dado que el automóvil está incrustado en demasiadas esferas de la vida cultural y social.

Para Bourdieu (1988) los individuos o los grupos se rodean de “propiedades” (casas, muebles, cuadros, automóviles, entre otras.) que, en conjunto con sus prácticas (deportes, juegos, distracciones culturales, etc.), manifiestan su distinción.

El gusto, propensión y aptitud para la apropiación (material y/o simbólica) de una clase determinada de objetos o de prácticas enclavadas y enclavantes, es la fórmula generadora que se encuentra en la base del estilo de vida, conjunto unitario de preferencias distintivas que expresan, en la lógica específica de cada uno de los subespacios simbólicos -mobiliario, vestidos, lenguaje o hexis corporal- la misma intención expresiva. (Bourdieu, 1988, p. 172)

La importancia cultural del automóvil varía según el contexto histórico, social, económico y físico de cada ciudad o región, afectando la movilidad cotidiana. Por ello, modificar el reparto modal de una ciudad y reducir el uso del automóvil requiere comprender e integrar estos aspectos culturales específicos.

1.2. El uso del automóvil como una práctica social dinámica

En sociología, la práctica social es la unidad de análisis fundamental para comprender cómo se estructuran las entidades sociales y sus acciones. Esta perspectiva permite analizar el mundo social sin dividir lo individual de lo colectivo o lo social de lo material, ubicando aspectos tangibles e intangibles en el mismo nivel para entender fenómenos específicos.

Hablar de los primeros teóricos en abordar la práctica social como tal remite a Giddens y Echeverry (2006) o a Bourdieu, quienes utilizaron este concepto para precisar que las actividades son elementos que construyen el mundo social. Bourdieu (1988) explicó esto a través del concepto de *habitus*, que es donde se estructuran los capitales que se ponen en juego con las actividades realizadas por los actores. En el caso de Giddens y Echeverry (2006), su teoría de la estructuración señaló que la actividad humana y las estructuras sociales que la forman están muy relacionadas;

así mismo, que las actividades se forman y habilitan por estructuras, reglas y significados. Afirman que, mediante la práctica es que la constitución de agentes y estructuras no se dan de manera independiente, más bien representan un fenómeno dual; de modo que considera que la práctica social posibilita la construcción de la vida social y, a su vez, permite que la estructura social se genere y se opere.

Por su parte, Theodore Schatzki (1996) presentó un enfoque más filosófico de la práctica social, por lo que maneja el concepto de “prácticas integrativas”, las cuales son prácticas más complejas y constituyen dominios particulares de la vida social, como las prácticas de agricultura, de negocios, prácticas recreacionales, religiosas, etc. Adicionalmente, explicó que la consolidación teórica de la práctica reside en que esta es un nexo y, al mismo tiempo, una acción que revela la naturaleza de ser un punto de sociabilidad de la vida humana.

Autores más recientes abordaron la teoría de la práctica desde un enfoque cultural. Tal es el caso de Reckwitz (2002), quien planteó que la práctica social consiste en ciertas actividades corporales y mentales, respectivamente. Ello sugiere que, si alguien porta una práctica, él o ella debe apropiarse de ambos patrones que constituyen la práctica; y estos patrones mentales no son posesión del individuo, sino que son parte de la práctica.

El autor concibe la práctica como un “bloque” o patrón que se llena con diversas acciones individuales, manteniéndose entre momentos específicos de ejecución. Así, posee una temporalidad y espacialidad definidas, ajustándose a contextos culturales específicos. Reckwitz (2002) explicó que la teoría de la práctica es un ejemplo de teoría de la cultura, aunque no todas las teorías de la cultura son teorías de la práctica. Las prácticas de movilidad se ubican en contextos culturales específicos, definidos por territorios y tiempos particulares, lo que permite un análisis múltiple que integra enfoques sociológicos y antropológicos. En la movilidad cotidiana, esta dualidad se refleja en desplazamientos que conectan nexos tangibles e intangibles, revelando patrones de comportamiento y sociabilidad humana.

Es por esto que se ha elegido para este estudio la perspectiva desde la práctica social para estudiar las prácticas de movilidad cotidiana, es-

pecíficamente la práctica del uso del automóvil, y que, dado su alto peso cultural en el mundo, es sumamente necesario.

Una perspectiva más recientemente es la de Shove et al. (2012), quienes sostuvieron que las prácticas existen como performances, es decir, una actuación, que es la intermediación de hacer algo, a través de la cual los patrones que proveen las prácticas como entidades son llenados y, por lo tanto, reproducidos. Para estos autores, las prácticas son dinámicas porque sus elementos, los cuales están interrelacionados, cambian y modifican la práctica o crean nuevas. Sobre esta base, llevaron a cabo un análisis particular sobre esta práctica mediante el uso del automóvil, y por la estructura de su teoría se profundizará en ella para explicar la utilización del automóvil como práctica social.

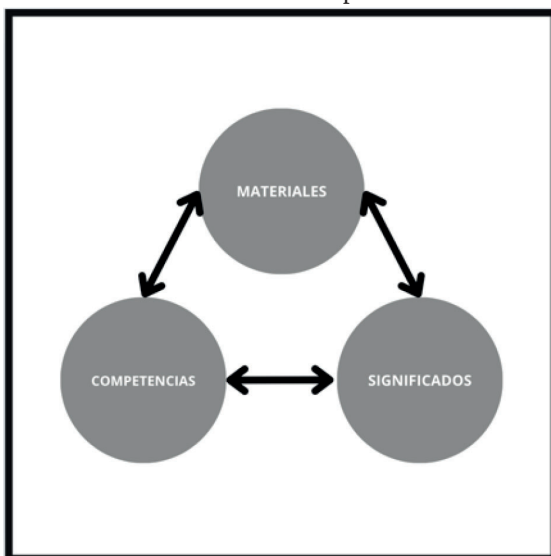
La dinámica de la práctica social utiliza tres elementos interdependientes: materiales, competencias y significados, que están en el mundo y se espera que formen vínculos entre ellos que den lugar a prácticas, lo que crea la posibilidad, además de formar múltiples prácticas, que estas desaparezcan cuando los elementos rompan sus vínculos. Un esquema de esta disposición y relación se puede observar en la Figura 1.

Los materiales, que incluyen cosas, tecnologías, entidades tangibles y las partes de las que están hechos los objetos; las competencias, que son las habilidades, técnicas, conocimientos, entre otros, y los significados, que incluyen significados, simbolismos, ideas y aspiraciones, etc.

Los autores proponen que las prácticas emergen, persisten, cambian y desaparecen cuando las conexiones entre los elementos de los tres tipos son creados, mantenidos o rotos. Es necesario explorar las bases de esas conexiones y considerar la forma en que las prácticas compiten o colaboran entre ellas; además, estas deben estudiarse por medio de los tres elementos en conjunto, porque no solo son interdependientes, sino que se modelan mutuamente. Esta perspectiva resulta interesante para analizar la práctica social del uso del automóvil.

Figura 1

Elementos de la dinámica de la práctica social



Nota. Muestra los elementos que componen a las prácticas sociales, así como la interrelación de sus elementos.

Cabe señalar que cuando un elemento deja de ser necesario para una práctica, puede pasar a hacer parte de otra práctica o simplemente desaparecer. Este flujo de elementos que posibilita su aparición y reaparición entre prácticas, su obsolescencia y desaparición dentro y entre sociedades, así como entre prácticas, permite entender la dinámica de la práctica social.

Esta dinámica es más fácil de rastrear en las materialidades, en cambio, las competencias y los significados suponen procesos diferentes. El resurgimiento

de habilidades requeridas para manejar tecnologías anticuadas suele suponer la ejecución de hobbies y de hacer y recordar la historia, pero difícilmente suelen reintegrarse en las prácticas donde ahora son obsoletas.

Acerca del elemento conformado por los significados, por lo general estos se van sobreponiendo, más que disolverse; es decir, no desaparecen, sino que se transforman y establecen vínculos con las nuevas materialidades y competencias.

La manera en que los elementos de una práctica viajan y dónde se localizan e integran pueden explicar mejor la práctica, sin que esto deje de lado que las prácticas dejan rastros de su pasado que se pueden encontrar en la obsolescencia o en la reapropiación de una práctica.

Es importante resaltar que la evolución de la sociedad y la tecnología afecta a las prácticas, dado que las competencias o técnicas también cambian, lo que en términos colectivos implica cambios en lo que las personas harán. La vinculación o desvinculación de los significados envía ondas a través del paisaje cultural como un todo.

El potencial de las prácticas para expandirse y perdurar depende de la disponibilidad de elementos clave. Para comprender su distribución en las sociedades, es necesario analizar cómo circulan y persisten materiales, competencias y significados. Estos elementos, aunque en constante transformación, se mantienen relativamente estables al moverse entre prácticas y a lo largo del tiempo.

A propósito, los modos de circulación de las prácticas son tres:

El transporte y el acceso, que se refieren principalmente a los materiales, los cuales necesitan ser distribuidos. Con el paso del tiempo, los elementos materiales de las prácticas han tenido que ser físicamente relocalizados, así que los medios de transporte constituyen una parte importante en la circulación de materiales y, por lo tanto, en la potencial creación de nuevas prácticas. El diseño y operación de infraestructuras, los sistemas de servicios, así como las ciudades y redes de comunicación también pueden reflejar la desigualdad de acceso a las prácticas sociales.

Los significados como elemento de la práctica social, su forma de circulación, se da por asociación y clasificación. La dinámica relación entre el estatus de los participantes y los significados de las prácticas ha sido muy discutida porque es importante saber cómo las jerarquías sociales y culturales se reproducen y sustentan. Una posibilidad es que los significados se extiendan y se erosionen como resultado de procesos de asociación. Cuando un significado puede asociarse a otras prácticas que previamente son clasificadas como positivas, estos significados tienden a fortalecerse en la nueva práctica.

El enfoque del transporte hacia la práctica social es importante porque de esta manera los creadores de política pública pueden apostar por influenciar “la distribución de materiales, competencias y significados” en “la configuración de relaciones entre prácticas; la modelación de carreras de prácticas y a quienes las llevan, y en forjar y romper algunos vínculos, relaciones, redes y asociaciones involucradas”.

A diferencia del enfoque en el comportamiento, en el que los cambios son individuales y fáciles de evaluar, la perspectiva de la práctica social requiere intervenciones a nivel colectivo. Cambiar una práctica social implica modificaciones en la cultura compartida, ya sea a nivel nacional o supranacional, lo que hace más compleja su evaluación.

La teoría de la práctica social y particularmente la que proponen Shove et al., que le da el valor dinámico a las prácticas y la interrelación de sus elementos, permite analizar prácticas complejas como las de la movilidad cotidiana, pues los desplazamientos son acciones que derivan y se dirigen a diferentes nexos tangibles e intangibles, con la capacidad de revelar patrones de comportamiento que develan la sociabilidad humana.

Es por esto que se ha elegido para este estudio la perspectiva desde la práctica social para estudiar las prácticas de movilidad cotidiana, específicamente la práctica del uso del automóvil, y dado su alto peso cultural en el mundo, es necesario.

Para esto podemos definir que, como una práctica social dinámica, y desde los conceptos de la automovilidad, el uso del automóvil, deriva en sus elementos de la siguiente manera:

- Materiales: en el caso del uso del automóvil, serían la estructura urbana, las vías, carros, gasolineras, etc.
- Competencias: manejar, el mantenimiento de los automóviles, la licencia de manejo, etc.
- Significados: se asignan al automóvil de manera individual y colectiva, como independencia, masculinidad, entre otros.

Dadas los determinantes culturales de cada contexto social y geográfico, podemos decir que estos elementos pueden variar y es necesario analizarlos, así como sus relaciones, de manera particular.

1.3. Cultura global del uso del automóvil, hacia la hibridación cultural.

La cultura tiene la capacidad de redefinirse en los encuentros de fronteras culturales y, entonces, el significado social de un objeto o de una práctica puede ser reinterpretado. Cabe señalar que las fronteras culturales también pueden estar delimitadas por fronteras físicas. Se debe tener en cuenta que las ciudades, regiones y países generan sus propias formas culturales y de interpretar los significados de los objetos y de las prácticas sociales, por ello, estudiar la cultura es entender que siempre habrá una disputa entre lo local y lo global, porque el mundo actual está hiperconectado y las delimitaciones se difuminan en los múltiples procesos de interacción de las esferas socioculturales.

En este sentido, toda sociedad tiene cultura como un derecho que conlleva los modos más propios de organizarse y de generar estilos de vida que le pertenecen a cada una. De acuerdo con García (2004):

Dado que las condiciones de producción, circulación y consumo de cultura no ocurren en una sola sociedad, es como se reelabora el sentido interculturalmente. No solo dentro de una etnia, ni siquiera dentro de una nación, sino en circuitos globales, traspasando fronteras, volviendo porosos los tabiques nacionales o étnicos, y haciendo que cada grupo pueda abastecerse de repertorios culturales diferentes. (p.35)

La globalización, un proceso económico, tecnológico, social y cultural que conecta a los países, unificando mercados, sociedades y culturas, impacta fuertemente en la transformación cultural. Este fenómeno genera múltiples consecuencias culturales, analizadas principalmente bajo tres tesis: homogeneización, polarización e hibridación. Según Holton (2000), la homogeneización está lejos de ser la consecuencia dominante, y recuerda que actualmente se vive en una época de rápidos cambios sociales, donde el capital, la tecnología, las personas, las ideas y la información se mueven de manera implacable a través de un mapa de bordes políticos y límites culturales.

La globalización genera intercambios culturales que modelan prácticas y valores, creando nuevas prácticas y modos de vida. Esto puede llevar a la pérdida de identidad, dando lugar a culturas híbridas, resultado de la reestructuración social y la interrelación de distintas culturas. Las culturas, como muestra la historia, no son puras, sino producto de mezclas e influencias mutuas.

Es por esto por lo que, recientemente, una gran parte del debate de la globalización se ha dirigido a la pregunta sobre cómo las influencias globales son adoptadas, modificadas, transformadas e incluso rechazadas (Hahn et al., 2012) En este punto es fundamental entender que la globalización tiene muchas vertientes de análisis, entre los cuales se incluyen las ambigüedades y las contradicciones sociales, y es un reto explicar el rol de la globalización en estos conflictos.

Por su parte, García (2004) propuso el término de hibridación cultural, definido como los procesos socioculturales en los que la estructura o prácticas discretas que existen de forma separada se combinan para generar nuevas estructuras, objetos y prácticas. Desde esta perspectiva, la cultura, más allá de estar constituida por diversas influencias, logra interconectar elementos y adaptarlos a la propia, dejando a un lado las diferencias que trae consigo. Las ciudades latinoamericanas representan en su máxima expresión lo que García Canclini denominó culturas híbridas, que se distinguen por el entrecruzamiento y la yuxtaposición de diferentes tradiciones; es decir, son un entretejido cultural, un mestizaje.

El concepto de hibrididad cultural comenzó a estudiarse en la academia a principios del siglo XX, especialmente en sociología, antropología e historia. Autores como Robert Ezra Park, Georg Simmel y Alfred Schütz lo exploraron en estudios de inmigración urbana. Gilberto Freyre analizó la cultura híbrida en la sociedad colonial brasileña, y Melville Herskovits estudió el sincretismo religioso en Haití.

A mediados de siglo, el concepto se vinculó con resistencia y exclusión en Europa, destacando el análisis de Michel Foucault sobre heterotopías, espacios con dinámicas propias que pueden generar nuevos lugares. Sociólogos como Barthes, Bourdieu y Bakhtin investigaron la cultura de masas y su efecto subversivo en los discursos dominantes, mientras que Dick Hebdige estudió los “híbridos” en culturas juveniles, que combinan elementos dispares y desafían el orden establecido.

En función de lo anterior, la hibridación se centra en el intercambio cultural y la incorporación de elementos culturales de una variedad de fuentes dentro de prácticas culturales determinadas. Al igual que los híbridos biológicos, que combinan material genético de diferentes fuentes, las prácticas sociales híbridas mezclan elementos culturales de un amplio rango de fuentes (Holton, 2000). Como consecuencia de la hibridación, la idea de la hibridación cultural ha sido aplicada a fenómenos como la música, el arte contemporáneo y la literatura, así como a la vida religiosa y espiritual, donde muestra evidencias, pero, siguiendo a Holton, los resultados culturales de la globalización son más diversos y complejos.

García (2004) define la hibridación cultural como una forma de superar oposiciones binarias (tradicional/moderno, culto/popular), planteando que esta surge por la influencia de los medios de comunicación masiva, la descolección y la desterritorialización. Aunque García (1989) enfocó su análisis en radio y televisión, Internet ha amplificado su impacto, permitiendo acceso instantáneo a información global, lo cual intensifica la influencia en la sociedad.

Sobre eso, de Barros (2009) señala que la disolución de fronteras, junto con la convergencia tecnológica y mediática, genera cambios culturales profundos. García Canclini explica el descoleccionamiento como la mezcla de bienes simbólicos de élite y folclóricos, antes reservados para clases altas y ahora accesibles a todos, debilitando la vinculación rígida entre clase social y cultura. Sobre la desterritorialización, describe la separación de una cultura de sus territorios originales y la relocalización de símbolos en nuevos contextos, produciendo así significados distintos.

Según de Barros (2009) en la hibridación, analizada como un proceso de transformación cultural, se pueden distinguir tres metáforas para abordar su discurso, a saber, “tomar prestado”, se refiere a la economía y se entiende como un tipo de imitación que a veces tiene connotaciones positivas o negativas. Otra metáfora es la de “mezclar”: este término también puede tener el sentido de que la cultura de los que toman prestado no es lo suficientemente original, así que surge el concepto de aculturación, que sugiere la existencia de una cultura dominante y una subordinada. En esta línea, la noción de mezcla cultural ha caído en la metáfora de la fusión, que se ha extendido en los contextos de la cocina

y la música. Por último, presenta la analogía de “traducción” que fue difundido principalmente por Clifford Geertz, sobre la idea particular del texto como cultura. La noción de la interpretación tiene la ventaja de enfatizar el trabajo requerido para “domesticar” al extranjero, así como las tácticas y las técnicas empleadas. Es necesario identificar cuáles partes de la cultura se resisten a ser interpretadas y lo que se pierde en el proceso de traducción (Ackermann et al., 2012)

Teniendo en cuenta a Ackermann et al. (2012), hay una variedad de objetos que pueden ser híbridos: los artefactos (pueden ser la arquitectura, que recurrentemente combina elementos de diferentes tradiciones), las prácticas (pueden ser híbridas como aquellas de la mezcla de identidades religiosas) y las personas (pueden ser híbridas tanto de forma individual como colectiva). La hibridación también se presenta en una variedad de situaciones, contextos y lugares donde suceden los encuentros culturales. Por tal razón, es necesario dar una mirada a la geografía y la cronología, pero también a la sociología de la hibridación, porque cuando las culturas se encuentran, algunos individuos participan más que otros en el proceso y esto conlleva identificar la variedad de respuestas que la hibridación puede ocasionar. Finalmente, Burke (2009) distinguió cuatro respuestas del intercambio cultural: aceptación, rechazo, segregación y adaptación.

El análisis de los alcances de la globalización y los intercambios culturales es importante en el urbanismo para entender cómo estos impactan en las formas de vida. Sin duda, las ciudades y las prácticas que en ellas se desarrollan soportan un constante e incidente proceso de cambios que determinan los formas en que nos relacionamos como población como sistemas urbanos.

1.4. El automóvil como símbolo en la narcocultura y la cultura estadounidense

Desde la perspectiva del capítulo anterior, se busca entender las culturas que tienen influencia en la región norte de México y que puedan estar impactando en las formas de movilidad cotidiana en las ciudades de la región. Es por eso por lo que a continuación se desarrolla una contextualización de la narcocultura y la cultura estadounidense como culturas

dominantes del norte de México y que, además, presentan al automóvil como un símbolo cultural y hegemónico.

1.4.1. Narcocultura

La narcocultura es entendida como un fenómeno social que está presente en distintos países de Latinoamérica, pero predomina en Colombia y México, cada uno con rasgos característicos. Esta cultura es un mecanismo que permite la socialización de la narco-identidad, la cual se construye paulatinamente, como muchos aspectos de la cultura, conforme la sociedad va participando en ella, ya sea de manera voluntaria, destinataria o incluso forzada (Arias Henao, 2014).

Este fenómeno es la exposición del mundo del narcotráfico y del crimen organizado que se desarrolla en el imaginario colectivo; su elemento más importante es el poder de presencia y transformación cultural que posee (Maihold & Sauter de Maihold, 2012). Para Becerra (Becerra Romero, 2018) hay tres enfoques que permiten entender la narcocultura, primeramente como construcciones simbólicas, además, como generadora de expectativas de vida y como mecanismo de legitimación del tráfico de drogas.

La perspectiva simbólica se refiere a que la narcocultura se expresa como un conjunto de elementos simbólicos que tienen significaciones para quienes las consumen y se apropian de ellas. En palabras de Mondaca-Cota (Mondaca-Cota, 2012) la narcocultura es un fenómeno social que involucra prácticas sociales, costumbres y hábitos, además de formas particulares de identificación y de relacionarse, modos de manifestarse, de vincularse con objetos culturales de uso y consumo para construir, junto con otros componentes, formas simbólicas de la cultura.

Un símbolo particular de la narcocultura es Malverde, un personaje al que se venera como un santo religioso, se le hacen peticiones y se le dan ofrendas. En la Figura 2 se observa que sus seguidores vierten un licor costoso sobre una de sus estatuas, que es considerada un símbolo.

Figura 2
Malverde, símbolo de la narcocultura



Nota. Adaptado de *Narcocultura: reflejo del narco en las artes que se filtra en la sociedad*, por Sin Embargo, 2015. <https://www.sinembargo.mx/05-05-2015/1335499>

La segunda perspectiva se refiere a que muchas veces, al caracterizar la narcocultura, se evoca a las aspiraciones que esta genera porque los estilos de vida y los valores se convierten en anhelos, desde el consumo y la posesión de diferentes objetos, la adquisición de propiedades y la apropiación de símbolos particulares.

La narcocultura legitima el tráfico de drogas al normalizarlo socialmente como una actividad económica más. En México, desde los años 70, la cultura popular ha difundido esta visión a través de música, cine y documentales que destacan el estilo de vida de los narcotraficantes, incluyendo su habla, apariencia, vestimenta y hábitos de consumo (Becerra Romero, 2018).

Este fenómeno promueve estilos de vida específicos mediante elementos culturales visibles, destacando el consumo, la apariencia y la búsqueda de reconocimiento a través del dinero y el poder. Esto contribuye a la reproducción social en una sociedad marcada por el narcotráfico y la violencia. (Mondaca-Cota, 2014)

En *Jefe de Jefes*, Valenzuela (2014) expresó que los narcotraficantes son uno de los ejemplos límites del consumo y la presunción, a quienes no les basta con poseer los recursos, sino que los hacen visibles, conspicuos, pues consideran que ese es el camino que redime y justifica los riesgos. El art narcó se rodea de atributos que dan cuenta del “éxito

social”, representado en joyas, carros, aviones, ropa, casas-castillos, mujeres-trofeo, etc. y que se integran como parte de los productos disponibles para el consumo.

Adicionalmente, destacó la elevada ponderación del consumo, la exaltación del poder y la impunidad de los grupos y sujetos vinculados al tráfico de drogas, así como el elogio al estilo de vida asociado al narcotráfico. En concordancia, Ovalle (2007) indicó que entre los elementos asociados a la narcocultura están el derroche, la opulencia, la transgresión, el incumplimiento a la norma y el machismo.

El narcocorrido es clave en la descripción de la narcocultura. Según Valenzuela, aborda temas como la droga, el poder, el consumo ostentoso, el machismo, el regionalismo y la compleja relación con EE.UU. La ostentación y el consumo reflejan niveles de vida, poder e impunidad, expresados en objetos como carros, joyas, armas y mujeres exhibidas como trofeos.

Por su parte, Mondaca (2012) señaló que, como todo proceso, el de la narcocultura está en evolución constante, y no solo abarca elementos concretos del narcotráfico, como los narcotraficantes y sus objetos materiales, sino que también es un imaginario socialmente construido por múltiples agentes, participantes o no en el negocio del tráfico de drogas ilegales. Instalada en el noroeste de México, sobre todo en el Estado de Sinaloa, la narcocultura se ha extendido y es ampliamente aceptada en el resto del país, aunque su instauración data de muchos años en la frontera norte y sus colindancias con los Estados Unidos.

En la narcocultura se le otorgan funciones y significados al automóvil, lo cual interesa en esta investigación, puesto que se pretende explorar cómo estos pasan a formar parte de la movilidad cotidiana.

En la narcocultura, el automóvil adquiere funciones y significados que influyen en la movilidad cotidiana. Los narcotraficantes han transmitido a la cultura popular un estilo de vida ligado al uso del automóvil para transportar mercancía, dinero y armas. Modifican sus vehículos, aplicando blindaje casero, para asegurar su protección ante ataques. En la Figura 3 aparece un ejemplo de modificaciones de seguridad aplicadas a automóviles.

Figura 3

Tanque construido por cartel mexicano



Nota. Adaptado de 7 incredible narco tanks built by Mexican cartels por Bender, 2015. <https://www.businessinsider.com/most-amazing-narco-tanks-2015-2>

En el negocio del narcotráfico, tanto la mercancía como las personas necesitan ser transportados, motivo por el cual los vehículos son imprescindibles y necesitan ser seguros para, en muchas ocasiones, pasar desapercibidos. En la Figura 4 aparece un ejemplo de modificación para transportar grandes cantidades de dinero.

Además de las funciones estratégicas que se le han asignado al automóvil, estos sirven para distinguir a los narcotraficantes, quienes exhiben su estilo de vida ostentoso. Las joyas, las trocas arregladas, los carros o la ropa lujosa y a la moda se exhiben en los bulevares como si estos fueran una gran pasarela urbana (Valenzuela Arce, 2014). El poder adquisitivo de los narcotraficantes, antes utilizado para pasar desapercibidos, ahora los distingue mediante automóviles vistosos y costosos. En la vida pública, estos vehículos destacan por sus modificaciones: sistemas de sonido de alto volumen, motores potentes, aditamentos deportivos y luces llamativas.

De acuerdo con Valenzuela Arce (2014), este estilo de vida:

Es una nueva manera de la 'distinción' —analizada por Bourdieu—, en la que sus códigos se establecen a partir de la mediación tecnológica. Los objetos electrónicos, como celulares y beepers, conforman los nuevos elementos de ostentación y del consumo,

pues permiten la visibilidad. Sin ser exclusivo de la narcocultura estos aditamentos, además de facilitar la comunicación, expresan el alma de la sociedad contemporánea y se incorporan de manera amplia a los satisfactores disponibles de los narcos. (p. 1)

El concepto de masculinidad en la narcocultura, especialmente en el narcocorrido desde los años 80 y 90, evolucionó de valores tradicionales como el honor y la valentía hacia la ostentación de riqueza (residencias, autos de lujo, joyas), el poder sobre otros (autoridad, armas, protección personal), la fama y el disfrute de placeres (alcohol, fiestas, mujeres) (Nuñez Noriega, 2017).

Para Ovalle (2007):

Tener el reloj de la mejor marca y el más costoso, andar con la mujer más bonita, ir a los mejores sitios, tener la casa más vistosa, los automóviles más lujosos son expresiones de la búsqueda de aceptación de los sujetos. (p. 117)

En este contexto, el consumo representa una lucha simbólica con la que se busca “dar una impresión”, “hacer creer” e “inspirar respeto o confianza” (Pompilio Sartori Carlos Walter, 2012); así, se trata de prácticas sociales en las que se visibiliza el poder económico del mundo del narcotráfico.

A lo largo de su investigación, Mondaca (2012) presentó algunos ejemplos que destacan el uso del automóvil y la ciudad en el entorno de la narcocultura:

Por la noche las calles de Culiacán se viven de otra manera. La etnografía nocturna refleja otra perspectiva de la narcocultura en su vinculación con algunos objetos, especialmente los carros y camionetas de último modelo, nacionales e importados, con predominio de las líneas alemanas. La cita, un conocido café ubicado en el boulevard Sinaloa y Ciudad de Puebla, entre el boulevard Dr. Mora y avenida Eldorado. Decenas de autos y camionetas, nuevos todos, comienzan a rodar por las calles del sector. Es el escenario de la socialidad, del estar juntos. Entre el chirriar de llantas y acelerones de las camionetas y autos Mercedes Benz, Lamborghini, BMW, Audi, Ferrari, Camaro, Lobo; y de otros menos lujosos,

como Jetta, Honda, Jeep o Nitro; jóvenes, adolescentes, adultos, hombres y mujeres recorren la calle, o cruzan las avenidas a alta velocidad con la complacencia de patrullas de tránsito que cuidan el (des)orden. (p. 1)

En este caso, los automóviles lujosos otorgan distinción y permiten apropiarse de lugares específicos, pues la recurrencia de personas marca el lugar donde se pueden admirar a los personajes.

En 2019, el gobierno mexicano hizo una subasta de automóviles confiscados al narcotráfico, entre los que destacaron el Ford Shelby, Lamborghini, Corvette, Mercedes Benz, Camaro; automóviles clásicos de colección, como el Volkswagen Sedan 1951 y el Ford Mustang 1977; automóviles deportivos y de lujo, y camionetas tipo pick up. Todos ellos con modificaciones para hacerlos más llamativos, que van desde la pintura, los rines y las llantas hasta luces y faros más potentes.

En la Figura 5 se muestran este tipo de automóviles, los cuales fueron confiscados y subastados por el gobierno de México.

Figura 5

Automóviles confiscados al narcotráfico en subasta en Los Pinos



Nota. Adaptado de La “inérita e histórica” subasta de autos decomisados al narco por el gobierno de México por Infobae, 2019. <https://www.infobae.com/america/mexico/2019/05/27/la-inedita-e-historica-subasta-de-autos-decomisados-al-narco-por-el-gobierno-de-mexico/#:~:text=En%20febrero%20de%20este%20a%C3%B1o,a%20programas%20de%20apoyo%20social>.

En el norte de México proliferan los negocios de tuneo para automóviles, motocicletas y otro tipo de vehículos deportivos, e incluso hay cuentas en redes sociales dedicadas a exhibir este tipo de vehículos. En la Figura 6 aparece un ejemplo de modificación: un auto tipo Jeep tiene llantas más grandes que las originales, luces led y una especie de armadura al frente.

En la investigación de Mondaca (2012) también se encuentran relatos donde se perciben indicios de la impunidad e incluso complicidad con la autoridad.

En la avenida principal de la Isla Musala también hay arrancones. No importa que sea en tramos cortos, hay que mostrar el poder del motor arreglado, la troca de El Chiquilín: en una troca X5/Seguido me ven pasar [...]. La (narco)cultura de la impunidad se evidencia en cada infracción, los carros son estacionados en doble fila, en el mejor de los casos, en otros, simplemente cierran la calle y detienen la circulación obligando a las demás personas a cambiar de ruta o las hacen esperar hasta que ellos quieran moverse. Dan las 12 de la noche y no se ven patrullas ni otro tipo de vigilancia. (p. 207)

La impunidad en la narcocultura está ligada al poder, y el automóvil se convierte en símbolo de autoridad que desafía la ley. Así, el uso de autos en este contexto implica transgresiones como el incumplimiento de normas de tránsito. Según Valenzuela (2009) se observa en jóvenes que realizan “arrancones” en autos lujosos y ostentan poder mediante su apariencia y vehículos, imponiéndose en el espacio urbano.

En estos espacios en que la ilegalidad, la imposición y el poder predominan, se puede entender mejor la narcocultura, que está en las calles, en los actos, en los usos de la ciudad. En la vida cotidiana se encuentra la configuración de los símbolos y los significados que podrían modelar el uso del automóvil y transformar la relación de los habitantes de las ciudades del norte de México en cuanto a las formas de desplazamiento. Entender estos aspectos es fundamental para la presente investigación, no porque sean el objeto de estudio, sino porque develan el contexto en el que se desenvuelve la práctica del uso del automóvil en Culiacán.

Según Becerra, el automóvil engloba tres elementos que explican la narcocultura: 1) conlleva una construcción simbólica que va más allá

de sus usos prácticos; 2) genera expectativas de vida en tanto se trata de un objeto de deseo; y 3) funge como mecanismo de institucionalización de la narcocultura, pues, tal como lo explicó Sánchez (2009) el uso del automóvil corresponde al sobreentendido de que simboliza aceptación y respeto social en una sociedad influenciada por la narcocultura.

Aunado a esto, la música en los automóviles también funciona como elemento distintivo y constituye una forma de discurso explícito, dado que evidencia la manera en que la narcocultura permea la vida cotidiana, pues suele pasar los límites de las viviendas y los automóviles y mezclarse con el ruido urbano. “Así es como cumple una función de ideologización, de resistencia o de recurso lúdico; está presente en la alegría, la tristeza, en el dolor y las interminables conjunciones de amor y desamor” (Valenzuela Arce, 2014 p.29).

1.4.2. La cultura estadounidense

La americanización es un proceso que se da en todo el mundo y que implica la introducción de los estilos de vida sociales, económicos y culturales de Estados Unidos en los de otros territorios geográficos. Este proceso es estudiado porque se ha manifestado como un síntoma irremediable de la modernidad. Para Echeverría (2008) el interés de identificar lo que es “americano” en los procesos de modernización del mundo contemporáneo se da porque hay una tendencia al deterioro de la vida económica, social y política, el cual está orientado por la modernidad capitalista liderada por la versión “americana”.

El autor también señaló que la característica más determinante de la “americanización” en la modernidad capitalista es lo que podría llamarse *hybris* americana, un proceso que lleva a la naturalización de lo artificial, es decir, a que la “forma natural” de la vida humana se resuma en la “forma de valor”. De esta manera, la modernidad americana promueve el consumismo e impone el triunfo del American way of life sobre otros modos de vida, lo que implica ser moderno en el mundo actual bajo el modelo capitalista.

La cultura estadounidense ha difundido estándares con respecto al éxito económico y los estilos de vida. El concepto del sueño americano

está asimilado culturalmente en todo el mundo y hace referencia a la participación del éxito económico a través del consumo y los bienes materiales (Carosio, 2010); no obstante, con la expansión de esta cultura hay consecuencias, pues al beneficiarse de las posesiones materiales y lo que ello implica se desarrollan excesos, abusos, endeudamientos y fraudes, factores que desencadenan la deshumanización.

Este triunfo de la imposición del estilo de vida americano y los estándares del sueño americano como un referente de progreso suele darse por medio de procesos culturales, y la propagación de los símbolos culturales americanos tiene lugar en diferentes áreas de la vida cotidiana: el cine hollywoodense, la comida rápida, la música (rock y jazz) e incluso la vestimenta, símbolos que están ahí sin que se esté pensando estrictamente en su procedencia.

Tanto la motorización como la historia cultural del automóvil son procesos originados en Estados Unidos que se han proyectado hacia el resto del mundo, lo que ha provocado un modelo de ciudad extendida, dispersa y fragmentada. Históricamente, los cambios tecnológicos y sociales en el transporte han influenciado los trazos de las ciudades y, por ende, los patrones de asentamientos humanos. El éxito de la movilidad basada en el automóvil fue el triunfo de la industria del auto concebida en Detroit durante el siglo XX, luego de los conceptos de Henry Ford y Frederick Winslow Taylor sobre la cadena de montaje, el cronómetro de movimientos y la producción estandarizada y en masa (Covarrubias V., 2012)

De manera acelerada, este modelo de ciudad cruzó fronteras y empezó a cambiar las ciudades, con todo y sus variaciones locales, de geografía, extensión, culturales, etc., y resulta evidente que gracias a esta transformación, a partir de la motorización masiva, la configuración de las ciudades se ajustó para que el automóvil circule libremente y por encima de cualquier otra forma de movilidad, así que se constituye en el protagonista de las ciudades actuales.

El automóvil es el objeto de consumo máximo y parte de la asimilación cultural que sucede en México respecto a Estados Unidos tiene que ver precisamente con su uso, debido a que representa la modernidad para el mundo occidental. De acuerdo con Cresswell (2006) “la simple pala-

bra moderno parece evocar imágenes de movilidad tecnológica, como el automóvil, los aviones, naves espaciales, etc.” Bajo esta premisa se procede a analizar algunos fenómenos del automóvil que derivan de la relación México-Estados Unidos.

Un ejemplo de las nuevas formas de desplazarse y utilizar el automóvil es la proliferación de restaurantes y otros servicios que pueden obtenerse sin salir de este, lo que se conoce como drive-thru. Se trata de un tipo de servicio que nació en Estados Unidos en la década de 1930 (Sickels, 2004) y se ha extendido a lo largo del mundo, principalmente por las cadenas de comida rápida estadounidense que se instalan con este servicio.

El antecedente de los drive-thru son los drive-in, introducidos en 1920 por el restaurante Kirby’s and Jackson’s Texas Pig Stand (Smith, 2012) con la idea de que los comensales condujeran hasta el estacionamiento del restaurante, su orden fuera atendida ahí mismo y recibieran los alimentos. En esta época, el automóvil era la última moda, por lo que las personas manejaban para casi cualquier cosa, no solo para conducir al trabajo o realizar actividades obligatorias. En la Figura 6 aparece uno de los primeros establecimientos con drive-thru.

Figura 6
El primer drive-thru, In-n-out Burger



Nota. Adaptado de Drive-thru o comprar sin bajar del coche. Del banco que permitía hacer ingresos sobre ruedas al triunfo del McAuto y compañía por Murias, 2020.

Sumado a esto, el automóvil comenzó a formar parte de la recreación, la aventura y el romance, lo cual le otorgó valores no asociados a su

objetivo principal, que es desplazarse. Si bien el uso de los drive-in fue decayendo, los drive-thru proliferaron hasta ser una parte esencial de la industria de los alimentos preparados, incluso ha pasado a estar presente en otros servicios.

En las ciudades del norte de México se encuentran, entre otros, servicios de cambio de divisas, venta de cerveza, tiendas de conveniencia, farmacias y pagos de servicios básicos (como la electricidad o el agua potable) que ofrecen servicio drive-thru, los cuales suelen ser negocios de iniciativa local, no solamente están en las grandes franquicias estadounidenses.

La evolución de los automóviles va de la mano con la demanda de quienes los usan, así que, conforme a sus exigencias, se diseñaron diferentes estilos, colores y modelos que se adecuaron a sus gustos individuales, que también incluían mayor velocidad.

En este contexto, el automóvil contribuyó a desarrollar las características que se mezclaron con el “estilo de vida americano”, entre ellas el individualismo, el consumismo, el confort y la mezcla de la baja y la alta cultura (Giucci et al., 2012)

Desde el punto de vista de Urry (2004), todo el sistema de la automovilidad es un monstruo que ha extendido la individualidad a las esferas de la libertad y la flexibilidad. En efecto, el automóvil tiene esta fuerte dimensión de individualidad que le permite ser leído cuando es usado y deja ver elementos relacionados con los individuos que lo conducen o que se transportan en él (Anta Félez, 2015).

A finales de los años 40, la ciudad de Los Ángeles (California) sufrió una transformación debido a los grandes suburbios construidos, lo cual dio lugar a una mayor dependencia del automóvil. Al mismo tiempo surgió un nuevo interés por los automóviles modificados, sobre todo los de segunda mano para quienes no podían adquirir los nuevos modelos. Esto se debe a que los veteranos mexicoamericanos que regresaron al área de Los Ángeles después de la Segunda Guerra Mundial para buscar trabajo fueron una de las fuentes principales de la demanda de automóviles en esa época, apoyados por un beneficio de \$ 20 dólares semanales que comenzaron a recibir después de 1945. Las habilidades mecánicas adquiridas en sus años de servicio militar fueron prontamente aplicadas a sus automóviles (Tatum, 2011)

A principios de los 50, los automóviles preferidos en los barrios mexicanoamericanos eran el Chevrolet Deluxe 1948, el Fleetline 1948, el Chevrolet hardtop 1950 y el Mercury 1950. En ese momento se utilizaron llantas más pequeñas para bajar los automóviles solo unos centímetros por encima del suelo, lo que además era más barato; también cortaban las bobinas de la suspensión para bajarlos más o agregaban objetos pesados en la cajuela (Tatum, 2011). Luego de esto, pronto se comenzaron a crear los clubs de Lowriders, y los propietarios tomaron el espacio público para reunirse y exhibir sus automóviles modificados.

Este tipo de prácticas no solo eran algo material, en realidad hay otros significados ligados a esta tendencia, la cual se produce en el espacio social y se apodera de este; y aunque no se trataba de un acto político, la existencia de este fenómeno sí lo fue al realizar tales prácticas en espacios urbanos tan diversos y con una estratificación social tan dividida (Chappell, 2012)

Figura 7
Automóvil modificado al estilo Lowrider



Nota. Adaptado de Cultura lowrider: Una perspectiva del arte automotriz que une tradición y modernidad por TORK, 2024.

<https://tork.news/autos/Cultura-lowrider-Una-perspectiva-del-arte-automotriz-que-une-tradicion-y-modernidad-20241122-0012.html>

Posteriormente, en los 70, la comunidad afroamericana aportó algunos cambios, como las suspensiones operadas desde dispositivos electróni-

cos; y para los 80, junto con la crisis energética y la llegada de los autos compactos, la cultura Lowrider fue disminuyendo (Platas, 2019) aunque en la actualidad sigue presente, como se puede ver en la Figura 9, que es una exhibición lowrider contemporánea. Más tarde, en los 90, raperos famosos como Snoop Dogg y Dr. Dre comenzaron a utilizarlos en sus videos, lo que aportó a su resurgimiento. Actualmente, hay comunidades lowriders en Los Ángeles, San Diego, Texas y Florida, las cuales se fusionan con las de Tijuana y Mexicali, y se han extendido a otras ciudades de México, como Guadalajara y Monterrey.

Capítulo **II**

Análisis de la dinámica de la práctica social del uso del automóvil a través del discurso

2.1. Metodología aplicada

El enfoque de investigación que se presenta en este libro es cualitativo, ya que se basa en analizar las subjetividades que derivan del uso del automóvil por medio de una metodología etnográfica, pues se buscó describir e interpretar la dinámica de la práctica social del uso del automóvil en un contexto social y geográfico donde convergen culturas donde predomina la hegemonía de este medio desplazamiento.

Tal como se ha explicado, la dinámica de la práctica social se compone de materiales, competencias y significados que son característicos de cada contexto geográfico y social en el que son ejecutados. Es por esto por lo que la práctica social del uso automóvil es analizada en la presente investigación desde estos elementos. Para ello, se toman los discursos de los sujetos que portan la práctica, a fin de detectar cómo se materializan estos elementos y encontrar las conexiones entre los factores que permiten que la práctica ocurra.

El enfoque en la cultura local que presenta este estudio plantea que hay elementos particulares de la cultura de las ciudades del norte de México que son producto del intercambio e interacción de distintos elementos culturales, cuyos factores son determinantes en la elección del uso del automóvil privado como medio para la movilidad cotidiana.

Se determina para esta investigación un enfoque desde los elementos de la hibridación cultural que se relacionan con el uso del automóvil privado y que según las teorías determinadas son la desterritorialización, la descolección, la influencia de los medios y la reconversión de lo público y lo privado en la ciudad actual. Estos aspectos se identificarán en la ciudad que representa el caso de estudio y en el discurso de los sujetos analizados, en busca de asociarlos con los elementos de la dinámica de la práctica social.

A efectos de esta investigación, se delimitó el espacio donde ocurre la práctica social del uso del automóvil y donde se detectan las particulari-

dades de esta, las cuales derivan de la cultura de ese territorio. El norte de México recibe influencia cultural de Estados Unidos de América, y además es la región donde nace la narcocultura y, por lo tanto, donde esta es llevada a su máxima expresión. Así se hipotetiza que la mezcla de estas culturas derivará en modos particulares de materiales, competencias y significados de la práctica del uso del automóvil que están incentivando su utilización.

En específico, las ciudades del norte de México tienen condiciones sociodemográficas, geográficas y de rol dentro del Sistema Urbano Nacional (SUN) que crean procesos particulares. Así que esta investigación, aparte de describir la práctica social del uso del automóvil en estas ciudades, pretende explicar cómo este fenómeno se puede dar gracias a los procesos culturales que tienen lugar en esta región. Para ello, se toma en consideración el tamaño de la ciudad, su historia y localización geográfica, aspectos que también conforman los procesos culturales que podrían repercutir en las prácticas sociales. Incluir esto es fundamental porque no se puede desligar la historia, la geografía y las condiciones de la ciudad de lo que está pasando en esta.

La ciudad de Culiacán se eligió porque está envuelta en la narcocultura por ser la cuna de uno de los capos más prolíferos del crimen organizado, quien ha tenido mucha influencia en la cultura popular. Además, en esta ciudad se detectan empíricamente prácticas de movilidad y uso del automóvil similares a las de las ciudades ubicadas en el borde fronterizo. Culiacán también es una de las zonas donde más ha crecido el parque vehicular, y en 2017 el Estado de Sinaloa ocupó el primer lugar en accidentes fatales de tránsito.

En cuanto a la temporalidad de la investigación, esta se basó en un corte actual de la realidad, pues las entrevistas, aunque indagaron sobre las relaciones pasadas con el uso del automóvil, no estuvieron enfocadas en construir la historia de este como práctica social.

Al aplicar los métodos planteados en esta investigación se tomarán en cuenta las variables y los componentes de carácter cualitativo. El uso del automóvil como práctica social se compone de los elementos mencionados en la sección acerca de la práctica social, según el concepto de práctica social dinámica de Shove, Pantzar y Watson (2012), a saber:

Materiales: en el caso del uso del automóvil, serían la estructura urbana, las vías, carros, gasolineras y todo tipo de aspectos físicos que se necesiten para llevar a cabo la práctica.

Competencias: manejar, el mantenimiento de los automóviles, la licencia de manejo, así como cualquier otra habilidad que sea requerida para hacer uso del automóvil

Significados: se asignan al automóvil de manera individual y colectiva, como independencia, masculinidad, entre otros.

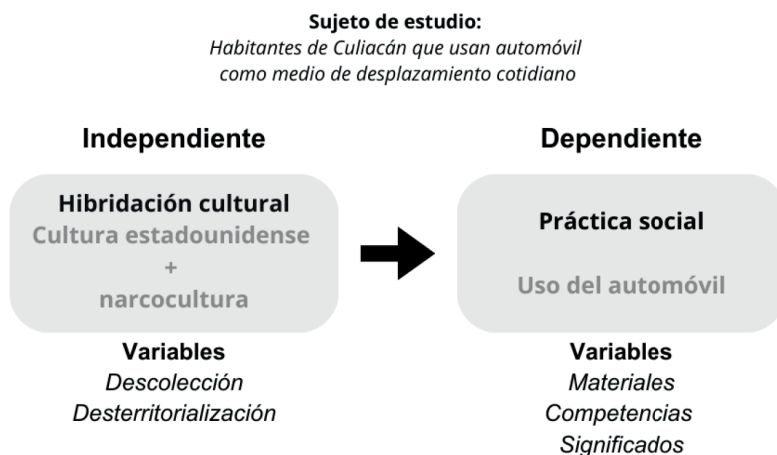
Una práctica como el uso del automóvil depende de combinaciones específicas de materiales, competencias y significados (que son sus variables), y está en constante evolución, al igual que estos factores. Para abordar esto es necesario considerar la estrecha relación entre el vehículo, el conocimiento, las habilidades requeridas para mantenerlo en movimiento, los significados de los conductores y los pasajeros.

La hibridación cultural es un concepto clave que se tomó como dependiente, y sus variables son la descolectión, la desterritorialización y la influencia de los medios de comunicación (García Canclini, 1989). Para construir esta hibridación, que en el caso de las prácticas de movilidad cotidiana de la ciudad intermedia del norte de México da como resultado un predominio del uso del automóvil, como se planteó en la hipótesis, es necesario definir precisamente el uso del automóvil como práctica social por sus tres elementos (materiales, competencias y significados), que, para efectos de diseño metodológico de esta investigación, se consideran como variables. La operacionalización de estos conceptos y sus variables se describe en la Figura 8.

El concepto de práctica social del uso del automóvil se analiza en dos dimensiones: la cultura estadounidense y la narcocultura, culturas que convergen en el territorio del norte de México y están marcadas por las particularidades del uso del automóvil.

Figura 8

Operacionalización de conceptos y variables



Una práctica como el uso del automóvil depende de combinaciones específicas de materiales, competencias y significados (que son sus variables), y está en constante evolución, al igual que estos factores. Para abordar esto es necesario considerar la estrecha relación entre el vehículo, el conocimiento, las habilidades requeridas para mantenerlo en movimiento, los significados de los conductores y los pasajeros.

Para entender la generación de las escalas de análisis, a continuación, se presentan las fuentes de donde se retomaron las variables.

Primeramente, se explica la operacionalización de las variables de la dinámica de la práctica social del uso del automóvil desde la dimensión de la cultura estadounidense. La esquematización de esta dimensión se puede observar en la Tabla 1.

Respecto a la variable que representan los materiales, se consideraron dos componentes: “características de los automóviles” e “infraestructura para el uso del automóvil”. Del componente “características de los automóviles” se plantean dos escalas de análisis: marca/tipo de automóvil y modificaciones al automóvil. En el caso de la primera, para la dimensión de la cultura estadounidense se delimitan las preferencias por marcas de automóviles estadounidenses (GMC, Ford) y los tipos que

son más utilizados por los estadounidenses (pickups, SUV, deportivos). Además, se seleccionaron las marcas de automóviles más vendidas en E.E.U.U. durante el 2020, que fueron Ford, Toyota, Chevrolet, Honda, Nissan, Jeep, RAM, Hyundai, Subaru y Kia (Fernandez, 2020)

Respecto de las modificaciones al automóvil, en la dimensión de la cultura estadounidense se retoman las modificaciones derivadas de este territorio y que se plantearon en el marco teórico de esta tesis, que son las modificaciones tipo lowrider, las cuales involucran modificaciones en las llantas, las suspensiones, el sistema de sonido y la pintura.

En el componente “infraestructura para el uso del automóvil”, en primer lugar, se estableció un panorama general de lo que se considera infraestructura exclusiva para el automóvil en la movilidad cotidiana. Así, se tienen las escalas de análisis cualitativa: infraestructura pública, estacionamiento y gasolineras, de las cuales se buscan opiniones, usos y experiencias que los usuarios del automóvil tienen en la ciudad de Culiacán. Este componente solo se analiza en la dimensión de “cultura estadounidense”, dado que esta promueve la infraestructura orientada al automóvil y, en algunos casos, el rechazo de sus alternativas por la forma en que los sistemas de movilidad estadounidenses implementan la infraestructura. Por esta razón se agregó la escala de medición “drive-thru”. Como ya se explicó, este tipo de infraestructura se utilizó por primera vez en Estados Unidos y se extendió en todo el mundo como una forma de prestar servicios exclusivamente en el auto, a fin de brindarles comodidad a los usuarios, lo que promueve el uso de este medio de transporte.

Cabe señalar que las agencias de ventas de autos, los talleres de reparación y de modificación de automóviles no se consideraron como infraestructura para el automóvil, pues no se utiliza de manera cotidiana ni interfiere significativamente en las rutinas de movilidad diaria de las personas.

Para la variable de las competencias se tuvieron en cuenta tres componentes: “acreditaciones para el uso del automóvil”, “transgresiones al reglamento de tránsito” y “penalizaciones de tránsito”.

Con base en la teoría de la dinámica práctica social, donde las competencias son habilidades, técnicas y conocimientos requeridos para utilizar

una práctica, para el automóvil se consideraron como “acreditaciones para el uso del automóvil” aquellas que son validadas por las autoridades de tránsito de la ciudad de Culiacán, por ello, las escalas de análisis para este componente son: licencia para conducir, refrendo y seguro.

Se busca explorar diversas “transgresiones al reglamento de tránsito” cometidas o no por los habitantes de Culiacán, así que en la escala de medición aparecen: alta velocidad, estacionarse en lugares prohibidos, no respetar “ALTOS” y no respetar semáforos. Por ser escalas de análisis cualitativas, y dado que se aplicará la entrevista semiestructurada para recabar estos datos, las escalas de análisis pueden variar, pues se pretende que la entrevista esté dirigida para que pueda surgir información fuera de los componentes y las escalas de análisis establecidos. Adicionalmente, se quiere conocer si las personas cometen o no este tipo de transgresiones u otras, así como sus razones para hacerlo.

Respecto a las “penalizaciones de tránsito”, estas se considera como escala de medición las multas aplicadas por cometer las trasgresiones. Esta parte se analiza para conocer si las personas tienen infracciones o no, y si se responsabilizan de estas realizando los pagos correspondientes.

Los datos cualitativos obtenidos en los tres componentes que integran la variable de las competencias se orientan a la legalidad, o sea, al cumplimiento de las acreditaciones, es decir, no transgredir el reglamento de tránsito y pagar las penalizaciones, considerando que la cultura estadounidense maneja una política legislativa de tránsito muy eficiente y que promueve “la solidaridad vial experimentada a través de la prevención y una permanente conducta de cooperación hacia sus semejantes, la educación vial orientada a la formación de una conciencia y voluntad de cumplimiento de las normas que regulan la circulación vehicular. (Pirota, 1999)

Respecto a los significados que se identifican desde la bibliografía que estan relacionadas con la cultura estadounidense, se consideraron la individualidad, el éxito económico, el éxito profesional, la modernidad y la libertad. Estos significados surgieron de lo planteado por Cresswell (2006), quien planteó la idea de la movilidad como libertad en el periodo moderno temprano, idea que comenzó a tener sentido cuando la libertad se convirtió en un derecho. Además, explicó que el individuo moderno

es móvil, y al hablar de modernidad evocó a la tecnología. Respecto al “éxito económico” y al “éxito profesional”, estos significados surgieron en la cultura estadounidense desde la implantación del american way of life, del que la movilidad social y la ética de trabajo forman parte.

Tabla 1
Operacionalización de las variables de la práctica social del uso del automóvil desde la dimensión de la cultura estadounidense

Concepto	Dimensión	Variable Independiente	Componente	Escala de análisis			
Práctica social	Cultura estadounidense	Materiales	Características de los automóviles	Marca/tipo de automóvil		Modificaciones al automóvil	
				Preferencias por marcas de origen y/o preferencia en EE. UU., como GMC, Ford, Chevrolet, Toyota. Preferencia por camionetas de trabajo, SUV, pickup y/o deportivos.		Preferencias por modificaciones al automóvil que son comunes en EE. UU. y en la frontera norte como pintura, rines, llantas y sonido.	
				Razones por las que tiene esas preferencias.		Razones por las que prefiere y/o realiza estas modificaciones.	
			Infraestructura para el uso del automóvil	Infraestructura pública	Estacionamiento	Gasolineras	Drive-thru
				Valoración de las vialidades, semaforización, banquetas, señalización, etc.	Valoración de la disponibilidad de estacionamiento en el espacio público y privado.	Valoración de la disponibilidad de gasolineras.	Valoración de uso y preferencia de servicios mediante esta tipología de manera formal e informal.
		Competencias	Acreditaciones para utilizar el automóvil	Licencia para conducir		Refrendo	Seguro
				Razones por las que porta esta acreditación y su valoración.		Razones por las que paga esta acreditación y su valoración.	Razones por las que paga esta acreditación y su valoración.
			Transgresiones al reglamento de tránsito	Alta velocidad	Estacionamiento prohibido	Altos	Semáforos
				Razones por las que respeta este elemento del reglamento.	Razones por las que respeta este elemento del reglamento.	Razones por las que respeta este elemento del reglamento.	Razones por las que respeta este elemento del reglamento.
			Penalizaciones al reglamento de tránsito	Infracciones			
				Razones por las que paga las infracciones que comete o ha cometido y la valoración de esta penalización.			
		Significados	Individualidad	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.			
			Éxito económico	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.			
			Éxito profesional	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.			
			Modernidad	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.			
			Libertad	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.			

Se explica a continuación la operacionalización de las variables de la dinámica de la práctica social del uso del automóvil desde la dimensión de la narcocultura. La esquematización de esta dimensión se puede observar en la Tabla 2.

Al igual que en la dimensión de la cultura estadounidense, se tienen como escalas de análisis marca/tipo de automóvil y modificaciones al automóvil. En cuanto al primer componente, para la dimensión de la narcocultura se consideran los vehículos que están representados en otras formas objetivadas de la narcocultura, como los narcocorridos. Según Mondaca (2012) y Valenzuela (2014) los automóviles ostentosos, de lujo y camionetas de trabajo son de marcas como Mercedes Benz, Lamborghini, BMW, Audi, Ferrari, Camaro, Lobo, Jetta, Honda, Jeep o Nitro.

En cuanto al segundo componente que aborda las modificaciones al

automóvil, para la dimensión de la narcocultura se tuvo en cuenta lo que Mondaca y Valenzuela denominaron modificaciones habituales entre los seguidores de la narcocultura: polarizados, rines cromados, modificaciones de estilo deportivo y motores grandes y arreglados.

Para la dimensión de la narcocultura no se consideró el componente “infraestructura para el uso del automóvil” porque con la información del marco teórico se concluyó que no es posible afirmar que la narcocultura ha influido de forma directa en la infraestructura para el uso del automóvil.

Respecto de la variable de las competencias para el uso del automóvil, se consideran los mismos componentes y escalas de análisis que en la dimensión de la cultura estadounidense, sin embargo, en estos se espera una orientación hacia la ilegalidad, en busca de la impunidad, la cual, según Mondaca (Mondaca-Cota, 2012) y Valenzuela (2014) es una forma de objetivar el narcotráfico, así que forma parte de la narcocultura. Para ilustrar esto, los autores dieron ejemplos de cómo se generan actos ilegales que quedan impunes desde el uso del automóvil.

Finalmente, se incluyen los significados en la narcocultura en general, aunque para definir las escalas de análisis se toman como base los significados de masculinidad, poder, ostentación y distinción.

Siguiendo a Núñez y Núñez (2019) en la narcocultura existe una especie de disputa sobre sus significados, la cual pone en juego ciertos capitales sociales y simbólicos que se centran en el sentido del honor. Así mismo plantearon:

Entre las formas objetivadas de la narcocultura se pueden encontrar los siguientes: vestimenta costosa, vehículos de lujo, música de narcocorridos dedicada a ellos, figuras religiosas católicas, consumo ostentoso, acciones filantrópicas y otras no reconocidas por la Iglesia. Sus significaciones se relacionan con poder, machismo, consumismo, poder adquisitivo, altruismo, heterosexualidad, marginación, estatus, importancia, regionalismo, paternalismo, identidad de clase y exclusión, entre otras.

Las definiciones del poder expresado por el uso del automóvil desde la dimensión de la narcocultura se retoman de lo que plantea Mondaca (2012):

Así como el consumo suntuario, expresado en la narcocultura, cristaliza aspiraciones de éxito y de poder, también lo hace idealizando una condición de grandeza para quienes participan de ella, a través de elementos visuales portadores de una estética, que son objetivados en los espacios que habitan.

Así mismo, la distinción que aporta el automóvil en el contexto de la narcocultura, según Valenzuela (2014) surge de las preferencias por la estridencia, la poca discreción estética, el chillar de las llantas de los automóviles, los altos volúmenes de sonido que se utilizan en los automóviles arreglados para llamar la atención en el espacio público, mientras se mantiene una actitud de alevosía que termina por legitimarse con las armas de fuego.

Tabla 2
Operacionalización de las variables de la práctica social del uso del automóvil desde la dimensión de la narcocultura

Concepto	Dimensión	Variable Independiente	Componente	Escala de análisis					
Práctica social	Narcocultura	Materiales	Características de los automóviles	Marca/tipo de automóviles		Modificaciones al automóvil			
				Preferencias por marcas con fuerte preferencia en el contexto de la narcocultura y el narcotráfico como Audi, Corvette, Hummer, Mercedes Benz, así como autos grandes, autos de lujo.		Preferencias por modificaciones al automóvil que son comunes en el contexto de la narcocultura y el narcotráfico como pintura, rines, polarizados ilegales, luces, faros y demás aditamentos, así como aquellos que son exclusivos de las autoridades y elementos de seguridad.			
				Razones por las que tiene estas preferencias.		Razones por las que prefiere y/o realiza estas modificaciones.			
		Competencias	Acreditaciones para utilizar el automóvil	Licencia para conducir		Refrendo		Seguro	
				Razones por las que no porta esta acreditación y su valoración.		Razones por las que no paga esta acreditación y su valoración.		Razones por las que no paga esta acreditación y su valoración.	
			Transgresiones al reglamento de tránsito	Alta velocidad		Estacionamiento prohibido		Altos	Semáforos
				Razones por las que no respeta este elemento del reglamento.		Razones por las que no respeta este elemento del reglamento.		Razones por las que no respeta este elemento del reglamento.	Razones por las que no respeta este elemento del reglamento.
			Penalizaciones al reglamento de tránsito	Infracciones					
				Razones por las que no paga las infracciones que comete o ha cometido y la valoración de esta penalización					
		Significados	Masculinidad	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.					
			Poder	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.					
			Ostentación	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.					
			Distinción	Presencia del significado y su relación con las competencias y/o materiales.					

2.2. La obtención e interpretación del discurso del uso del automóvil

Para la obtención del discurso de los portadores de la práctica social se determinó aplicar una entrevista a profundidad a usuarios del automóvil de la ciudad de Culiacán.

El diseño de la guía para la entrevista estuvo dividida en tres ejes, representados por los tres elementos de la dinámica de la práctica social: materiales, competencias y significados.

Este instrumento permitió recolectar datos discursivos, con miras a definir cómo están compuestos los elementos de la dinámica de la práctica social del uso del automóvil en la ciudad analizada. Así pues, las preguntas estuvieron encaminadas a la obtención de una descripción detallada de vivencias, opiniones particulares, perspectivas, explicaciones, sentimientos y significados, a fin de recolectar datos que faciliten el análisis del uso del automóvil como práctica social surgida de la influencia cultural de Estados Unidos y de la narcocultura.

La selección de la muestra requería ser una porción de la población donde se profundice la comprensión del fenómeno, con el objetivo de realizar un análisis interpretativo y no probabilístico. Debido a que la muestra debe relacionarse con las causas del fenómeno y los sujetos de estudio puede ser cualquier persona de la ciudad de Culiacán, en busca de la diversidad de perfiles, se optó por aplicar el muestreo teórico. En este tipo de muestreo, en un principio no se conocen el número ni los rasgos de la población, tampoco el tamaño de la muestra. Sobre la estructuración, esta es gradual, o sea, según el avance del proceso de investigación y la relevancia de los casos (Hernández Carrera, 2014).

Para esta investigación es importante la representatividad de la muestra, por lo que se descartó un muestreo aleatorio y se seleccionaron los individuos a entrevistar con base en criterios de diversidad de perfiles, a fin de generar expectativas acerca de sus respuestas. Como esto puede generar un conflicto, al incorporar nuevos perfiles (que pueden ser demasiados para los alcances de la investigación), se retomó lo expuesto por Glaser y Strauss (1967) en cuanto a la saturación teórica, concepto basado en el criterio que se utiliza para detener el muestreo; en este sentido, la saturación se da cuando ya no hay datos nuevos que permitan encontrar nuevos resultados en el análisis.

Por tanto, se buscaron perfiles de personas que tienen automóvil y también las que no; así mismo, se tuvieron en cuenta hombres y mujeres por igual, así como personas con diferentes niveles de escolaridad, económicos y que vivieran en distintas zonas de la ciudad. El análisis de las entrevistas consideró características socioeconómicas de los participantes, tales como su edad, género, ocupación y el tipo de colonia

en la que residen. Para clasificar a los entrevistados según su edad, se establecieron tres grupos etarios: los jóvenes, que abarcan hasta los 29 años; los adultos, que comprenden hasta los 59 años; y los adultos mayores, que incluyen a las personas de 60 años en adelante.

Acerca de la ocupación, esta se limitó a establecer si los entrevistados eran empleados, desempleados, estudiantes o jubilados. Por último, y con el objetivo de caracterizar la situación socioeconómica de los entrevistados se optó por definir definir el tipo de colonia en la que viven, para lo que se recurrió a la clasificación del tipo de vivienda de MAPASIN (2016), a saber: interés social, progresiva, precaria, regular, buena y muy buena.

Posterior a su aplicación, las entrevistas se transcribieron para analizarlas textualmente. La transcripción fue de tipo literal, es decir, con todos los sonidos, pausas, errores de pronunciación, risas, interrupciones y cualquier otro elemento que se escuchó en el audio, puesto que, todos estos elementos son fundamentales para interpretar las intenciones e ideologías de los entrevistados.

La interpretación de los datos recolectados en las entrevistas semiestructuradas se analiza, de acuerdo con el diseño metodológico, mediante el cruce de los conceptos y las variables. De este modo, los conceptos “práctica social” e “hibridación cultural” se cruzan en sus variables para construir la hibridación cultural que surge de la cultura estadounidense y la narcocultura, y determinar las repercusiones que tienen en el uso del automóvil en la ciudad de Culiacán.

En el discurso de los entrevistados, estos cruces hacen posible localizar las palabras que permitan interpretar la utilización y los significados del uso del automóvil que tienen influencia de la cultura estadounidense y de la narcocultura, establecer si están descoleccionados y/o desterritorializados, y de qué forma tanto los medios de comunicación como la vida pública y privada influyen en la difusión de estas culturas y sus formas de movilidad.

Para sistematizar este proceso se requirió codificar los discursos a través del software de análisis cualitativo Atlas.ti. Este facilita el análisis de datos textuales, imágenes, audios y videos, por ello es utilizado en la sociología, la psicología, en distintos procesos de investigación, análisis de discursos, búsquedas documentales, entre otros ámbitos que requieren analizar textos.

La herramienta Atlas.ti, al centrarse en los datos cualitativos, ayuda a interpretarlos para estudiarlos posteriormente. Para esta investigación, ayuda

a crear códigos que representen dimensiones, variables y componentes a estudiar. Dichos códigos se asignan a las partes del discurso de los entrevistados que correspondan, según se asocian a las dimensiones, variables y componentes que guían esta investigación, lo cual contribuye a sistematizar e integrar las entrevistas y definir las relaciones entre los códigos. Además, permite contabilizar los componentes para determinar cuáles son más y menos dominantes en cada dimensión y variable. Una vez establecidas estas relaciones y cuantificaciones, se representan de manera gráfica, así como los resultados, para facilitar el Análisis Crítico del Discurso (ACD).

A partir de la codificación explicada anteriormente se lleva a cabo un análisis más profundo que permita interpretar las entrevistas, para lo cual es necesario el modelo de ACD que propuso Teun van Dijk (2009). Este análisis se eligió porque es un tipo de investigación analítica sobre el discurso, que se centra en estudiar cómo el abuso de poder social y la dominación se practican y reproducen las desigualdades sociales.

De acuerdo con van Dijk (2009), los principios fundamentales del Análisis Crítico del Discurso (ACD) son los siguientes: los problemas sociales se abordan de manera central; las relaciones de poder se expresan a través del discurso; éste no solo refleja, sino que también constituye tanto la sociedad como la cultura. Además, el discurso tiene un carácter histórico, y el vínculo entre el texto y la sociedad es inmediato. El análisis del discurso no solo interpreta, sino que también explica, ya que el discurso se concibe como una forma de acción social.

Las contribuciones del ACD se dan en dos dimensiones principales: [1] la forma en que se representa la dominación en el texto y el habla en contextos específicos, y [2] la influencia de esos discursos en la mente de los otros, de lo cual resulta el control de las acciones de los grupos dominados.

En el caso de esta investigación se busca analizar cómo el poder de la cultura estadounidense y la narcocultura pueden influenciar los comportamientos y las prácticas sociales relacionadas con la movilidad cotidiana de la población del norte de México, región en la que estas culturas tienen una fuerte presencia.

Estudiar este aspecto es importante para la movilidad cotidiana de esta región, pues ambas culturas representan al automóvil como un símbolo hegemónico, por lo que se busca entender si hay una correlación con el creciente uso del automóvil en esta región de México.

Por tal motivo, surgió la necesidad de estudiar cuál ha sido el efecto de estas culturas en la práctica social del uso del automóvil en las ciudades del norte de México, desde la perspectiva de la discriminación a otras formas de desplazamiento.

Al identificar los elementos de la práctica social (materiales, competencias y significados) del uso del automóvil en las entrevista, se pretende encontrar las relaciones de estos elementos, de qué cultura provienen, cuáles son más dominantes y cómo van construyendo la discriminación de las alternativas al automóvil; es decir, a través del ACD se busca construir la hibridación cultural de esta práctica social, para ello se debe explicar cómo estas culturas controlan el discurso y las acciones de otros grupos, y cuáles son las consecuencias de esto en la movilidad cotidiana y la utilización del automóvil.

El propósito de emplear el ACD es evidenciar por medio del discurso que la movilidad se encuentra dominada por el uso del automóvil, dado que las influencias culturales que predominan en la ciudad de Culiacán permiten que se siga reproduciendo e imponiendo este tipo de movilidad. Así pues, se entiende que mediante el discurso es posible comprender los recursos de manipulación y de dominación que usan las culturas dominantes cuyo símbolo es el automóvil para modelar las prácticas de movilidad.

El primer aspecto que se debe definir en el ACD es el contexto en el cual se produce el discurso. Como aclaró van Dijk (2009), la noción de contexto es vaga y ambigua, por tanto, en el discurso cotidiano puede ser el ambiente, el entorno e incluso los antecedentes políticos, históricos y geográficos, aunque también se utiliza para hacer referencia a la 'situación social' específica en la que se produce un fragmento de texto o conversación. Sobre esta base, se tiene que el contexto es, en esencia, todo el entorno que es relevante para analizar el discurso, así que se trata de una definición subjetiva de la situación en la que el discurso se produce y analiza.

Para entender el contexto es preciso definir cuáles son las propiedades relevantes en una situación comunicativa (en este caso es la entrevista), los modelos mentales que se crean alrededor de ese contexto (del entrevistado y del entrevistador), así como las identidades y los roles sociales que se utilizan durante la situación comunicativa.

Lo argumentado por van Dijk impulsa a pensar en la dinámica del mismo contexto, para que al definir el modelo no se imponga ninguna

ideología, prejuicio o estereotipo. El modelo de contexto para la entrevista semiestructurada que se aplicó para esta investigación está detallado en el caso de estudio, pues su propiedad de ser dinámico se va definiendo en el evento comunicativo y también depende de cada entrevistado.

A través del lenguaje se interactúa, en busca producir un efecto en los demás, para lo cual se emplean recursos lingüísticos compartidos por la comunidad a la que pertenecen (Figuerola, 2014) En este punto es fundamental el ACD, precisamente porque identifica interacciones en el discurso para entender las relaciones entre diferentes aspectos. En este trabajo se procura comprender la interacción entre los elementos de la práctica social del uso del automóvil.

Para alcanzar este objetivo se consideran tres dimensiones: los recursos lingüísticos, es decir, el discurso como uso del lenguaje; la interacción social, que se refiere a cómo se construye la interacción; y el aspecto cognitivo del discurso, que tiene que ver con las representaciones sociales.

En primer lugar, la dimensión que analiza el discurso como lenguaje permite comprender los elementos lingüísticos que lo componen y la forma en que estos elementos se relacionan en las frases y los enunciados que se van desarrollando en el discurso. Para ello, se retoma el análisis en macronivel resulta de un proceso inductivo que hace posible determinar la coherencia global del discurso; es decir, mediante la relación de las oraciones y las frases se van generando e interpretando unidades temáticas. En este nivel de análisis es necesario prestar atención al discurso como un todo y no solo a las frases separadas.

En cuanto a la interacción social, el objetivo del habla es comunicar, crear interacción y provocar una respuesta en el receptor de ese discurso, por ello se tiene que determinar el contexto para poder interpretar el discurso.

Finalmente, en la dimensión que analiza el discurso como cognición se considera el contexto de la comunicación porque este es una estructura mental establecida por el espacio, el tiempo, los actores y sus roles sociales, tales como el género, la edad, la cultura, los prejuicios y las creencias, factores que están permeados por el modo en que estas condiciones son compartidas y entendidas por quienes interactúan en el discurso.

En este sentido, hay ideologías ya formadas por los usuarios de una comunidad vinculada a los conocimientos sociales, culturales, políticos, etc.; de manera que el discurso es un elemento poderoso para analizar las prácticas

sociales de movilidad, pues a través de él se transmiten todas las representaciones formadas en el entorno social, cultural, político, económico, etcétera.

A manera de sintetizar este capítulo se presenta de manera gráfica en la Figura 9 los pasos que conforman el diseño metodológico de esta investigación.

Figura 9
Fases del diseño metodológico



Dicha tabla muestra cómo desde la selección del caso de estudio se van desarrollando las fases para la obtención de los datos, así como su análisis e interpretación.

Capítulo III

Caso de estudio: Culiacán Rosales

3.1. Contextualización del uso del automóvil en el norte de México

La diversidad cultural no solo se encuentra entre países, sino también dentro de cada nación. El caso de México es particular, dado que, al ser un país geográficamente amplio, cuenta con una variedad cultural, social y de prácticas en las diferentes ciudades, Estados y regiones. Si bien esta gran variedad enriquece el panorama, también complica su entendimiento.

Respecto al estudio de la cultura en México, se dice que hay un centralismo que opera desde la tradición antropológica de analizar las culturas mesoamericanas y las indígenas del centro y el sur del país, por lo que en el estudio cultural del norte de México aún existe un vacío (Sariego Rodríguez, 2008), el cual también representa una oportunidad, pues para explicar la configuración y el desarrollo del México actual no es posible dejar de lado los procesos sociales, culturales, políticos y urbanos de la región norte:

Los procesos de cambio demográfico motivados por la inmigración, la modernización económica, la alternancia política, las conflictivas relaciones fronterizas con Estados Unidos, la urbanización y conformación de una nueva clase obrera en la industria maquiladora de exportación, el desarrollo de una pujante agroindustria de exportación y el consecuente surgimiento de un nuevo proletariado de jornaleros agrícolas, etcétera. (Sariego Rodríguez, 2008, p. 62)

La región norte de México está compuesta por los Estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Sinaloa y Durango. La población total de esta región es de 28 572 717 habitantes, lo que representa el 22.7 % de la población total de México. Esto implica que los procesos culturales, sociales, urbanos y económicos que allí suceden tienen un gran impacto en la configuración del país.

Figura 10
Localización del Norte de México



Nota. Imagen obtenida de Wikipedia (https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/Norte_de_M%C3%A9xico.png)

Desde el punto de vista de la cultura, la región norte es precisamente diversa. Acerca de esto, Sariego Rodríguez mencionó los procesos culturales resultantes de la expansión de la minería; las figuras sociales que aparecieron por la importancia de la industria agrícola nortea, como los rancheros, arrieros y medieros; la colonización de mormones y menonitas; la atracción de migrantes a las ciudades nortea desde el centro y sur del país, así como la circulación constante de personas por la frontera con Estados Unidos, lo que le ha dado al norte de México un carácter cultural marcado por el dinamismo y la heterogeneidad.

Esta zona del país se caracteriza por la cercanía con Estados Unidos, uno de los países que tienen más influencia económica y cultural a nivel global, y esto ha creado una fuerte interacción e intercambio de prácticas sociales, culturales y económicas que han reconfigurado, y lo siguen haciendo, los estilos de vida de la población.

A efectos de esta investigación, el análisis se contextualiza en que las ciudades del norte de México están expuestas a dos fuertes influencias culturales: la cultura estadounidense y la narcocultura, que, si bien ambas están presentes en todo el país, tienen mayor repercusión en la vida diaria de la población mencionada, debido a la cercanía geográfica con el origen de estas dos culturas. La elección de estudiar la influencia de estas dos culturas que convergen en la región norte de México está relacionada con el simbolismo que le brindan al automóvil y a sus usos.

Las ciudades del norte de México son las que más están aumentando sus tasas de motorización, a pesar de tener dimensiones geográficas y de población, y características orográficas y de estructura urbana ideales para los desplazamientos en otros medios de transporte más sustentables. Además, se detecta que la región norte de México tiene una mayor tendencia al uso del automóvil. Esto es importante porque la distribución modal contribuye a determinar los patrones de comportamiento de viaje de la población.

En la encuesta intercensal de INEGI en 2015 se abordó por primera vez la movilidad cotidiana, la cual se enfoca en los desplazamientos laborales y lo educativos. Sobre los desplazamientos al lugar de estudio, los resultados mostraron que no hay Estado del norte que supere el porcentaje nacional de población que viaja en bicicleta [1.50 %] o caminando [54.88 %]. Estos dos modos de desplazamiento, junto con el transporte público, son los medios más sustentables y los que las organizaciones internacionales más han promovido para lograr ciudades más inclusivas, saludables y equitativas.

A pesar de que los desplazamientos en bicicleta al lugar de estudio son bajos en todo el país, en el centro y el sur se tiende a superar el porcentaje nacional: Aguascalientes (2.15 %), Campeche (2.69 %), Guanajuato (3.70 %) y Quintana Roo (3.49 %), contrario a los Estados del norte, donde Chihuahua presenta el porcentaje de población más bajo a nivel nacional de personas que se desplazan al lugar de trabajo en bicicleta (0.38 %) (INEGI, 2015).

En cuanto a los desplazamientos peatonales, Baja California (38.93 %), un Estado de la región norte de México, ocupa el lugar más bajo de la población. En el centro y el sur del país hay Estados que sí superan el porcentaje nacional, como Michoacán (61.15 %), Puebla (64.44 %) y Oaxaca (71.56 %), la entidad federativa con el porcentaje más alto de población que se desplaza al lugar de estudio caminando (INEGI, 2015).

En síntesis, todas las entidades federativas del norte superan el porcentaje nacional de traslados (17.51 %) al lugar de estudio en vehículo particular. Las entidades federativas que ocupan los primeros tres lugares están ubicadas en el norte de México: Baja California Sur (42.74 %), Baja California (40.13 %) y Sonora (39 %).

Respecto a la distribución modal de los desplazamientos al lugar de trabajo, en todas las entidades federativas se identifica un aumento en el porcentaje de la población que se traslada en bicicleta o caminando. Sin embargo, los Estados del norte de México vuelven a superar por mucho el porcentaje nacional de traslados en vehículos privado y, a excepción de Durango, están por debajo del porcentaje nacional de traslados en bicicleta y caminando al lugar de trabajo. Los primeros lugares de traslados en vehículo particular lo volvieron a ocupar Baja California Sur (47.80 %), Baja California (47.67 %) y Sonora (44.58 %).

El norte de México también lidera el uso de transporte laboral: Coahuila de Zaragoza (19.49 %), Chihuahua (19.40 %) y Sonora (16.12 %).

Además, la diferencia en cuanto al transporte en la región norte de México se evidencia cuando se contabilizan los gastos que esto genera para las familias. En la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (INEGI, 2018), los Estados del norte, a excepción de Chihuahua, superaron el promedio nacional de porcentaje de gasto dedicado al transporte, que es el 19.96 % de los ingresos totales de las familias mexicanas. Esto es preocupante porque supera el porcentaje de gasto en educación (12.09 %) y de salud (2.63 %) (INEGI, 2018).

Cabe mencionar que la encuesta considera gastos de transporte a todo aquello que involucre adquisición, mantenimiento, accesorios y servicios para vehículos.

Una de las ciudades más importantes de la república es Nuevo León, que se encuentra en el norte del país y tiene como capital a Monterrey; además, es el Estado donde las familias dedican un porcentaje más alto de sus ingresos al transporte, con un 24.74 % de los ingresos.

En el Reporte Nacional de Movilidad Urbana de México que ONU-Hábitat publicó en 2015 se detectó un aumento de los tiempos de traslado y del uso del automóvil en las ciudades medias e intermedias, superando a las grandes ciudades. Esto es alarmante, pues esta clasificación de ciudad tiene dimensiones geográficas y de población ideales para el uso de modos de desplazamiento alternativos, tales como la bicicleta y caminar.

Las tasas de autos por habitante más altas pertenecen a zonas metropolitanas y áreas urbanas del norte de México: Mexicali, con 0.41 autos por habitante, siendo la más alta; Tijuana, con 0.33 autos; Chihuahua,

con 0.31. y Culiacán, con 0.3. Al momento del estudio, esta última fue el área urbana ocupó el cuarto lugar con autos por habitante.

En el norte de México existe una dinámica de importación ilegal de vehículos usados de Estados Unidos. Cabe señalar que los vehículos usados solo pueden registrarse en el país si tienen 10 años de antigüedad, por ello, la población adquiere unidades más recientes y las mantiene sin registro o con registros independientes al gobierno del Estado. Por tal motivo, las cifras oficiales de motorización no consideran este tipo de vehículos, pues se entiende que la situación de la alta motorización en la región norte de México es más grave de lo que se presenta oficialmente.

Otra diferencia en la movilidad en esta región son los resultados del Índice de Ciudades Prósperas (CPI) (ONU-Habitat, 2016) el cual analizó la Infraestructura de Desarrollo y los índices de Movilidad Urbana, incluyendo la longitud del transporte y las fatalidades de tránsito las ciudades del norte (Mexicali, Saltillo, Chihuahua, Durango, Culiacán, Hermosillo, Reynosa y Tampico). Los resultados mostraron índices por debajo de 50, a excepción de Chihuahua, mientras que en el sur hay ciudades que superan índices de 80.

Los datos muestran una tendencia en el norte de México a una mayor dependencia del uso del automóvil. Si bien esto se podría explicar desde una perspectiva cuantitativa, en la que se comparen datos socioeconómicos y de la infraestructura, otros datos solo crean una crisis en la explicación, puesto que resultan en contradicciones, como es el caso de los índices de Forma Urbana del CPI, que incluyen densidad de la interconexión vial y densidad vial.

Las ciudades del norte analizadas en este estudio presentan mejores índices de densidad de interconexión vial, factor en el que se mide el número de intersecciones viales por cada kilómetro cuadrado de área urbana. Un mayor número de intersecciones implica un menor tamaño de las manzanas y, por lo tanto, un mayor número de lugares donde los automóviles deben detenerse y los peatones pueden cruzar. El resultado registrado indica que el número de intersecciones viales urbanas se acerca a una media óptima de 120/km². Esto posiblemente ayude a mitigar las afectaciones al flujo peatonal, mejorar el tránsito vehicular y favorecer la conectividad urbana (ONU-Habitat, 2016).

En lo que respecta a la densidad vial, la cual mide el número de kilómetros de vías urbanas por kilómetro cuadrado de superficie terrestre. Un resultado alto indica que la proporción del área urbana municipal que está dedicada a vías y espacios públicos es eficiente, al acercarse de una media óptima de 20 km de vías urbanas por kilómetro cuadrado. En este punto, la red vial es factor crucial, dado que forma parte de la estructura urbana prevista en los planes urbanos, así que un resultado muy sólido podría indicar que la estructura vial del municipio tiene potencial para favorecer la conectividad y la movilidad urbana (ONU-Hábitat, 2016).

El automóvil también representa una gran fuente económica para México, de hecho, según la Agenda Automotriz (2008) la industria automotriz contribuyó con el 2.9 % del PIB nacional en 2017, por lo que creció 4.6 veces más que este mismo. Así mismo, representa el 18.3 % del PIB manufacturero. Esta industria genera impacto en 157 actividades económicas en México, las cuales se distribuyen en la industria manufacturera, comercio y servicios. A propósito de la distribución de esta actividad económica en México se encuentran diferencias en las regiones. El país cuenta con desarrollo de grandes clústeres de fabricación en el norte y el centro, además de fuertes redes de distribución en todo el país.

Por otro lado, la diferencia en la movilidad en la región norte de México no ha sido analizada y, en términos generales, México carece de análisis amplios sobre la movilidad cotidiana, especialmente estudios cualitativos que permitan explicar este tipo de contradicciones en el uso del automóvil en las regiones.

Existen algunos fenómenos que condicionan el uso del automóvil y que son particulares de la región norte de México, lo cual se debe a la importación de vehículos en la frontera norte y su distribución en esta zona, así como al hecho de que la industria manufacturera de automóviles tiene una gran presencia en esa región.

La importación de vehículos a México es un fenómeno muy dinámico, que incluye desde vehículos legales nuevos y usados hasta aquellos que no cumplen con las normas aduaneras para ser importados al país. Esta dinámica tiene muchos años ocurriendo y ha envejecido el parque vehicular, sumado a que es imposible de contabilizar en las cifras oficiales de número de autos, pues no están registrados.

Se estima que en el país hay alrededor de ocho millones de automóviles ilegales, de los cuales el 95 % proviene de Estados Unidos y el resto de Sudamérica. Se debe resaltar que la importación de vehículos usados es un problema ambiental y de seguridad vial, dado que desde 2005 se han acumulado 8.16 millones de unidades chatarra en el país que ingresan de manera legal e ilegal (AMIA, 2019).

La vida útil de los vehículos depende de factores económicos, entre otros, por lo que en países industrializados estos pueden retirarse antes que en países en desarrollo, fenómeno que afecta a México en tanto recibe los vehículos retirados de EE.UU. (Cruz-Rivera & Ertel, 2008)

El sector automotriz es una pieza clave de la economía mexicana, así como para la relación con el país vecino. En 1925 llegó a México la primera ensambladora de Ford y desde entonces no ha dejado de crecer (Secretaría de Economía, 2016) dado que hay manufactureras establecidas de las marcas Toyota, GM, Ford, Kia, Honda, Nissan, Mazda, FCA (Fiat Chrysler Automotriz), Daimler (Mercedes Benz), Infinity, Volkswagen y BMW.

La posición de México en la industria automotriz es competitiva en el panorama internacional. En 2019, el país exportó 242 088 vehículos ligeros a EE.UU., Canadá y Latinoamérica, las principales regiones de destino (AMIA, 2019).

La manufactura contribuye al ambiente favorecedor del uso del automóvil, el cual no solo se define por la alta demanda de automóviles. Las marcas de autos estadounidenses son predominantes en México: Chevrolet, Ford, Chrysler, Jeep, Cadillac, Lincoln y Buick. La marca de automóviles americanos más prolífera en México es GM, superada solo por Nissan, según los datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (2019)

Los modelos de infraestructura y la forma de la ciudad estadounidense también han sido importados incluso en México. Estados Unidos se ha encargado de privilegiar el sector automotriz desde la planeación de la ciudad en su estructura política, un fenómeno que se ha extendido en modelos de ciudad de todo el mundo, con el cual se dejan de lado aspectos sociales y económicos que no coinciden con los de este país, situación que se presenta en Latinoamérica.

Considerando lo anterior, es posible explicar este fenómeno como una neoliberalización del territorio, pues escenifica la oportunidad de la formación de capital, pero explícitamente incide en el fenómeno de la movilidad. Al respecto, Calonge (2015) propuso como un primer programa de investigación sobre la neoliberalización del territorio que se examine la manera en que los medios de comunicación y transporte contemporáneos dirigen las pautas de la transformación de la ciudad; es decir, analizar la base tecnológica e infraestructural que hace posible que nuevas morfologías de ciudad surjan, refiriéndose a la transformación de las periferias, la dispersión de la ciudad, los centros comerciales, etc.

3.2. Caracterización de la ciudad de Culiacán Rosales

Según la problemática identificada en las ciudades del norte de México, donde se ha incrementado el uso del automóvil con respecto al resto del país, se consideran algunas situaciones con respecto de la elección de la ciudad de Culiacán para como caso de estudio y que se exponen a continuación.

Con la creciente motorización, el uso de las alternativas al automóvil está relegado, puesto que la movilidad peatonal y en bicicleta presentan un porcentaje bajo del reparto modal, sobre todo en las ciudades de la región norte.

La expansión de las ciudades no se adecua a las necesidades de movilidad de la población, lo que crea problemas de abastecimiento y calidad del transporte público, infraestructura para la movilidad y accesibilidad a los diferentes servicios.

Como factores relacionados con el aumento del uso del automóvil se encuentran la congestión vial, el incremento del porcentaje de gasto en el transporte, la desigualdad en la accesibilidad a servicios, la contaminación ambiental y sus consecuencias en la salud pública.

En lo concerniente a la situación de la creciente motorización, en el Reporte Nacional de Movilidad de 2015, Culiacán presentó una de las tasas de autos por habitante más altas, contando con 0.3 autos por habitante, lo cual la posicionó en el cuarto lugar cuando aún no se consideraba Zona Metropolitana (ZM), sino Área Urbana (AU). Los tres primeros

lugares fueron ocupados por las ZM del norte de México: Mexicali, con una tasa de 0.41 autos por habitante, siendo la más alta; Tijuana, con 0.33. Estos resultados son preocupantes porque la ciudad parece estar compitiendo en los problemas de las ciudades más grandes.

Precisamente por este desfase, por el crecimiento de la ciudad y el tratamiento de sus problemas se debe prestar atención a este tipo de ciudades. Hasta el momento de esta investigación Culiacán es una ciudad intermedia con características que la posicionan como punto clave de la dinámica del SUN. Si bien no hay una definición clara de qué es una ciudad intermedia, pues esto suele variar entre países, se contemplan algunas cuestiones generales, las cuales se presentan a continuación.

Las ciudades no solo se consideran intermedias por sus dimensiones demográficas y geográficas, sino, en especial, por las funciones que desarrollan: el papel de mediación en los flujos (bienes, información, innovación, administración, etc.) entre los territorios rurales y urbanos de su área de influencia y los otros centros o áreas, más o menos alejados, así como las funciones de intermediación entre los espacios locales/territoriales y los regionales/nacionales e incluso globales (Bellet y Llop, 2004).

Esta intermediación provoca que la relevancia de este tipo de ciudades no resida en su tamaño geográfico, sino en la posición que ocupan en la dinámica y las estrategias de todo el sistema urbano, sobre todo al amalgamar y consolidar regiones.

Además, las ciudades intermedias no presentan los problemas sociales, medioambientales y de gobernabilidad de las grandes ciudades, lo que les añade el potencial de proyectar para mejorar la calidad de vida de manera menos compleja, de modo que evitan cometer los errores de las grandes urbes. Esta aparición de problemas de la talla de las grandes ciudades se detecta en la ciudad de Culiacán, lo que ha significado un factor importante para elegir el caso de estudio del presente trabajo.

Como consecuencia de la creciente motorización, de acuerdo con el Foro Regional sobre la Ley de General de Seguridad Vial en 2019, Sinaloa ha ocupado desde 2017 los tres primeros lugares del país por muertes peatonales en siniestros viales; y según los datos del INEGI, Culiacán es el municipio con la tasa de mortalidad de peatones más alta, de 0 a los 15 años. Estos datos son una alerta para centrarse en la problematización

de la movilidad en Culiacán, donde la motorización aumenta, así como los problemas derivados de esta.

La última consideración para justificar a Culiacán como caso de estudio para esta investigación deriva de su contexto cultural. Como se ha explicado, la narcocultura y la cultura estadounidense tienen fuerte presencia en el norte de México, gracias a lo cual se han creado procesos e interacciones sociales y culturales de todo tipo. Acerca de la cercanía con Estados Unidos, aunque Culiacán no es una ciudad fronteriza, se involucra en dinámicas de esta naturaleza, como la importación de automóviles fronterizos, la interacción social constante, el uso del lenguaje, entre otros.

Cabe recalcar que Culiacán es una ciudad envuelta en el tema de la narcocultura por ser la cuna de uno de los capos más prolíferos del crimen organizado mexicano, quien ha tenido mucha influencia en la cultura popular de la ciudad y se ha extendido a lo largo del país y diversas partes del mundo.

3.2.1. Características generales de la ciudad de Culiacán Rosales

La ciudad de Culiacán Rosales es la capital y la ciudad más grande del Estado de Sinaloa y del municipio de Culiacán, ubicado al noroeste de México (ver Figura 10).

Figura 11
Ubicación geográfica de la ciudad de Culiacán



A la ciudad de Culiacán le corresponden las siguientes coordenadas: Longitud: 107°23'53" O, Latitud: 24°47'31" N y Altitud: 64 msnm. Se presenta un clima semiseco muy cálido y cálido, y una temperatura media anual de 25.8 °C, así como una precipitación promedio de 687.5 mm (INEGI, 2017)

Adicionalmente, tiene la particularidad de estar atravesada por tres ríos: el río Tamazula, que nace en la Sierra Madre Occidental, el cual se une al río Humaya para formar el río Culiacán, que desemboca en el Golfo de California (ver Figuras 21 y 22).

La ciudad fue fundada el 29 de septiembre de 1531 por Nuño Beltrán de Guzmán, conquistador español que abarcó el territorio occidental de México y en ese entonces la nombró Villa de San Miguel de Culiacán. Es considerada una de las primeras 10 fundaciones españolas de México; y la confluencia de sus ríos (Humaya y Tamazula) les permitió, a la llegada de los españoles, a los pueblos indígenas tener un alto grado de desarrollo.

Culiacán representa el punto más importante dentro del Sistema de Ciudades del Estado de Sinaloa; además, es el centro del Subsistema Urbano Culiacán, que tiene influencia directa sobre 17 localidades pertenecientes a los municipios de Culiacán, Navolato, Badiraguato y Mocorito (Mascareño López, 2010). Entre las características principales de este subsistema se encuentra la localización espacial de los elementos que lo conforman, donde Culiacán funge como núcleo central debido a su ubicación en el centro del Estado de Sinaloa. La ciudad también cuenta con equipamiento diverso que funciona como atractor para las localidades, sobre todo en lo referente a la educación superior, la salud, el comercio, la recreación y los deportes.

Geográficamente, Culiacán Rosales colinda al norte con las sindicaturas de Jesús María y Tepuche, al sur con Costa Rica y Las Tapias, al oriente con Sanalona e Imala, 138 al poniente con Aguaruto y con el municipio de Navolato, y al nororiente con la sindicatura de Villa Adolfo López Mateos (El Tamarindo).

De acuerdo con los últimos datos de INEGI al 2020 la ciudad contaba con una población de 808,416 habitantes.

La ciudad de Culiacán está inmersa en un ambiente agropecuario, lo que presenta una gran variedad de actividades de constante inter-

cambio y relación con diferentes ámbitos socioeconómicos. En cuanto a agronegocios se coloca como un punto estratégico en el noroeste del país, lo cual le brinda la característica de estar siempre en contacto con las tendencias globales, aspecto que se traduce en la gran afluencia de vuelos nacionales e internacionales, una constante ocupación hotelera y una conexión telefónica y electrónica intensa.

De otro lado, su interconectividad le permite ser un centro atractor del noroeste del país para realizar inversiones e intercambio de bienes y servicios. Su importancia radica en las interacciones con el resto del sistema de ciudades, tanto para adquirir insumos para la producción o productos para el consumo, como para distribuir excedentes productivos (IMPLAN Culiacán, 2006)

3.2.2. Movilidad cotidiana

En este apartado se describe la situación actual de la movilidad cotidiana de Culiacán para contextualizar objetivamente las condiciones en las que se mueven los habitantes. Aquí se aborda la planeación de la movilidad, el reparto modal, la situación de la infraestructura y los sistemas de transporte con los que cuenta la ciudad.

Culiacán es una ciudad que ha tenido una tardía planeación de la movilidad urbana, pues no cuenta con un organismo dedicado a este aspecto y, al momento de cierre de esta investigación, el único soporte federal es la Ley de Transporte, y, actualmente, a nivel estatal se creó la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa.

Aunque el Instituto Municipal de Planeación publicó desde 2006 un plan parcial de movilidad que pretendía desarrollar la estrategia integral de movilidad urbana, es decir, integrar el transporte público masivo y mejorarlo, reducir la circulación de automóviles y fomentar la cultura ciclista y peatonal, este no se aplicó y la ciudad permaneció sin planeación de la movilidad hasta 2018. En ese año, el IMPLAN publicó el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) junto con el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana Culiacán-Navolato, con el propósito de convertir a Culiacán en una ciudad “caminable, verde, conectada, incluyente y segura para la gente”(IMPLAN Culiacán, 2018), principios que configuran las líneas estratégicas del plan.

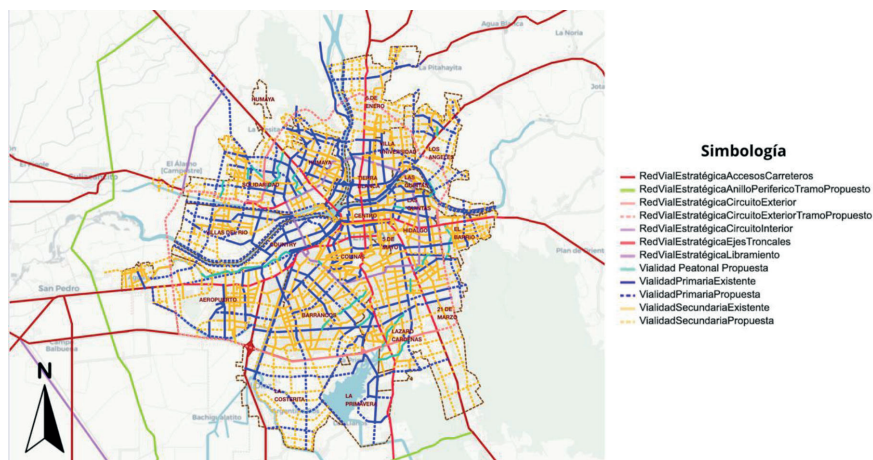
Los inicios de Culiacán remiten a un ordenamiento cuadricular en la traza urbana, distribuida a partir de la plaza principal, la Plazuela Álvaro Obregón. La estructura urbana de la ciudad está definida por sus características físicas naturales, principalmente por los ríos Humaya y Tamazula que la atraviesan y forman el río Culiacán a la altura del Centro Histórico y principal centro urbano. Los ríos crean la necesidad de puentes para la movilidad, siendo estos, junto con los corredores urbanos, los principales distribuidores de la dinámica urbana.

En cuanto a la estructura vial, esta se forma desde los accesos carreteros que se integran de manera radial e imponen la dirección a las vialidades primarias y secundarias. Dichos accesos son Guamúchil, Culiacancito, Navolato, Eldorado, Mazatlán, Sanalona, Imala, Tepuche, además de la salida sur (Av. Álvaro Obregón) y el camino a la Guásima.

El circuito interior conecta a los corredores urbanos de la ciudad, que representan los corredores de transporte principales, muchos de los cuales siguen el cauce de canales de riego y de líneas de alta tensión de CFE, sobre todo en la periferia. Estos corredores son las vialidades primordiales de la estructura urbana y las que absorben el mayor porcentaje de viajes largos (más de tres kilómetros) en todas las modalidades.

En materia vial, la ciudad cuenta con una estructura radial desarticulada que no permite continuidad de las avenidas, y tampoco existen arterias de acceso controlado o de alta velocidad; además, en sus corredores urbanos, que normalmente se asientan sobre las vialidades primarias, se concentran usos mixtos de gran intensidad. Este fenómeno se agudiza y se convierte en un problema mayor porque, debido a la gran cantidad de vehículos que existen, esas vialidades se convierten en grandes hileras estacionamientos.

Figura 12
Red vial de Culiacán



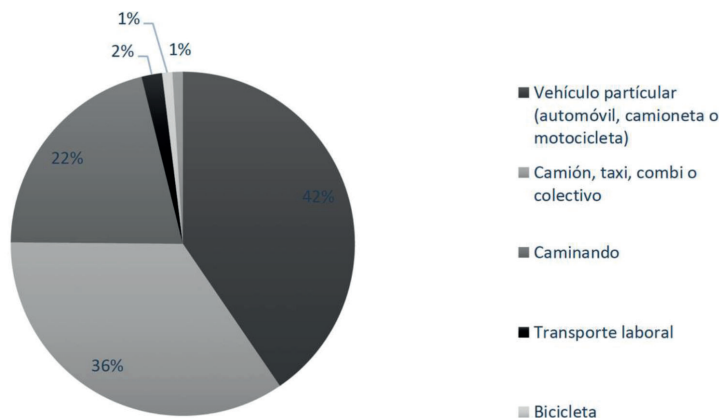
Nota. Tomado del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Culiacán. <http://implancln.gob.mx/apps/webmaps/pducpc21/pducpc21.html#13/24.7989/-107.4056>

En promedio, un 40 % de la sección transversal de las vialidades se usa para estacionamiento formal e informal, sin una política de control, excepto la de restricción que marca el Reglamento de Tránsito y Transporte, aplicada por la Dirección de Tránsito Municipal, que deja otro 40 % para la circulación vehicular y un 20 % para el tráfico peatonal, distribuido en las dos aceras que tiene cada vialidad, en condiciones de alto deterioro y sin un diseño geométrico con estándares adecuados (IMPLAN Culiacán, 2006b).

El total de la red vial es de 2 885 km, contando con una densidad vial de 21.2 km de vialidad por km cuadrado y una densidad de 2.62 m de vialidad por habitante, lo cual se acerca al promedio nacional. El 78 % de la ciudad está pavimentada.

Para describir el reparto modal de la ciudad de Culiacán, se puede decir que existe una demanda de movilidad dominada por el automóvil, según la Encuesta Intercensal del 2015, el reparto modal en esta ciudad, está dominado por el automóvil y la movilidad en bicicleta y peatonal ocupan los puestos más bajos (ver Figura 12).

Figura 13
Distribución modal del municipio de Culiacán



Nota. Adaptado de la Encuesta Intercensal INEGI, 2015.

En cuanto al uso del automóvil en Culiacán, en el planteamiento del problema se explicó lo que destaca de la ciudad. Teniendo en cuenta el Reporte Nacional de

Movilidad Urbana, esta ciudad ocupó los primeros lugares cuando se evaluó el número de vehículos por habitante, aun cuando en el momento del estudio era considerada área urbana.

En datos oficiales obtenidos al cierre de esta investigación se reportaron en la ciudad 476 064 vehículos, de los cuales 300 804 son automóviles, 2 908 camiones de pasajeros, 139 260 camiones y camionetas de carga, y 31 092 motocicletas. Esta situación se mantiene al alza, pues en 10 años (de 2007 a 2017) se ha visto una tasa de crecimiento de motorización del 4.5 %.

Además, se estima que el 61.9 % de las viviendas en la ciudad cuentan con automóvil y el promedio es de 2.2 automóviles por vivienda. Esto indica que hay familias con más de tres o cuatro autos, es decir, uno por miembro de la familia, lo que demarca el carácter individualista de la movilidad cotidiana y el uso del automóvil en esta ciudad.

En este punto se debe recordar la dinámica de importar automóviles usados desde Estados Unidos en tiempo legal o ilegal, lo cual también afecta la movilidad. De otro lado, cuando los automóviles tienen más de

10 y pueden ser legalizados, la población opta por no registrarlo y utilizar registros alternativos (no legales), así que las tasas de motorización oficiales no son las reales.

Con base en los datos del IMPLAN Culiacán (2018), la oferta de estacionamiento se estima en 224 000 cajones, resultado de los cálculos del total que muestran que la red vial terciaria de 2 245 km cuenta con estacionamiento a ambos lados. El IMPLAN también señaló que los estacionamientos funcionan como un incentivo para el uso del automóvil.

La ciudad cuenta con un sistema de transporte colectivo operado por concesiones públicas que se agrupan por rutas y tienen un sindicato. El modelo denominado coloquialmente hombre-camión es el que impera en el resto del país. Además, se operan 60 rutas y la velocidad promedio es de 23 km/h, siendo los tiempos de espera de menos de un minuto: el 36 % tiene un tiempo de espera de uno a cuatro minutos; el 27 % de cinco minutos; el 21 % de seis a 10 minutos; y el 6 % de 11 a más minutos.

Con respecto de la infraestructura peatonal, esta se presenta deficiente, dado que solo el 59.8 % de las manzanas cuentan con banquetas en los cuatro lados, y estas, por lo regular, son espacios angostos, inaccesibles e incluso peligrosos por su proximidad a la vía. Las rampas para personas con discapacidades físicas son casi inexistentes, aunque suelen encontrarse en centros habitacionales de creación más reciente o en las remodelaciones del centro histórico. A pesar de estas condiciones, se presentan ejemplos de buenas prácticas para la movilidad peatonal, ya que se han construido puentes peatonales importantes, llamados puentes bimodales, que conectan las riberas de los ríos y les sirven a los ciclistas (Figura 13).

Figura 14
Puente bimodal en Culiacán.



Nota. Adaptado de Instagram @Sinaloa_360

En los últimos años, la infraestructura ciclista es un modo de desplazamiento que ha tenido poca atención por parte de las autoridades, pese a los esfuerzos de diversas organizaciones civiles por crear conciencia sobre su uso y los beneficios que traería a la ciudad y a la calidad de vida de los habitantes.

El 28 de septiembre de 2007 se aprobó el Plan Parcial de Movilidad para la ciudad de Culiacán, con 70 proyectos estratégicos, entre ellos una red de ciclovías de la que hay un avance en dos rutas: Ruta Calzada Heroico Colegio Militar, que conecta con el Parque Lineal Agricultores y también tiene ciclovía, la que a su vez es parte de las futuras rutas Aztlán y Las Torres; y la Ruta Paseo Niños Héroes, que forma parte del proyecto Parque Las Riberas. En 2018 se creó la ciclovía del Blvd. Arjona Amábilis. Cabe señalar que las ciclovías de Culiacán presentan una frecuente invasión de vehículos motorizados, incluyendo el transporte público (Figura 14).

Figura 15
Automóvil invadiendo ciclovía en Culiacán



Nota. Adaptado de Ciclovías, el carril favorito... ¡de los carros de Culiacán! por Noroeste, 2019.

3.2.3. Influencias culturales

3.2.3.1. Narcocultura

La ciudad de Culiacán es considerada uno de los puntos más importantes para el narcotráfico en el continente americano, la cual es una práctica ilícita encabezada por el Cártel de Sinaloa. Esta organización criminal se formó desde 1960, y actualmente ha institucionalizado sus prácticas y permeado la cultura popular. Su poder también se ramifica en Asia y Europa, por lo que su importancia reside, entre otros factores, en las estructuras globales en las que se basa para operar.

Los cabecillas de la organización son Miguel Ángel Félix Gallardo y Joaquín “El Chapo” Guzmán, entre otros nombres que recurrentemente mencionados en los medios de comunicación, tanto en los noticieros como en las series televisivas. Estas personas han llegado a las pantallas del mundo como grandes empresarios y héroes, imaginario que ha difundido la narcocultura sinaloense en sus diversas formas de expresiones. Esto

es solo una manera en que la narcocultura sinaloense atraviesa la vida cotidiana de los habitantes de Culiacán.

Así pues, la narcocultura no puede entenderse solo desde la perspectiva del narcotráfico, dado que tiene diversas vertientes por las cuales se ha establecido y consolidado. Además, desde Culiacán se ha amasado gran parte de este fenómeno, en palabras de Mondaca (2012)

El hecho particular de que la ciudad de Culiacán sea epicentro de la narcocultura la convierte también en el centro de consumo de objetos, productos y artículos vinculados a una narcocultura prevaleciente, ubicua y evidente, materializados de diferentes y variadas formas: alimentos, bebidas, vestimenta, modas, camionetas y autos lujosos, grandes mansiones de arquitectura espectacular; uso de joyas relucientes, anillos y pulseras de oro y o cubiertas de pedrería fina, cadenas de oro de donde cuelgan figuras con diseños de armas, hojas de marihuana; rituales y creencias religiosas (en Jesús Malverde, San Judas Tadeo y otras figuras). (p. 210)

Estos productos de la narcocultura se van añadiendo a la vida cotidiana de los habitantes de Culiacán soportados por el capitalismo y el consumismo, y complementados con diversas prácticas (religiosas, lúdicas, celebraciones, costumbres, formas de vestir, vehículos, música, entre otros). Así mismo, la ciudad tiene distribuidos ciertos puntos o espacios que hacen parte de las expresiones de la narcocultura, es decir, escenarios que son formas objetivadas que permiten la convivencia y la expresión de las formas subjetivas del fenómeno.

A propósito, Mondaca (2012) hizo un recuento de estos lugares: la capilla de Malverde (Figura 15), la iglesia de San Judas Tadeo, la Colonia Las Quintas, Mercado Rafael Buelna (Mercadito y Juárez "calle de los dólares), la calle Francisco Villa (la calle de los "chirrines"), la Feria Ganadera, el Panteón Jardines del Humaya (Figura 16), el Boulevard Diego Valadez Ríos y el sector Isla Musala.

Figura 16
Capilla de Malverde en Culiacán



Nota. Adaptado de <https://adnportal.mx/capilla-de-jesus-malverde-se-une-al-movimiento-toma-una-si-en-verdad-la-necesitas/>

Estos espacios urbanos concentran las expresiones de la narcocultura y posibilitan la convivencia de personas con afinidad en ciertos intereses y actividades. En las calles:

Circulan literal y libremente los narcocorridos expresando ampliamente los objetos simbólicos vinculados a la narcocultura, ya sea difundidos en los vehículos, en los puestos de venta informales establecidos en las banquetas, o en los alrededores de las gasolineras, expendios de cerveza o por fuera de algunas tiendas Oxxo tan extendidas en la ciudad. (Mondaca, 2012, p. 209)

Figura 17

Panteón Jardines del Humaya en Culiacán



Nota. Adaptado de Narcotumbas de lujo en cementerio de Sinaloa por Chicago Tribune, 2016.

En Culiacán circulan objetos que se han convertido en símbolo de la narcocultura, pues es un punto importante para la distribución de drogas y productos relacionados con esta actividad, como automóviles de lujo, mansiones, joyas entre otros. De esta manera se creó el estilo “buchón” (Figura 17), usado por las personas que adoptan el estilo consumista de los narcotraficantes para aparentar serlo, aunque no hagan parte de esta actividad. Así se van aceptando los estilos de vestir, ciertos tipos de automóviles y los narcocorridos como un modo de expresar las aspiraciones a cierto estilo de vida.

Figura 18

Hombre y mujer con vestimenta de estilo “buchón”.



Nota. Adaptado de Así es la vida de un narco: la vida mafiosa, “buchones y buchonas” por Valor por Tamaulipas, 2017.

No solo el escenario urbano está impregnado de la narcocultura, sino también el sociocultural. Al respecto, Solís (2013) indica que en la sociedad sinaloense se han adaptado y extendido representaciones sociales, ideologías y prácticas que reflejan una cultura sincrética. Esta sociedad es percibida como estigmatizada debido a su asociación con las drogas y la violencia, un estigma que tiene repercusiones políticas, socioculturales y mediáticas tanto a nivel nacional como internacional.

Los significados que los habitantes de Culiacán les han dado a los símbolos de la narcocultura le han proporcionado una identidad que en ocasiones se acoge y en otras se rechaza, mientras que en algunas se aceptan por hábito, normalización y por ser una forma de comunicación e integración colectiva. Es así como la sociedad sinaloense, en particular la culiacanense, se debate entre la legalidad y la ilegalidad; se vive entre el conflicto y bajo el signo distintivo de una ciudad que tiene la imagen popularizada a nivel mundial de la violencia y el narcotráfico.

3.2.3.2. Cultura estadounidense

Al contextualizar a Culiacán bajo las dos culturas que parecen influenciar la toma de decisiones que determinan la distribución modal de la movilidad urbana, se debe señalar que la cultura estadounidense no cuenta con investigación que haga referencia a cómo esta se implanta en una región tan específica como la ciudad de Culiacán. Para ello, se retoma lo explicado acerca de la región norte de México y lo que se propuso en el marco teórico sobre la influencia de Estados Unidos en México.

Capítulo **IV**

Hibridación cultural en el uso del automóvil en Culiacán Rosales

4.1. El contexto del discurso

En la descripción metodológica de esta investigación se introdujo el concepto de contexto del discurso, que es fundamental para poder analizar el discurso, que, en el caso de este estudio, es el resultado de una entrevista semiestructurada diseñada en torno a las variables y componentes a analizar.

Los contextos son tan subjetivos como el discurso, por consiguiente, modelarlos requiere una descripción de todas las condiciones que pueden influenciar en la producción de las comunicaciones. En la presente investigación, la situación específica del discurso analizado es una entrevista semiestructurada en un ambiente formal, dado que al entrevistado se le indicó que es para fines académicos, que dar su opinión y compartir sus experiencias relacionadas con el tema de la movilidad y el transporte en su vida diaria no tiene connotaciones negativas ni positivas, simplemente es su opinión y, por lo tanto, es válida y relevante para esta investigación.

La entrevista, se presenta en este caso como un evento comunicativo con carácter académico para el investigador, porque le permite recabar opiniones y experiencias cotidianas, por lo que entender el contexto socio-situacional al que se somete el entrevistado permitirá una mejor comprensión del discurso. Dicho contexto tiene influencia en el discurso, pues, al dar una opinión sobre un tema sobre la vida pública con influencias políticas, suele manifestarse algún malestar en cuanto a temáticas que tienen que ver con la ciudad y el manejo de esta. Además, en una situación de poca confianza con el entrevistador, puede que este no se exprese con total libertad y sinceridad.

La variedad de perfiles también crea contextos particulares, por ello, en la persona hay que detectar la influencia de su rol social o las condiciones de la colonia en la que vive, así como sus antecedentes regionales y las palabras que utiliza en el discurso que está produciendo. Cada perfil puede denotar influencias personales, sociales y políticas que se manifiestan

al expresar sus ideas, las cuales se pueden limitar por la situación poco común de la entrevista.

Los modelos de contexto son mentales, es decir, son representaciones mentales que definen la situación, en este caso, de los episodios comunicativos. Los discursos se adecuan a la situación comunicativa (Van Dijk, 2013) y el modelo de contexto creado para esta investigación consideró la información que se le dio al entrevistado: la explicación de que su opinión y experiencias se utilizarán con fines académicos, que su información personal no será revelada y que todo lo que exprese es válido en la investigación.

Dado que se trató de una entrevista de carácter formal y académico, los entrevistados mostraron seriedad y expresaron sus opiniones con tintes de informalidad cuando hablaron de experiencias cotidianas, debido a que la entrevistadora pertenece al mismo grupo cultural, así que hubo afinidad y comprensión del tipo de experiencias que narraron y discutieron; es decir, como el receptor del discurso no es muy diferente a los productores de este, se creó un ambiente más relajado en la conversación.

Para las entrevistas de este trabajo, el productor y el receptor interactuaron en una base común de conocimiento sociocultural respecto a la movilidad y el uso del automóvil en la ciudad de Culiacán. Ambos pertenecen a la misma ciudad, así que comparten ciertas experiencias y conocimientos acerca de las dinámicas de esta y su cotidianidad. Ese aspecto ayudó a que la conversación fluyera sin detenerse a dar demasiadas explicaciones de ciertas zonas de la ciudad o situaciones cotidianas que los ciudadanos sobreentienden, incluso sobre el uso de la jerga local.

Es preciso tener en cuenta que el modelo de contexto no se produce de la nada al momento de la entrevista, pues, aunque la entrevista formal y orientada a la investigación no es algo a lo que los ciudadanos se enfrentan comúnmente, las preguntas eran sobre su cotidianidad, puesto que la movilidad es algo cotidiano, por lo que culturalmente ya se tienen estructuras esquemáticas convencionales, de modo que el contenido del discurso viene del conocimiento sociocultural.

Si bien las respuestas de los entrevistados no fueron planeadas porque no conocían las preguntas, el discurso se construyó de un contexto parcialmente prefabricado, al ser sobre sus experiencias cotidianas, y la

situación de la entrevista permitió que se construyeran nuevos fragmentos que tal vez nunca habían expresado, sobre todo cuando se les hicieron preguntas que no se habían hecho ellos mismos.

En este orden de ideas, el modelo de contexto es dinámico y, en el caso de las entrevistas para esta investigación, aunque se tenga planeada una entrevista semiestructurada y los participantes tengan muchas cosas en común por vivir en la misma ciudad, este modelo tendrá sus variaciones de acuerdo con ciertas características, tales como la edad, el nivel académico o algunas otras experiencias de vida que no deriven de esas características.

La parte del modelo de contexto del receptor pertenece a la investigadora, así que no se basó solamente en el conocimiento sociocultural compartido, sino que se agregaron propiedades situacionales con respecto a la investigación, como los objetivos, los conceptos y las variables establecidas. Esto también influye en la forma en que la entrevistadora modificó y dirigió la entrevista semiestructurada.

Por otro lado, la percepción personal y la categorización social son aspectos importantes al determinar el modelo de contexto. Los estereotipos y los prejuicios son aplicados como un mecanismo para interpretar las situaciones sociales, pero

hay que descartar que esos procesos dependan del contexto. Los entrevistados participaron en la situación como individuos y miembros de la sociedad.

Para Van Dijk (2013) fue relevante señalar que las personas construyen tanto una identidad personal como una identidad social al formar parte de diferentes grupos. La interacción y la percepción dentro y entre los grupos están influenciadas por estas identidades compartidas, mediante las cuales las personas se clasifican como miembros del grupo.

En este punto es imprescindible la observación de conformidades, polarización, solidaridad, estereotipos, aspectos positivos del grupo propio y los negativos de otros grupos.

Cabe destacar que la identidad social que toman los entrevistados al momento de la situación social puede variar, porque la identidad no es algo que se adopta gradualmente, sino que se aprende porque conforman el conocimiento social (van Dijk, 2013). En el caso de la entrevista

aplicada para este trabajo, al manejar un tema sobre la ciudad y la movilidad cotidiana, los entrevistados tomaron la identidad de ciudadano y basaron su discurso desde esa perspectiva; es decir, dieron opiniones políticas y calificaron las acciones de los presidentes municipales y los gobernadores. Otros participantes tomaron la identidad desde su rol familiar (como madres o padres), así que plantearon sus valoraciones respecto a las necesidades de sus hijos y las múltiples actividades que deben atender en un día.

Otros roles que los entrevistados tomaron fueron el de mujer, estudiante, empleado, jefe, persona joven y persona mayor.

Cabe aclarar que las identidades y los roles sociales, así como los grupos a los que pertenecen los entrevistados, no imponen actitudes o ideologías generales de estos grupos o de las identidades, puesto que los modelos de contexto siempre incluyen opiniones.

Tomar esto en cuenta ayuda a no caer en generalizaciones, tomar las respuestas con más apertura y dirigir la entrevista semiestructurada de ese modo.

En la Tabla 3 se presentan las características de los entrevistados para facilitar la relación con el contexto y el discurso durante el análisis, así que aparecen los siguientes datos: nombre, edad, género, tipo de colonia en la que vive, ocupación un resumen del contexto social. También se incluyen datos sobre los automóviles que utilizan y cuáles prefieren, además de especificar el lugar en el que se hizo la entrevista.

Tabla 3

Contexto socioeconómico, contexto cotidiano y preferencias de automóvil de los entrevistados.

Nom- bre	Edad	Género	Tipo de colonia	Ocupación	Contexto social	Preferencias de automóvil	Lugar de la entre- vista
Horacio	39 años	Hombre	Muy buena	Empleado	Horacio es un hombre soltero y sin hijos que trabaja en el área administrativa de una empresa que se dedica a prestar servicios de marketing.	Primer automóvil: Voyager Auto- móvil actual: Corolla Preferencia de automóvil: Sentra	Lugar de trabajo
Delia	31 años	Mujer	Interés social	Estudiante	Delia es una mujer soltera que tiene un hijo y se dedica a cursar estudios de posgrado.	Primer auto- móvil: Aztek Automóvil actual: Aztek Preferencia de automóvil: Jeep	Domicilio particular de la en- trevistada
Pablo	34 años	Hombre	Regular	Empleado	Pablo es un hombre soltero que trabaja como arquitecto en una empresa privada.	Primer auto- móvil: Tsuru Automóvil actual: Versa Preferencia de automóvil: Jeep	Lugar de trabajo
Alberto	31 años	Hombre	Regular	Empleado	Alberto es un hombre soltero que desempeña labores administrativas en una institución educativa.	Primer auto- móvil: Polo Automóvil actual: Polo Preferencia de automóvil: Mercedes Benz	Lugar de trabajo
Ofelia	58 años	Mujer	Buena	Jubilada	Ofelia es una mujer divorciada, jubilada, que ejerció la profesión de maestra de educación primaria. Tiene 3 hijos, dos de ellos viven con ella.	Primer automóvil: Taurus Auto- móvil actual: Tracker Preferencia de automóvil: Tracker o Jeep	Domicilio particular de la en- trevistada

Nom- bre	Edad	Género	Tipo de colonia	Ocupación	Contexto social	Preferencias de automóvil	Lugar de la entre- vista
Cristina	35 años	Mujer	Preca- ria	Empleada	Cristina es una mujer casada, con un hijo pequeño. Trabaja como secretaria en una empresa privada.	Primer auto- móvil: Ford Explorer Automó- vil actual: Camry 2000 Preferencia de automóvil: Tipo Cros- sover	Domicilio particular de la en- trevistada
Juan	50 años	Hombre	Interés social	Empleado	Juan es un hom- bre casado sin hijos que trabaja como analista en una empresa de electricidad.	Primer auto- móvil: Caribe Automóvil actual: Niro Preferencia de automóvil: automóvil eléctrico.	Lugar de trabajo
Carlos	38 años	Hombre	Progre- siva	Empleado	Carlos es un hombre casado con dos hijos que trabaja como in- geniero operador en una empresa de electricidad.	Primer automóvil: Chevy Mon- za Automóvil actual: Prius Preferencia de automóvil: Tesla	Lugar de trabajo
Octavio	30 años	Hombre	Regular	Empleado	Octavio es un hombre casado con dos hijos que tiene una empresa propia.	Primer automóvil: Nissan Sentra Automóvil actual: Ford Preferencia de automóvil: camioneta de trabajo	Lugar de trabajo
Olivia	21 años	Mujer	Buena	Estudiante	Olivia es una mujer soltera y estudiante de universidad.	Primer automóvil: no Automóvil actual: el auto familiar Preferencia de automóvil: Tacoma y RAV4	Plaza pública

Nom- bre	Edad	Género	Tipo de colonia	Ocupación	Contexto social	Preferencias de automóvil	Lugar de la entre- vista
Jacinto	36 años	Hombre	Progre- siva	Empleado	Jacinto es un hombre casado sin hijos que trabaja como comerciante	Primer automóvil: Accord 94 Automóvil actual: Yaris R y Honda Preferencia de automóvil: Camioneta Toyota	Lugar de trabajo
Cecilia	40 años	Mujer	Interés social	Empleada	Cecilia es una mujer casada con 3 hijos que trabaja como secretaria en una dependencia de gobierno.	Primer automóvil: Cabriolet convertible. Automóvil actual: Camioneta Chevrolet y Honda Preferencia de automóvil: automóvil pequeño	Lugar de trabajo.
Denisse	24 años	Mujer	Regular	Empleada	Denisse es una mujer soltera que acaba de terminar la universidad y trabaja como intendente en una empresa.	Primer auto- móvil: Honda 99 Automóvil actual: Honda 99 Preferencia de automóvil: Jeep	Lugar de trabajo
Lourdes	50 años	Mujer	Progre- siva	Empleada	Lourdes es una mujer casada con hijos que administra un negocio familiar.	Primer auto- móvil: Aveo Automóvil actual: Aveo Preferencia de automóvil: Tracker	Lugar de trabajo
Jaime	42 años	Hombre	Interés social	Empleado	Jaime es un hombre casado que trabaja en una empresa privada.	Primer auto- móvil: Tsuru Automóvil actual: March Preferencia de automóvil: Corolla	Lugar de trabajo

Nom- bre	Edad	Género	Tipo de colonia	Ocupación	Contexto social	Preferencias de automóvil	Lugar de la entre- vista
Marta	34 años	Mujer	Preca- ria	Empleada	Marta es una mujer soltera que trabaja como bibliotecaria en una institución pública.	Primer automóvil: no Automó- vil actual: automóvil familiar Preferencia de automó- vil: Sentra y Toyota	Lugar de trabajo
Isauro	29 años	Hombre	Regular	Empleado	Isauro es un hom- bre casado con una hija. Trabaja como gerente de una empresa privada.	Primer automóvil: Volkswa- gen Lupo Automóvil actual: Sentra Preferencia de automóvil: Honda Civic	Lugar de trabajo
Gimena	68 años	Mujer	Regular	Empleada	Gimena es una mujer soltera que trabaja como docente en una universidad.	Primer automóvil: Volskwa- gen Beetle Automóvil actual: Mer- cedes Benz Preferencia de automóvil: el que tiene actualmente	Lugar de trabajo

4.2. El discurso de las materialidades del uso del automóvil

En este apartado se muestra el resultado del análisis que comenzó con las relaciones del elemento material del uso del automóvil como práctica social, lo cual se ha dividido en dos componentes: “características de los automóviles” e “infraestructura para el uso del automóvil”, dentro de los cuales se presentan escalas de análisis cualitativas para guiar la interpretación de los discursos. En el caso de las “características de los automóviles”, esta escala son las marcas/tipos de automóviles y las modificaciones a los automóviles, y para la infraestructura del automó-

vil están la infraestructura pública, el estacionamiento, las gasolineras y los establecimientos que prestan servicio en el auto, conocidos como drive-tru.

4.2.1. Características de los automóviles

A continuación, se analiza cada escala de medición del componente “características de los automóviles”, empezando con la que presenta más fuerza dentro del diagrama general de esta variable (Figura 18).

En lo concerniente a la relación de las marcas y los tipos de automóviles que son de la preferencia de los habitantes de la ciudad de Culiacán, se encontró que los automóviles de gran tamaño, como camionetas de trabajo y vehículos todoterreno, son los que predominan.

La mayoría de los entrevistados afirmaron ser propietarios de automóviles tipo SUV o pickup, aunque no los utilizan para los fines para los que fueron diseñados, como transportar muchas personas o para hacer trabajos pesados. Regularmente, los significados atribuidos a estos vehículos son comodidad, practicidad y seguridad.

Un ejemplo de esto es el caso de Cristina, que a sus 20 años obtuvo como regalo de su padre una Ford Explorer para ir a su trabajo, que en esa época trabajaba como personal de limpieza y se trasladaba sola. Independientemente del tamaño, ella tenía un apego emocional hacia ese automóvil:

Pues, mira, fue especial porque como yo apenas entraba a trabajar fue como el regalo de mi papá para que yo no anduviera en el camión, ¿no?, para que yo tuviera un carrito en el que moverme y pues sí fue especial para mí la camionetita esa, de hecho, duramos muchos años con ella, no nos queríamos deshacer de ella. De hecho, esa camioneta se vendió hasta que mi papá falleció. (Comunicación personal)

Como se puede ver, parte del beneficio que la entrevistada dice haber obtenido al tener un automóvil por primera vez fue dejar de utilizar el transporte público. Al mencionar que el regalo se le entregó cuando comenzó a trabajar, da a entender que, al dejar de ser estudiante y con-

vertirse en una mujer que trabaja, sus necesidades cambiaron, lo que también se relaciona con el éxito económico y profesional que significa comenzar a trabajar.

Actualmente, Cristina tiene un automóvil Sedán, un Camry 2000, pero comentó que quisiera adquirir uno tipo crossover, es decir, una mezcla de Sedán con SUV: “Se me hacen hace mejor, más prácticas, como que el automóvil es muy chiquito, muy chaparrito”; es decir, los automóviles de mayor tamaño le significan practicidad.

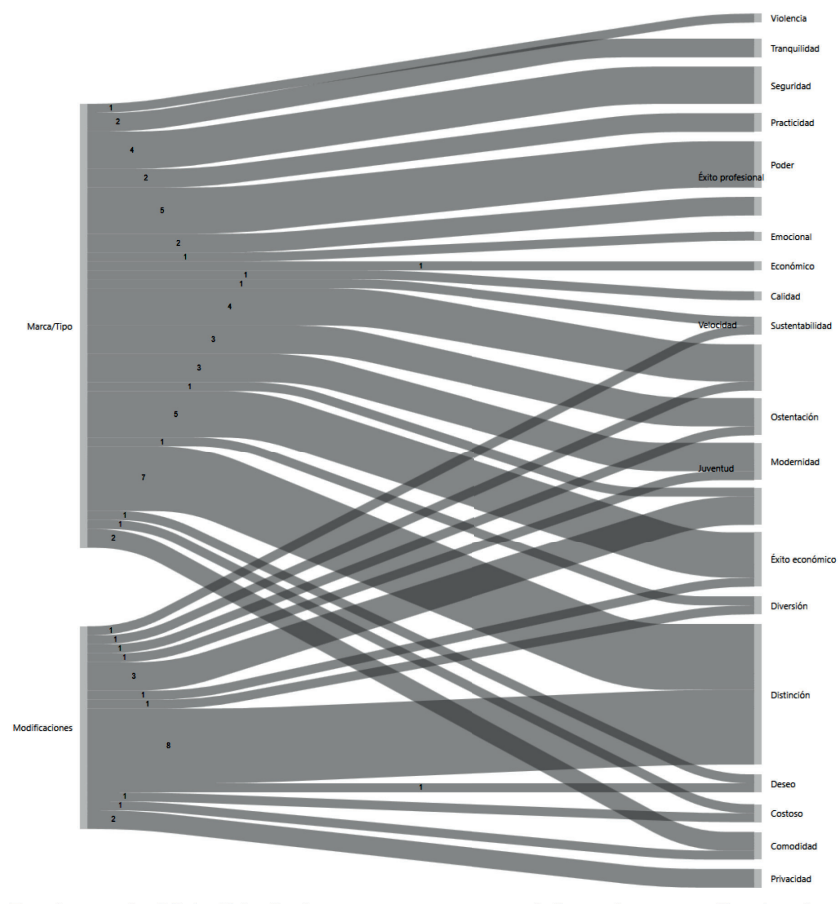
Por su parte, Carlos (38 años) cuenta con varios automóviles en su hogar, entre ellos un pickup, aunque solamente viven dos adultos que pueden manejar. Él aseguró que le gustaría tener un carro eléctrico, un Tesla, porque “soy enemigo de la gasolina ya”. La alternativa al consumo de gasolina no está relacionada con otros medios de transporte, como el transporte público o la bicicleta, sino que el automóvil particular sigue siendo la primera opción para él porque está en contra del consumo excesivo de gasolina.

De otro lado, Octavio (30 años) cuenta con dos automóviles tipo Sedán en su casa, uno para cada adulto que puede conducir, pero quisiera tener una camioneta porque “Me gustan las cuatro puertas con cajita, es que me gustan como de trabajo, pero a la vez que quepa gente, así también como familiar, pues” (comunicación personal). Si bien su trabajo no requiere un automóvil de este tamaño, le gusta el aspecto de este, y considera que le permite transportar a toda la familia junta.

Por lo tanto, el tema del tamaño del automóvil se vuelve a relacionar con la practicidad para realizar actividades familiares o transportar objetos cotidianos, sin embargo, no se suele relacionar con la poca practicidad de la integración al tránsito vehicular, las dificultades para encontrar estacionamiento o incluso la invasión de la vía pública cuando no se cuenta con el suficiente espacio para almacenar los automóviles en sus propiedades.

Figura 18

Diagrama de relaciones del componente “Características de los automóviles” con el elemento “Significados”



En el caso de Olivia (21 años) no cuenta con automóvil propio, pero utiliza los de que son propiedad de sus padres, quienes cuentan con un Sedán y una camioneta tipo SUV: “A mí me gustaría tener de inicio, no sé, un carro muy equis, un Versa a lo mejor algo que no gaste mucha gasolina”. Este auto es de los más vendidos en el país, y ella da a entender que no le costará demasiado mantenerlo, teniendo en cuenta que apenas comenzará su vida laboral. Con la expresión muy equis se refiere a que el automóvil es demasiado común, por lo que se entiende que lo compraría

mientras puede adquirir uno que se adecue más a sus gustos estéticos. Al mencionar que sería su carro de inicio, alude a que, conforme su vida laboral y económica avance, podrá adquirir un automóvil que vaya más con ese estilo de vida y sus gustos.

Respecto a sus automóviles ideales, Olivia expresó:

Me compraría dos, me compraría una camioneta, o sea, una Tacoma o algo así porque vas a la playa y ahí traes las cosas atrás, y también me compraría una camioneta, pero como no sé una a RAV4, cerrada pues. (Comunicación personal)

Las razones de su preferencia son que “se ven cómodos, aparte da menos miedo traer un carro grande y puedes hacer más cosas con ellos” (comunicación personal). Como se puede ver, le interesa la versatilidad de los automóviles y poder realizar actividades lúdicas de manera cómoda, además de sentirse más segura en uno de gran tamaño. Para ella, al igual que para Octavio, una camioneta de carga no es necesaria para su vida diaria por el tipo de actividades que hace, pero relaciona este tipo de autos con actividades lúdicas que se llevan a cabo en los alrededores de la ciudad.

De otro lado, Cecilia (40 años) es una madre de familia y secretaria de tiempo parcial. Su primer automóvil fue un Cabriolet convertible, el cual fue un regalo de su hermano cuando ella cumplió 17 años: “Pues me sentí ya grande, me acuerdo. También como que tenía que ser responsable, me estaban confiando mucho” (comunicación personal). Desde su perspectiva, el automóvil es un paso hacia la madurez, coincidiendo con los discursos de Cristina y de Olivia, y conlleva las responsabilidades de ser un adulto. Actualmente, ella tiene dos camionetas, una marca Chevrolet y otra marca Honda, una de ellas es el vehículo de trabajo de su esposo.

Entre los entrevistados es recurrente que haya camionetas en sus hogares. Por ejemplo, Lourdes cuenta con tres automóviles, dos de ellos camionetas, una tipo SUV (Grand Caravan) y una tipo pickup (NP300) que no se utiliza para trabajar, además de un auto compacto que ella usa (Aveo). Comentó que le gustaría un automóvil:

Uno más nuevo, pues yo creo que una camioneta, o sea, sí estoy contenta con los que tenemos, pues, uno es para la casa, para las vueltas el más chiquillo, que es el mío, y otro para la familia y uno para mover cosas grandes, pero si pudiera escoger para mí, yo compraría una camioneta, como la Tracker, de esas que traen todo muy a la mano, muchos controles, se me hacen muy cómodas y bonitas, vienen muy equipadas, traen lo mejor en seguridad, según dicen. (Comunicación personal)

Tal como indicó, en su hogar tiene automóviles disponibles para diferentes necesidades, ya sea mover objetos o a toda la familia junta y que el automóvil pequeño es “para las vueltas”, probablemente porque es más barato y práctico realizar muchas diligencias en un auto compacto, pero a pesar de esto ella preferiría utilizar un automóvil tipo SUV porque le parece más cómodo.

Para ella, esta comodidad viene de estar dentro del automóvil, pues le gustan las características interiores de este tipo de autos, así como las amenidades con las que cuentan los automóviles de este tipo y le parece más cómodo que mover un automóvil compacto en una ciudad con tanto tráfico como Culiacán.

Respecto de las preferencias de Alberto tiene un automóvil compacto tipo March, pero le gustaría tener un Mercedes porque:

Se me hacen bien, acá bien elegantes, como que sí quisiera uno, pues a lo mejor ahorita no me lo puedo comprar. Por eso te digo que por lo pronto el Jetta, pero si le echo ganas a lo mejor, y un poco de suerte pues se puede hacer la cosa. Un amigo tiene uno y me encanta, la verdad, es otro rollo por dentro también ese carro que él tiene. (Comunicación personal)

Los significados que Alberto le asigna a los Mercedes Benz son elegancia y éxito económico, pues indica que tiene que trabajar más para tener uno.

También está Gimena (68 años), quien tiene un Mercedes Benz. Ella se adelantó a las preguntas y comenzó a explicar a manera de justificación el por qué posee ese automóvil: “Sí, tengo muy poco, pero bueno este, ¿por qué tengo este carro?”; es decir, piensa que es una pregunta que la entrevistadora debe estarse haciendo, lo que evidencia el prejuicio

que se tiene sobre quienes utilizan esa marca de automóvil en Culiacán, que generalmente se relaciona con personas asociadas al narcotráfico o aquellas que valoran positivamente la Narcocultura.

Después dio razones por las cuales consideró adecuado adquirir esa marca de automóvil: “Ya me robaron, ese Vocho me lo robaron aquí y a entonces, eh, compraba Volkswagen porque es la marca que a mí me gusta, pero son, te lo quitan, ¿no?”. Con lo que dio a entender que Volkswagen es una marca que se aprecia mucho en la ciudad, además de ser susceptible a los robos.

También expresó que el haber trabajado tantos años y seguir trabajando era motivo para comprarse un automóvil de ese tipo, o sea, como una especie de recompensa: “y entonces yo dije, bueno, pues, finalmente yo tengo trabajando más de 40 años en esta universidad y sigo trabajando, soy una mujer que siempre ha trabajado, tengo más de 50 años realmente como persona trabajando” (Comunicación personal). Por último, contó que con la tecnología de rastreo que utiliza es más difícil que lo roben, además de que es común que ese automóvil se asocie con personas que pertenecen al crimen organizado, hecho que no motivaría a las personas a querer robarlo:

Entonces consideré comprar esa marca, me posibilitaba que no me lo van a quitar porque ¿para dónde va un carro que tiene GPS y que es de esa marca? y que han de pensar que eres alguien peligroso incluso, entonces por eso, por seguridad. (Comunicación personal)

Por su parte, Pablo (34 años), cuando se le preguntó cuál carro le gustaría tener, contestó con emoción: “¡Ay, Dios! Yo creo que sería una camioneta o una Jeep”. Su respuesta fue rápida, así que tiene muy en claro su preferencia y las razones por las que le gustaría conducir este tipo de automóviles: “Porque me gusta y porque son todoterrenos, los puedes meter a las dunas, a la playa. Porque lo puedes usar como que para divertirse y también, pues, aparte para transportarte. Más que nada por la versatilidad que tienen” (comunicación personal).

A Pablo le gusta la variedad de actividades a las que tiene acceso en un automóvil de este tipo, sobre todo las deportivas. Las cuestiones instrumentales que le asigna al automóvil van más allá de la movilidad cotidiana y los desplazamientos forzosos.

A los entrevistados se les preguntó sobre los tipos de automóviles que prefieren los habitantes de la ciudad de Culiacán, y en las respuestas resaltaron los automóviles grandes y lujosos, aunque hay particularidades sobre por qué consideran que se prefieren.

Por ejemplo, Juan (50 años) expresó que a los habitantes de Culiacán les gustan “los de arrancones, el carro de, no sé cómo llamarle, de potencia, pues, es así” (comunicación personal). Se refirió a las actividades ilícitas de competencias de autos que se llevan a cabo en la ciudad. Continuó: “Al que no le gusta es porque no puede, pero todos intentan traer carrito correlón” (comunicación personal). Su idea expresa que los automóviles que se usan para estas actividades no son económicos, pero a pesar de esto las personas buscan adquirirlos porque se encuentran en los deseos de la mayoría de la población.

Además, señaló que la razón de la preferencia de este tipo de vehículos proviene de la influencia de los criminales famosos de Culiacán: “yo pienso que, en parte, nuestra influencia de los malandrines y de las gentes que, pues, admiran, por decirlo así” (comunicación personal). Juan se incluyó en el grupo influenciado por este tipo de cultura (“nuestra influencia”), aunque se separó de ese grupo al describir la actitud que tienen al conducir: “que actúan de una manera, digamos, un tanto, digamos agresiva, pero en el sentido no tanto de querer ser agresivo, sino porque ‘yo hago lo que me da mi gana y no tengo por qué dar explicaciones’” (comunicación personal).

Se expresa su sentir de la manera en que, por medio de la actitud utilizar el automóvil, las personas suelen imponerse y demuestran poder, incluso por encima de las autoridades, haciendo referencia también a la impunidad con la que operan los grupos del crimen organizado, que en este caso también influenciaría otras actividades comunes en la ciudad, como los arrancones ilegales.

El entrevistado también relacionó este tipo de actitudes con la juventud: “Entonces yo pienso que hay mucha gente joven que se deja influenciar por este tipo de personas que van creando esa psique o esa manera de pensar” (comunicación personal).

Al respecto, Carlos expresó que a los habitantes Culiacán les gustan “las camionetas que gasten gasolina machín, de ocho cilindros, que

corran, que hagan ruido, esas le gustan a la gente aquí” (comunicación personal). La palabra “Machín” es una expresión local que significa “mucho”, por lo que se refiere a automóviles que gastan mucha gasolina, que soportan altas velocidades y que hagan ruidos, haciendo referencia a los motores potentes que se distinguen por su sonido.

Las opiniones de Carlos nos conducen por significados de distinción en el espacio público, para la cual el tipo de automóvil deportivo y modificado es de elección de las personas que buscan destacar.

Desde la perspectiva de Olivia, los automóviles que más les gustan a los habitantes de Culiacán son los “ostentosos, los carros ostentosos así, las camionetas grandes por la cultura, la narcocultura que está muy cimentada, la vanidad, apariencia, algunos que tienen que usan muchas camionetas por el hecho de que van a la sierra o así” (comunicación personal). Explícitamente, mencionó la narcocultura, afirmando que es la causa por la que las personas en esta ciudad prefieren automóviles que los distingan, por el hecho de cómo se ven, sin importar el uso que se les vaya a dar. También dijo que la razón por la que las personas usan camionetas es porque sus trabajos están en las zonas serranas.

De forma similar, Jacinto (36 años) dijo:

Bueno, a los culichis les gusta más el BMW, el Audi, lo más ostentoso, pues, pero para nivel medio, yo siento que se va más a Toyota, Chevrolet y Toyota, y ahorita ya está empezando la Kia, como que ya se está metiendo mucho, salieron buenos carros, sería una opción también para mí la Kia. (comunicación personal)

La palabra “culichi” es usada para referirse a los habitantes de Culiacán, en este caso la utilizó para referirse a un estereotipo de los culiacanenses, pues expresó que les gustan los automóviles ostentosos, y después describió el tipo de automóviles que prefiere la población de otro un menor nivel socioeconómico. Además, contó que esto sucede “Por la cultura, es la cultura más que nada, es así, es lo que es la narcocultura, los idealismos que tiene la gente, pero bueno, esa ya es otra historia” (comunicación personal), o sea, expresa que la narcocultura ha creado ideales sobre los estilos de vida en la sociedad culiacanense con respecto de lo que es una mejor vida y cómo hay que demostrar que se ha logrado el éxito personal.

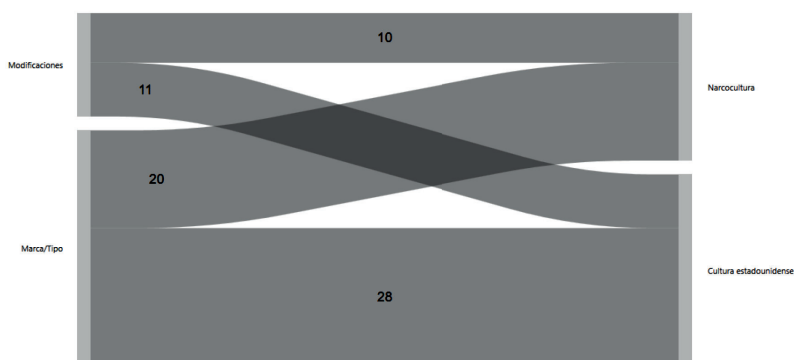
Mientras tanto, Lourdes afirmó que los automóviles que más les gustan a los culiacanenses son “Las Cherokees, esas camionetonas, que traen a los plebes locos”. El automóvil Jeep Cherokee se asocia a la cultura del narcotráfico, mientras que el término “Plebes” es usado para referirse a los niños o jóvenes, y Lourdes alude a que este tipo de automóviles es objeto de deseo para la población más joven, dado que “les da seguridad, no sé, entre que es un carro grande y que parece mafioso, se me hace que hasta los mismos adultos buscan esas, las pelean, las buscan” (comunicación personal).

Aquí, Lourdes hizo referencia a un tipo de seguridad que no solamente está vinculada a la calidad del automóvil, o los propios sistemas de seguridad de este, sino que, por el mismo estereotipo de ser automóviles utilizados por criminales, puede servir como una especie de camuflaje contra otro tipo de delincuentes.

La preferencia dominante por los automóviles de gran tamaño, los nuevos y modernos, está relacionada principalmente con los significados de comodidad, seguridad, éxito profesional y económico. Tanto el uso de automóviles de gran tamaño como estos significados hacen parte de la cultura de EE. UU.

Figura 19

Diagrama de relaciones del componente “características de los automóviles”



Nota. Incluye las escalas de análisis de “modificaciones” y “marca/tipo” con las culturas predominantes en el norte de México: narcocultura y cultura estadounidense.

Claramente, a este tipo de vehículos también se le han asignado significados de juventud y diversión, al ser utilizados en actividades recreativas y de deporte extremo, que son muy comunes en la ciudad de Culiacán y sus alrededores. Por ello, estos automóviles son una especie de dispositivo para ampliar las actividades de ocio y de moda que son habituales en esta ciudad.

En cambio, los significados de ostentación y distinción se les asigna a automóviles que, si bien son predominantes en la cultura estadounidense, se relacionan con la narcocultura, así que surgen nuevos significados asociados a esa distinción, como ser usado como camuflaje para aparentar formar parte de grupos criminales. Estos nuevos vínculos que surgen de los elementos materiales y los significados son un indicativo de que la práctica social del uso del automóvil se está transformando y reforzando.

4.2.2. Infraestructura para el uso del automóvil

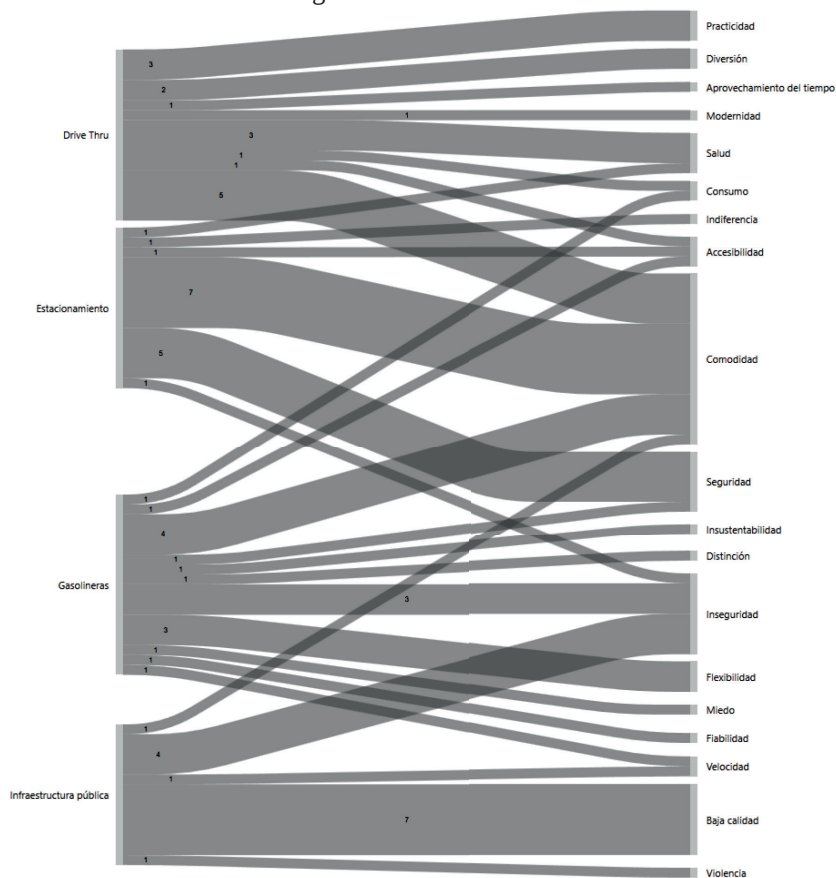
En este componente se considera la infraestructura pública, las gasolineras, el estacionamiento disponible y los drive-thru como parte de las materialidades que permiten que la práctica social del uso del automóvil se ejecute. Estos espacios funcionan como escalas de análisis cualitativa que permiten explorar las opiniones de los entrevistados.

En la Figura 20 se muestran las relaciones de este componente con los significados, y se observa que los significados que más se asocian a la infraestructura son la comodidad y la seguridad. Tanto el drive-thru como las gasolineras y los estacionamientos representan un alto grado de comodidad para la población, porque les hace posible utilizar el automóvil libremente. En el caso de la infraestructura pública para el automóvil, el significado que más se le asocia es la baja calidad, seguido de la inseguridad.

Particularmente, el drive-thru representa comodidad y practicidad, pero también se le han asignado significados de diversión, modernidad.

Figura 20

Diagrama de relaciones del componente “infraestructura para el uso del automóvil” en relación con los significados



Algunos testimonios que reflejan la preferencia y el uso de los servicios por medio de drive-thru son los de Juan, Jaime y Martha. En el caso de Juan, los utiliza, sobre todo, para comprar alimentos y bebidas: “Sí, soy fan de los drive-thru, me gustan mucho, pero curioso, ¿no?, por ejemplo, creo que hay, creo que la Farmacón te ofrece el servicio, ahí no, no, no, mejor me bajo y voy a pie, pero el café y la comida rápida sí” (comunicación personal).

La experiencia de Jaime es diferente, le gusta utilizar los servicios que permiten pedir con anticipación desde una aplicación móvil y pasar

a recoger los productos en el auto: “Sí, alimentos, tiendas de, como en el super, que te entregan todo en tu carro cuando lo pides por la app. También cuando voy por tacos, ahí te entregan todo sin bajarte del carro” (comunicación personal). Cuando habla de que le entregan alimentos (tacos) sin bajarse del carro, se refiere a un servicio informal en el auto, es decir, estos establecimientos no cuentan con la infraestructura para dar servicio en el auto, pero lo ofrecen sin salir de este.

En el discurso de Martha sobre esta infraestructura se identifican significados de ocio y diversión; cuando se le preguntó por el uso de estos servicios, respondió: “Sí, es como paseo para nosotros, a veces que no te quieres ni bajar por el calor y quieres algo rápido, se suben todos al carro y nos vamos por algo, casi siempre nieves de la Dophy, se hace cola ahí los jueves jajaja” (comunicación personal). Además de los significados de ocio y diversión, Martha dio otras razones para utilizar este tipo de servicios, y expresó que le brinda practicidad, pues le permite realizar actividades rápidamente, y comodidad, dado que la ayuda a protegerse del calor de la ciudad.

La practicidad y la comodidad de estos servicios toman un significado más amplio cuando las personas asumen el rol de padres y madres, como en los discursos de Felipe y de Delia. Felipe contó que usa mucho este tipo de servicios: “Sí, mucho, o sea que el Starbucks y mucho también por mi niña, uno compra mucha comida y más ahorita farmacias y Oxxo” (comunicación personal). Él mencionó a su hija como una de las razones principales por las cuales utiliza los drive-thru, pues le parece más práctico desplazarse junto a la niña en el automóvil.

La rutina de Felipe está muy inmersa en la dinámica de utilizar este tipo de servicios:

El otro día pasé en menos de dos horas a tres autoservicios, farmacia, unas nieves y una tienda de comida. Ya estaba todo eso, pero no lo usábamos tanto, pensaba uno que iba a tardar más y mejor te bajabas, se va a quedar esa mañana. Muchas cosas la pandemia dejó. (Comunicación personal)

La pandemia le dio la oportunidad de experimentar este tipo de servicios de una manera más amplia, pues anteriormente le parecía que no

le ayudaba a aprovechar el tiempo, pero cambió de opinión y expresó que entre los cambios que trajo la contingencia sanitaria está el uso de estos, al punto que podría quedar como una “maña”, es decir, como una habilidad que permite hacer algo con el mínimo esfuerzo, o también puede entenderse como una práctica mala.

Otro caso que aporta a los significados de los drive-thru desde el rol de madre es el de Delia, quien tiene un hijo y este servicio le parece práctico por la flexibilidad para conectar diferentes actividades, también le resulta una forma de entretenimiento, sobre todo porque lo distrae de la vida cotidiana sin que ella tenga que estar pendiente de su hijo en la vía pública, pues lo mantiene en un solo lugar y a la vista; en este sentido, considera el drive-thru una forma de seguridad:

No sé, siento que a veces que no te quieres, o sea, no te quieres bajar a comerte la nieve ahí o te la quieres comer en tu casa o te quieres ir de ese lugar, no sé, a comértela en otro sitio o un parque o algo es cuando lo uso, ¿no? También es una forma de entretener al niño, de que vamos por una nieve en el carro sin tener que andarlo cuidando mucho. (Comunicación personal)

Desde su rol como madre, este tipo de infraestructura le permite proteger a su hijo de otro tipo de eventualidades a las que están expuestos los niños pequeños en el espacio público.

Al igual que en el discurso de Felipe, hay discursos en los que se detectan significados que asocian el uso del drive-thru y el automóvil con la practicidad, como el testimonio de Horacio, quien expresó: “Sí, principalmente el café deste, ¿cuál es el otro que me? eh, las hamburguesas también igual, más comida principalmente. Me parece más práctico” (comunicación personal).

Las gasolineras son un elemento predominante en la ciudad de Culiacán en la escala de medición cualitativa para el componente de la infraestructura para el uso del automóvil. En esta ciudad se detectó una cantidad importante de lugares de abastecimiento de combustible, incluso en lugares donde no está permitido, como en los alrededores de zonas habitacionales. Debido a que se trata de un servicio básico para hacer uso cotidiano del automóvil, y por las razones antes expuestas,

se decidió indagar en las opiniones de los habitantes de Culiacán sobre esta infraestructura.

En el diagrama Sankey de la Figura 20 se muestra que los significados que más asociaron los entrevistados a las estaciones de gasolina son la comodidad, la inseguridad y la flexibilidad, en ese orden de recurrencia.

La comodidad suele relacionarse con la disponibilidad de gasolineras que hay en la ciudad y con el hecho de que no es necesario manejar grandes distancias para encontrar una. La mayoría de los entrevistados encontraron esta situación muy cómoda, pero en sus discursos se encontraron significados de inseguridad por las mismas razones, pues la proximidad de las gasolineras rebasa los límites de la seguridad, llegando a ser los mismos límites legales.

Cuando a Delia se le preguntó si la cantidad de estaciones de abastecimiento de combustible que hay en la ciudad le parecía necesaria, ella respondió con preocupación por el peligro que estas representan:

No se me hace, o sea, antes que no sabía que la exposición que tenemos al tener tantas gasolineras cerca se me hacía, pues accesible, ¿no?, pero ahora que sé que es un riesgo tener una gasolinera muy cerca de tu casa, pues, definitivamente no, o sea, no debería estar tan cerca de las zonas de vivienda, entonces, pues sí es un peligro, ¿no?, y de hecho tengo dos, tres, o sea, creo que cada kilómetro o menos tengo una. (Comunicación personal)

Ella explicó que antes no estaba informada acerca de los peligros de establecer gasolineras cerca de zonas habitacionales, y veía como algo positivo tener varias de ellas cerca, pero recientemente se informó y se dio cuenta de que eso no debería suceder.

Por su parte, Isauro expresó su inconformidad sobre esta situación, pues está conciente de los peligros que representa la proximidad de las gasolineras con respecto de las zonas habitacionales. Cuando se le preguntó si tiene gasolineras cerca de su casa, contestó: “Sí, a tres calles, deste se me hacen muchas, les dan muchos permisos, eso está mal, no deberían existir tan cerca de las casas, de donde vive la gente, es muy peligroso” (comunicación personal).

En el discurso de Ofelia también se encontró esta preocupación, debido a la inseguridad que generan las gasolineras: “Sí, me parece importante, pero son muy peligrosas también” (comunicación personal). Ella expresó lo positivo de la proximidad de las gasolineras e inmediatamente contrastó con la parte negativa, sin dar más explicaciones.

En el caso de Pablo, él vive justo al lado de una gasolinera y opinó:

Pues sí te ayudan, pero tampoco lo creo tan necesario. Yo vivo en seguida de una gasolinera, justamente, entonces, pero la verdad es que rara vez le echo ahí y entonces es como si no estuviera, porque, pues, no la utilizo como tal. (Comunicación personal)

En su discurso expresó que la cercanía de la accesibilidad de las gasolineras le resulta de ayuda, pero también le parece que está rebasado, pues él ni siquiera utiliza la gasolinera que le queda a un costado de su casa, probablemente porque cuando necesita recargar combustible está en otro punto de la ciudad.

Un discurso que parece aislado al resto es el de Carlos, quien explicó que cerca de su casa no hay gasolineras: “Fíjate que no hay. Pues sí, me hacen falta, pero el día de mañana lo que voy a necesitar es una electrolinera” (comunicación personal), debido a su preferencia por los autos eléctricos.

Desde el discurso de Carlos podemos ver indicios de las futuras necesidades con respecto de la infraestructura para el uso del automóvil, desde la postura de la transición energética y las nuevas tecnologías en el uso del automóvil.

En el componente de la infraestructura también se encuentran los estacionamientos como una escala análisis, dado que estos son altamente necesarios para el uso del automóvil. Las opiniones al respecto son muy marcadas entre los entrevistados, y en la Figura 20 se observa que la comodidad y la seguridad son los significados que más se le asignan a esta infraestructura. A continuación, se presentan algunos de los discursos más significativos que explican esta situación.

Desde su rol de madre, Delia mencionó en su discurso que el acompañamiento de su hijo hace que busque la seguridad cuando se encuentra en la vía pública, así que tener el estacionamiento cerca contribuye a que

su hijo no se exponga durante más tiempo a posibles eventualidades en la vía pública:

De preferible si llevo al niño me gusta que haya un estacionamiento cerca, o sea cerca, porque así no lo tengo que traer caminando mucho tiempo, así pienso, pero si yo voy sola a algún viaje no me importa que el estacionamiento esté cerca, me quedo lejos, pero por el niño sí. (Comunicación personal)

Es evidente que la entrevistada realiza esta práctica más seguido cuando se transporta junto a su hijo, pero si lo hace sola no le importa caminar más o dejar el automóvil más lejos del lugar al que va.

El discurso de Delia con respecto del uso de estacionamiento es congruente con el uso de los servicios por medio de drive-thru, ya que ambos tipos de infraestructura permiten mantener a sus hijos protegidos de los inconvenientes del espacio público.

La cercanía del estacionamiento es lo que más le proporciona comodidad a los entrevistados. Alberto también mostró en su discurso su preferencia por tener el estacionamiento cerca del lugar al que va:

Pues prefiero que haya un estacionamiento cerca, no importa que sea privado o público el estacionamiento. Si tengo que pagar y está cerca pues pago. Lo dejo ahí, ni modo, pero sí habría que dejarlo en un lugar lejos y camino no hay ningún problema. (Comunicación personal)

De esto se infiere que el poder adquisitivo y el nivel socioeconómico juegan un papel importante en lograr esta comodidad.

Otra circunstancia que influye a los entrevistados a elegir el lugar de estacionamiento del automóvil que responde al significado de comodidad es el clima de Culiacán. Recurrentemente, se hizo referencia al problema del fuerte calor que predomina la mayor parte del año en la ciudad, lo cual afecta las cuestiones de movilidad cotidiana. La condición del estacionamiento también es importante por esta cuestión y su disponibilidad y proximidad aporta positivamente en la elección del automóvil como medio de transporte principal, dado que proporciona comodidad y flexibilidad.

En el discurso de Juan se encuentran indicios de esta situación. Cuando habló sobre los lugares de estacionamiento mencionó el clima antes que otro motivo para dejar su automóvil cerca del lugar al que está accediendo:

Es que depende, por ejemplo, aquí en Culiacán yo no tendría problemas de caminar o dejarlo un poco retirado salvo, puede ser que el clima, a veces que es un poco inclemente o muy fuerte, pero te diré que eso a veces hasta lo puedo tolerar, pero más que nada la seguridad es lo que sí me debería, dejarlo en un lugar muy lejos de aquí y que se ve que no hay certeza de encontrarlo en buen estado. (Comunicación personal)

Más que a la cuestión del calor, le dio más peso a la inseguridad, pues tener cerca su automóvil le permite vigilarlo de posibles incidentes o robos.

En el caso de Cecilia también hay relación del estacionamiento cercano con la comodidad:

Pues, de hecho, si voy al centro sí se me hace más cómodo irme en un camión y aquí vivo cerca, entonces se me hace más cómodo que buscar estacionamiento, mejor venirme caminando. (Comunicación personal)

Cecilia explica situaciones de la movilidad de Culiacán, ya que el centro de la ciudad al presentar una concentración de actividades también concentra un alto tránsito vehicular, lo que termina limitando el espacio de estacionamiento. Entonces, particularmente, cuando la entrevistada visita esta zona de la ciudad, prefiere hacerlo en transporte público.

Por su parte, Horacio fue muy claro sobre tener su automóvil en un lugar que no le cause problemas, y no le importa dejarlo estacionado lejos del lugar al que busca acceder. Así pues, su discurso es contrario al de Juan, para quien la cercanía le brinda seguridad, en cambio Horacio encuentra algunos lugares lejanos más seguros, puesto que pueden ser estacionamientos de paga: “No, la verdad mientras esté seguro mi carro porque para no tener problema en cuestión de que me lo lleve la grúa, tener una multa, no me importa el caminar” (comunicación personal).

Las autoridades de tránsito parecen ser una fuente de inseguridad para él, contrario a lo que realmente es la función de este personal. Esto se contrapone a lo que suele asociarse con inseguridad en relación con el lugar de estacionamiento entre los entrevistados.

Desde el discurso de Jaime se reitera la búsqueda de la comodidad por sobre otras circunstancias:

Pues la verdad si hay cerca pues mucho mejor. Prefiero eso más que nada por comodidad, no soy mucho de caminar y así pues también puedes cuidar el carro, pero, más que nada, para no caminar siempre intento quedarme bien cerca. (Comunicación personal)

Una circunstancia que se detectó durante el análisis de los discursos acerca del lugar de estacionamiento es que algunos entrevistados (cinco de los 18) aseguraron tener más automóviles de los que pueden resguardar en sus hogares, así que el resto quedan en la vía pública.

Esta situación sirve como evidencia para comprobar la alta cantidad de automóviles que hay en la ciudad y las consecuencias de esto en el espacio público, puesto que los automóviles que quedan estacionados en la vía pública muchas veces ocupan espacios que no son para este fin, de modo que representan un problema para las personas que transitan ya sea en automóvil, de manera peatonal o en bicicleta, pues se obstruyen la circulación y la visibilidad, además, se invaden zonas de parada de transporte público.

En lo concerniente a esto destaca el de Jaime, quien comentó que “tengo dos adentro y dos afuera, es decir, o sea, dos carros quedan en la cochera y afuera tenemos espacio para otros dos carros” (comunicación personal). Desde su discurso expresa una capacidad de disponer del espacio público para su beneficio y comodidad.

Por todo lo anterior, resulta evidente que el estacionamiento es un tema que aporta a la comodidad de utilizar el automóvil, pues no hay condiciones establecidas sobre cómo utilizarlo y los entrevistados no mostraron gran preocupación por las consecuencias de ocupar espacio de la vía pública para resguardar sus automóviles.

Desde esta perspectiva, el estacionamiento es elemento de la infraestructura para el uso del automóvil que está promoviendo su utilización

desmedida en Culiacán, al no haber restricciones sobre esto en diferentes zonas comerciales y habitacionales.

Al respecto, Carlos dijo: “Sí caben los tres, pero bien ajustados. Mejor dejo uno afuera”. Mientras que Jacinto contó: “Uno y el otro carro queda afuera”. Finalmente, Lourdes expresó: “Dos nada más, un carro queda por fuera de la casa”. La proporción de entrevistados que realizan esta práctica evidencia la facilidad y la falta de restricciones por parte de las autoridades en cuanto al uso de la vía pública como estacionamiento, dado que no responsabiliza a los dueños de los vehículos del resguardo adecuado de estos.

Se pidió la opinión acerca de la infraestructura pública de la movilidad en Culiacán para detectar significados que ayuden a entender cómo es la experiencia del uso del automóvil en esta ciudad y qué consecuencias tienen los significados asignados a la infraestructura pública sobre los del uso del automóvil. Esta infraestructura forma parte de las materialidades necesarias para el uso del automóvil y, por lo tanto, condiciona su utilización y experiencia.

Con respecto de esto, los discursos de los entrevistados se orientaron hacia las opiniones negativas de la calidad de la infraestructura pública y la inseguridad que esto provoca en cualquier medio de transporte que se esté utilizando.

En el caso de Delia, en su discurso se mencionaron diversas fallas percibidas en el sistema de movilidad de la ciudad de Culiacán: “Pues mira, es que en Culiacán siento, igual en varias ciudades, está cómo divido porque he visto problemas de, eh, o de ¿bacheo se dice? Sí, de bacheo, he visto problemas de que no hay banquetas” (comunicación personal). Aquí expresó su preocupación sobre la calidad física de las calles y porque hay problemas de “bacheo”, refiriéndose a los desniveles en las calles provocados por el desgaste de los materiales que suscitan incidentes de tránsito y desgaste de los vehículos; además, manifestó su inconformidad con respecto a la inexistencia de las banquetas.

La entrevistada continuó hablando sobre estos problemas y especificó situaciones que ha detectado en su entorno inmediato:

De hecho, yo siempre he visto o visualizado un problema que existe acá en la de Huizaches por la Obregón. Cuando vas a La

Primavera las personas caminan por la calle porque no hay banquetas entonces se me hace súper peligroso y ha habido muchos accidentes ahí. (Comunicación personal)

En esta parte de su discurso, Delia aludió a la calidad de la infraestructura para los peatones y los problemas de inseguridad que esto ocasiona. Después infirió las causas de esta situación:

Y no le siguen poniendo atención porque como son zonas marginales, la gente les, o sea, no les importa y la gente sigue caminando por ahí, están súper expuestos y, de hecho, siempre trato, hay tres carriles, siempre trato de ir por el medio porque siempre o por la noche hay una personita caminando y no hay luz y tú sabes que es un riesgo latente, entonces siento que hace falta mucho que el gobierno entre. (comunicación personal)

Su opinión se inclinó a que la zona está desatendida en cuanto a la calidad de la infraestructura para la movilidad, por ser una zona donde reside población de nivel socioeconómico bajo y, por lo tanto, es un grupo poblacional al cual las autoridades no le muestran interés. Los problemas de mala calidad de banquetas e iluminación han provocado que las personas caminen por la vía para los automóviles. Delia contó en su discurso las acciones que ella toma para prevenir accidentes en esa zona cuando está conduciendo. Después, dio su juicio sobre la administración actual de la ciudad y las mejoras que se han hecho en esta:

De hecho, de todos los gobiernos que me ha tocado creo que es el que mejor le ha metido un poquito más al alumbrado porque he visto que hay calles aquí que en 20 años no les pusieron ni una lámpara y estos les pusieron. Entonces siento que este gobierno le ha echado un poquito más ganas a las calles y las banquetas como todo lo que tiene que ver con, pues, con el diseño urbano, ¿no? Con la organización. No sé si se diga así, pero como que la infraestructura. (comunicación personal)

Esta entrevistada evidenció su preocupación por los problemas de la vía pública en su ciudad.

Otro entrevistado que se expresó sobre las diferencias en la calidad y la atención de la infraestructura pública relacionadas con el nivel socioeconómico que predomina en las diferentes zonas de la ciudad fue Pablo: “Pues que sí les falta, hay calles que, por ejemplo, se supone que son colonias bien y tienen las calles horribles, como aquí de la Chapule, que vas pasando y parece peor que la de los Huizaches” (comunicación personal). Desde su discurso expresó que él percibe mala calidad en la infraestructura pública, independientemente del nivel socioeconómico de las zonas habitacionales. La expresión ‘colonias bien’ hace referencia al nivel socioeconómico alto y manifestó que la Chapule, que es el nombre coloquial de la Colonia Chapultepec, está peor que la Huizaches, que es catalogada como zona de nivel socioeconómico bajo. Desde su perspectiva, las colonias de nivel alto deberían tener mejores condiciones de infraestructura, lo cual no percibe que sea la realidad de Culiacán.

Por su parte, Carlos ofreció un discurso muy objetivo, dando una calificación general a la infraestructura pública para la movilidad en esta ciudad:

La verdad yo les doy un seis porque normalmente viene la temporada de lluvia y nomás parapan las calles y nomás se deja venir la temporada de lluvia y luego luego se hacen hoyos. También les falta mucho a los semáforos y las señales de tránsito. Si te fijas, no hay carriles pintados muchas veces. (Comunicación personal)

Se infiere que la calificación de seis la otorga sobre un máximo estándar de 10, que sería el ideal, lo que da a entender que la calidad de la infraestructura se percibe como regular o mala. Luego, el entrevistado dio algunos ejemplos de por qué otorga esta calificación, sobre todo la mala calidad de las calles y su pavimentación, la falta de atención en los sistemas de semáforos y la señalización en las calles.

Igualmente, Ofelia expresó inconformidad respecto a la infraestructura pública:

Pues se me hace un poquito, para ser lo que es la capital, se me hacen un poco denigrantes. Las calles no están aptas para lo que es en realidad nuestra capital. Deberían de ser más atractiva las calles, más bonitas, más pavimentadas. (Comunicación personal)

Ella opinó que, como capital, Culiacán debería ser más atractiva, tener más belleza y utiliza la palabra “denigrante” como si la situación actual de la infraestructura dañara la imagen de la ciudad. En su discurso también mencionó a la Colonia Huizaches: “Si tú vas a una colonia, un Huizaches u otras colonias que son de bajos recursos están muy mal.” Esta colonia es un referente de los problemas de infraestructura pública y mala calidad de servicios.

La entrevistada continuó dando ejemplos de sus observaciones en la infraestructura: “Inclusive lo pluvial, lo que es el drenaje para cuando hay lluvias están en muy pésimas condiciones, ya ves las cosas que han sucedido porque no hay una salida del agua” (comunicación personal). Al aludir “las cosas que han sucedido” hace referencia a un incidente que, para la fecha de la entrevista, era relativamente reciente: durante una fuerte lluvia que provocó una inundación, una joven fue absorbida por una alcantarilla abierta.

En los últimos discursos se observa la relación de poder con las expectativas de la calidad de la infraestructura pública. En Culiacán, por ser la capital manejar mayor cantidad de actividades económicas y tener más población, se esperaría una mejor infraestructura pública; y en las colonias de altos recursos se espera que tengan un mejor estado físico, por lo que sorprende que las de bajos recursos suelen tener la imagen de marginalidad y mala dotación de infraestructura y servicios.

Sumado a esto, Horacio puso ejemplos de violencia en el tránsito por la mala dotación de infraestructura pública para la movilidad y, como muchos entrevistados, reveló los hechos que ocurren en su entorno inmediato: “Creo que sí hacen falta más semáforos, más acá para el lado de donde vivo yo sí hacen falta más semáforos, simplemente aquí en la Ley a cada rato hay atropellados de las motos” (comunicación personal). La Ley es un supermercado que mencionó como punto de referencia para indicar el punto problemático. Continuó: “es un show poder dar vuelta. Desde ese punto de vista hacen falta más”. La expresión “es un show dar vuelta” se refiere a que es complicado dar vuelta en su vehículo para tomar otra calle, precisamente por la falta de organización del tránsito vehicular. Horacio encuentra muy insegura esta falta de organización del tránsito por medio de semáforos, y sostuvo que ha provocado los accidentes en ese punto.

En el discurso de Juan también se encuentran quejas referentes a las calles de la ciudad. En su opinión: “Mucha área de oportunidad, en cuanto a la pavimentación, más que nada, sobre todo eso. Es que es el mantenimiento porque a veces se hacen y ya se dejan y nunca se les da” (comunicación personal). El entrevistado aseguró no haber utilizado otro medio de transporte que no sea el automóvil desde hace mucho tiempo, por lo que sus quejas están orientadas a la infraestructura relacionada con la movilidad en este. También proporcionó ejemplos de su actuar cotidiano sobre algunas situaciones que provoca la mala calidad de la infraestructura pública y el bajo mantenimiento que se da en las calles:

Por ejemplo, aquí hay muchos señalamientos pintados a nivel de calle y ya, se pierden. Y yo soy mucho de que, a mí me gustaría, pero no lo hace la gente, yo soy mucho de que, ya ves que hay señalamientos que son rayas blancas que indican que son para el tránsito de la gente, entonces que tú con tu móvil no lo invadas, pero no sé, no sé, la gente o no le importa o no lo sabe o una combinación de ambas cosas y los que sí lo sabemos, como yo, trato que de hacerlo, pero como nadie lo hace, pues sí me da un poco para abajo y a veces caigo en lo mismo, en el mismo juego. (Comunicación personal)

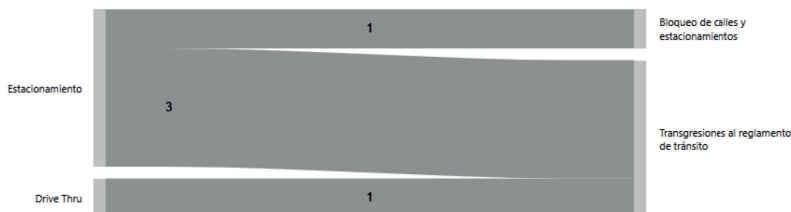
Esta parte del discurso de Juan es interesante porque acepta que realiza acciones no permitidas por el reglamento de tránsito porque ve a otras personas cometerlas. Las malas acciones de sus conciudadanos parecen desalentarlo de utilizar su automóvil bajo las normas de tránsito y respetando las zonas peatonales y termina cayendo en transgresiones por comodidad.

Como parte del diseño metodológico de esta investigación es necesario relacionar los elementos que integran la práctica social del uso del automóvil, en lo cual se encontró que existe una relación en el componente “transgresiones al reglamento de tránsito”, que pertenece a la variable “competencias”, con el componente “infraestructura para el uso automóvil”, sobre todo la escala de medición cualitativa del “estacionamiento”. En la Figura 21 se observa que hay tres coincidencias de estos dos componentes en los discursos de los entrevistados.

Otro hallazgo fue el uso de drive-thru informales, es decir, establecimientos que no cuentan con la infraestructura formal de atención en el automóvil, pero brindan sus servicios en los automóviles, donde los clientes esperan a ser atendidos y, mientras tanto, bloquean la circulación vial. En la Figura 21 se muestra un discurso que es ejemplo de la relación entre el componente drive-thru, de la variable “materiales”, con el componente transgresiones al reglamento de tránsito, de la variable “competencias”.

Figura 21

Diagrama de relaciones del componente “Infraestructura para el uso del automóvil” en relación con las competencias



A continuación, se muestran los discursos donde se expresan estas situaciones en las que la importancia del uso del automóvil y la comodidad que este debe proporcionar sobrepasan el cumplimiento de las normas de tránsito. Por ejemplo, cuando a Carlos se le preguntó sobre su preferencia, respondió: “que esté cerca. Por seguridad que esté más cerca el carro y sobre todo cuando vas al super, que llevas muchas cosas, pues es más fácil” (comunicación personal).

Si bien afirmó que su preferencia de estacionar su automóvil cerca tiene que ver con la seguridad, luego se contradijo al afirmar que la cercanía realmente le proporciona es comodidad, en especial cuando tiene que transportar objetos.

Después se le preguntó si se ha estacionado en lugares prohibidos por su preferencia de tener su automóvil: “No me gusta hacerlo, pero sí lo he hecho, hasta me he estacionado en cajones de discapacitados” (comunicación personal). Tal como manifestó, la acción que realiza no es de su agrado, pero la sigue haciendo, entendiendo que sus acciones sobrepasan los derechos de otras personas.

Por su parte, Octavio admitió estacionar su automóvil en lugares no permitidos, aunque sabe que no es lo ideal e intenta evitarlo: “Sí, en alguna ocasión yo pienso que sí, pero evito lo más posible hacer eso porque no es lo correcto” (comunicación personal). Esta falta suele realizarla cuando sale del carro a hacer alguna actividad que necesita de poco tiempo y alguien más permanece en el automóvil encendido:

Pero sí ha pasado cuando traigo a la familia, ahí los dejo y con el carro prendido por si se ocupa moverlo, sobre todo si voy a un mandado así rapidito, que no está bien, pero sí, sí lo hacemos. (Comunicación personal)

Así mismo, Denisse contó que hace estas acciones por la seguridad de tener su automóvil a la vista, así que a veces lo estaciona en lugares prohibidos: “Sí, sí he llegado a hacerlo. La verdad es que me gusta que el carro esté donde lo pueda ver, no sé, siento que le va a pasar algo, pero pues no debería hacer eso” (comunicación personal).

La importancia que algunos entrevistados le dan a su automóvil es tal que sobrepasan las necesidades de terceras personas, pues prefieren afectarlas para tener a su automóvil en las condiciones que ellos estiman ideales.

4.2.3. Relación de los materiales con las características socioeconómicas

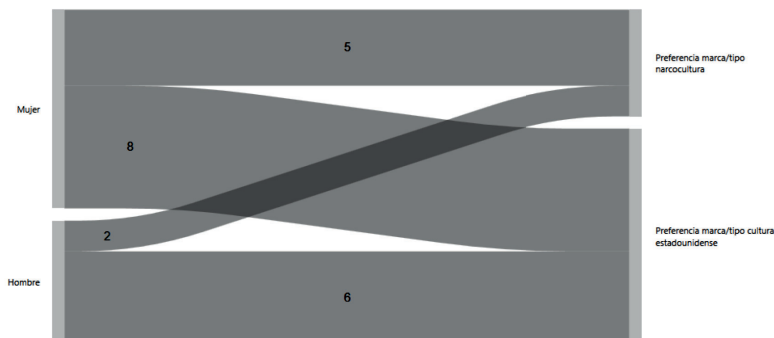
Se hizo un análisis de la relación de las características socioeconómicas con los componentes y se determinó que, por el número de entrevistados, las relaciones que pueden aportar más al análisis son las que se crean por el género y el tipo de colonia en la que viven. Además, estas características se vinculan únicamente con la preferencia por las marcas y los tipos de automóviles orientados a la narcocultura o a la cultura estadounidense, así como por las modificaciones alrededor de estas dos culturas.

En la Figura 22 se puede observar cómo tanto hombres como mujeres parecen inclinar sus preferencias de elección de automóvil hacia las marcas y los tipos de automóvil que se relacionan con la cultura estadounidense. Sin embargo, son más las mujeres que prefieren marcas y

tipos de automóviles que se asocian con la narcocultura, en comparación con los hombres.

Figura 22

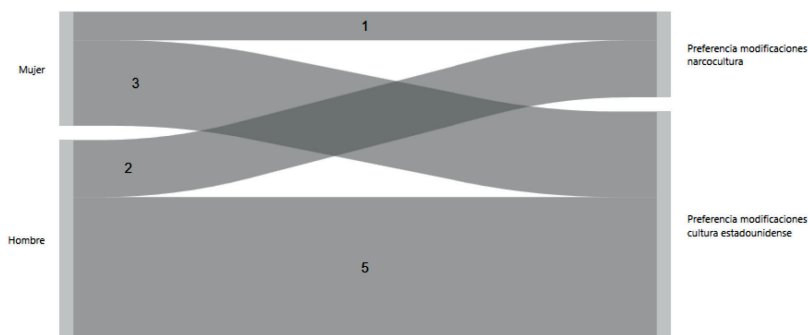
Preferencia de marca/tipo de automóvil orientado a la narcocultura y a la cultura estadounidense, según género



También se encontraron datos interesantes con respecto a las preferencias sobre las modificaciones realizadas a los automóviles. En ambos géneros se evidenció que hay una mayor preferencia sobre las modificaciones asociadas a la cultura estadounidense; asimismo, se pudo ver en los hombres una ligera mayor inclinación sobre las modificaciones que se relacionan con la narcocultura, por encima de las preferencias de las mujeres entrevistadas. Lo anterior se puede comprender gráficamente en la Figura 23.

Figura 23

Preferencia de modificaciones de automóvil orientado a la narcocultura y a la cultura estadounidense, según género

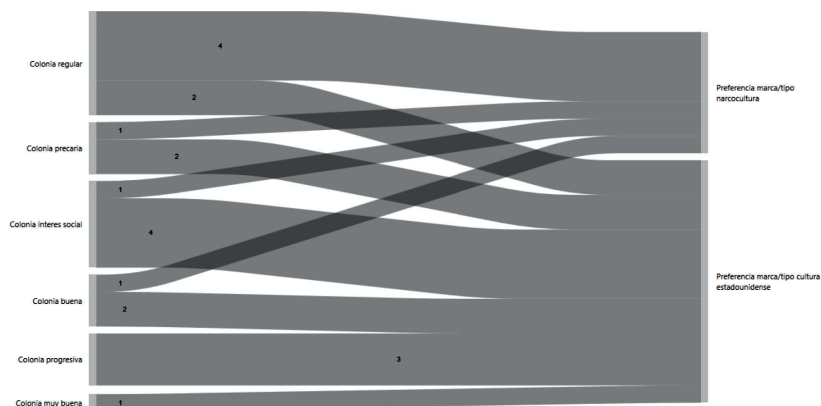


Es de mencionar que se hizo un análisis sobre las preferencias de las características de los automóviles con respecto al tipo de colonia en la que viven los entrevistados, a fin de retomar una característica socioeconómica que permita entender cómo esta condición puede afectar el tipo de preferencias.

Seguidamente, en la Figura 24 se puede observar cómo los entrevistados que viven en el tipo de colonia regular muestran una mayor preferencia por las marcas y los tipos de automóviles relacionados con la narcocultura. Este tipo de preferencia se encontró en menor medida en los entrevistados que viven en colonias precarias, colonias de interés social y colonias buenas, pero no se halló en los individuos que viven en colonias progresivas y colonias muy buenas, sino que estos se limitan a preferir marcas y tipos de automóviles asociados a la cultura estadounidense.

Figura 24

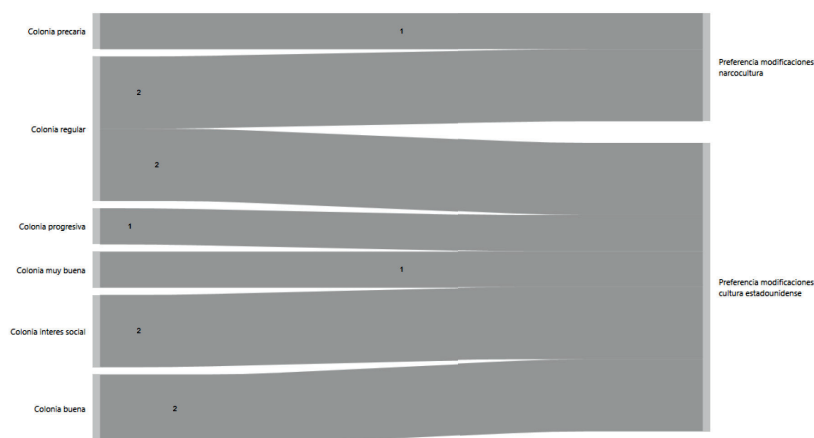
Preferencia de marca/tipo de automóvil orientado a la narcocultura y a la cultura estadounidense, según colonia en la que vive



Igualmente, con respecto a las preferencias que tienen los entrevistados hacia las modificaciones, en la Figura 24 se puede notar que solo los entrevistados que viven en colonia precaria y colonia regular mostraron interés por las modificaciones que se relacionan con la narcocultura. También se encontraron entrevistados que viven en colonia regular con preferencia por los tipos de modificaciones asociadas a la cultura estadounidense. El resto de los entrevistados que demostraron interés en las modificaciones relacionadas con la cultura estadounidense pertenecen a las colonias de tipo progresiva, muy buena, de interés social y colonia buena, según la clasificación de IMPLAN

Figura 25

Preferencia de modificaciones de automóvil orientado a la narcocultura y a la cultura estadounidense, según colonia en la que vive



4.2.4. Discusión

Las afirmaciones se plantean en este punto tiene un alto grado de subjetividad, dada la fuente de los datos y las características de la investigación cualitativa, por lo que, de acuerdo con los discursos de los entrevistados, es posible deducir y concluir lo que se explica a continuación.

La variable ‘materiales’ está compuesta por los componentes ‘marca/tipo de automóvil’ e ‘infraestructura para el uso del automóvil’. No obstante, este último componente no solo se analiza en la dimensión de la cultura estadounidense.

Para la variable ‘materiales’, la configuración que más destaca es la que forma con los materiales y los significados. Las marcas de automóviles, las modificaciones realizadas e incluso el tamaño de los vehículos se relacionan con la distinción, el éxito económico y la diversión.

En ese sentido, el uso del automóvil no se limita al de la movilidad, sino que se crean nuevos usos alimentados por estos nuevos significados; por ende y según la teoría de la dinámica de la práctica social desarrollada por Shove et al. (2012), esta configuración juega un papel importante,

puesto que es la que permite ampliar el rango en que la práctica se extiende entre los individuos.

Cabe resaltar que las marcas y los tipos de automóviles que predominan, tanto en uso como en preferencia, entre los habitantes de Culiacán se asocian más con los que se relacionan con la cultura estadounidense. Los automóviles grandes, las modificaciones deportivas y los automóviles que permiten altas velocidades están presentes en la cultura de la movilidad en esta ciudad y en los deseos de sus habitantes.

La preferencia por automóviles de grandes tamaños, aunque no se utilicen para los fines que fueron diseñados, deriva de la cultura del automóvil estadounidense, donde se busca el máximo confort al momento de manejar, debido a la cantidad de tiempo que se conduce un automóvil.

Los significados que más se relacionaron con las marcas y los tipos de automóviles que los entrevistados usan o prefieren son la distinción, el poder, el éxito económico y la seguridad. La gran presencia de estas marcas y tipos de automóviles que son influencia de la cultura estadounidense y la narcocultura en Culiacán es importante para definir la práctica social por los significados que están asignados a estos.

Un ejemplo de la función de los significados es cómo el tipo de automóvil se relaciona con el nivel socioeconómico y persiste la idea de que, conforme se logra una mejor calidad de vida en el aspecto económico, es, según la sociedad, lógico adquirir un mejor automóvil, lo que al mismo tiempo funciona como un tipo de recompensa y una forma de mostrar a los demás la superación económica y laboral. De esa manera impacta en la movilidad cotidiana el deseo de tener y mostrar un rápido ascenso económico, el cual puede estar dado por la influencia de la narcocultura, pues de acuerdo con Becerra (2018), la narcocultura funciona como generadora de expectativas de vida.

Por otra parte, las modificaciones al automóvil fueron relacionadas, principalmente, con los significados de distinción, diversión y juventud. La mayoría de los entrevistados mostraron sus preferencias por modificaciones que pasarían más desapercibidas como sistemas de sonido y cambios en la pintura o el polarizado. Empero, se dejó en claro, desde los discursos de los entrevistados, que las modificaciones que son recurrentes en la ciudad de Culiacán están más relacionadas a la narcocultura; además, se relaciona con las personas jóvenes.

Los individuos participan en ciertas prácticas y no en otras para posicionarse en la sociedad y, de este modo, reproducen significados, y como lo explicó Bourdieu (1988), las prácticas culturales clasifican y están clasificadas. Si bien la práctica del uso del automóvil en la ciudad de Culiacán no parece pertenecer en sí a una posición en el orden social porque el automóvil tiene asignado el significado de necesidad; esto sí ocurre con los practicantes, es decir, con los individuos y cómo hacen uso de esta práctica, al crear significados y romper otros que les permiten ubicarse y ser ubicados en una clase o grupo social.

En Culiacán, los habitantes eligen un tipo de automóvil o una marca e incluso cierto tipo de modificaciones para demostrar su estatus social o su pertenencia a algún grupo social.

De igual modo, se encontró que la seguridad es reconocida como un significado asociado enteramente al automóvil; además, es un significado asociado con marcas y tipos específicos de automóviles. En este aspecto tienen un rol importante los significados que derivan de la narcocultura; las marcas utilizadas por los narcotraficantes son reconocidas por los habitantes de Culiacán porque incrementan la sensación de seguridad, dado que sirven como un tipo de camuflaje ante posibles eventos criminales como robos y asaltos. Lo anterior significa que quienes viajan en un tipo de estos vehículos son temidos y respetados solo por la incertidumbre de que pueda ser un peligroso narcotraficante quien maneja ese automóvil, por lo tanto el habitante común adopta estos significados para un beneficio y mejorar sus desplazamientos cotidianos.

Esto es una muestra clara de cómo los elementos de la práctica social dinámica no solo son interdependientes, sino que se modelan mutuamente. Además, tal vínculo en particular es una representación evidente de hibridación cultural en la práctica social del uso del automóvil y se puede leer claramente la descolección de la que habló García Canclini (1989). También se puede hacer referencia aquí también a las respuestas de la hibridación que mencionó Burke (2009), pues se detecta una adaptación de los usos y significados de los objetos simbólicos de la narcocultura.

Desde el concepto de hibridación cultural de García Canclini (1989), también se encuentra en la ciudad de Culiacán el proceso generador de hibridación de descoleccionamiento, el cual se da porque este vínculo

particular entre los bienes simbólicos que alguna vez le pertenecieron a la narcocultura e incluso exclusivamente a los narcotraficantes, ahora se mezclan con las prácticas sociales más cotidianas de los ciudadanos comunes, quienes resignifican o adaptan estos bienes simbólicos para apropiárselos, con el propósito de obtener un beneficio. En este caso, el beneficio es mejorar sus desplazamientos, su práctica de uso y la práctica de la movilidad cotidiana. Entonces, no es un hecho que ciertas marcas o ciertos tipos de vehículo sean exclusivos de la narcocultura, pero sí se han incorporado al colectivo porque les permite dar un mensaje, sobre todo de poder.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el significado de seguridad es importante para los culiacanenses, también se pudo evidenciar la relación con la cultura estadounidense, puesto que en muchas ocasiones los habitantes eligen manejar camionetas, o automóviles de mayor tamaño, los cuales, además de proveer provee comodidad, distinción y éxito económico, son un tipo de automóvil vinculado a la seguridad que puede proporcionar en un ambiente de tránsito violento. Los culiacanenses se sienten más seguros en automóviles grandes.

Las marcas y los tipos de automóviles que son de la preferencia de los habitantes de Culiacán se identifican porque los entrevistados los usan, los desean o porque los asocian a las preferencias de sus conciudadanos. Este tipo de automóviles forma parte de la identidad de los culiacanenses, puesto que a menudo se mencionan estas características de los automóviles (tanto las marcas como los tipos de automóviles y las modificaciones) cuando se hace alusión a las preferencias en automóviles de aquellos que se consideran como el ciudadano estereotípico de Culiacán, independientemente de su actividad económica, edad, posición socioeconómica o nivel académico. Es por esto por lo que las marcas y los tipos de automóviles, así como las modificaciones y los significados que se asocian a estos, parecen formar parte de la identidad cultural de los culiacanenses y que es fácilmente reconocida fuera de la ciudad, del estado e incluso del país.

Por otro lado, la comodidad es un significado altamente relacionado con el uso del automóvil, que se ve incrementado tanto por las condiciones de la infraestructura pública como por la disponibilidad de

elementos que permitan el fácil uso del automóvil, como los drive-thru y la gran cantidad de estacionamiento disponible y gasolineras. Esta infraestructura permite que los individuos amplíen las actividades que pueden realizar mediante el uso del automóvil, ya sea por el fácil acceso a estacionamiento como por la comodidad de realizar compras en los diversos establecimientos que ofrecen servicio en el automóvil. Esto es un indicativo de desterritorialización, dado que el drive-thru es un tipo de infraestructura que surgió en EE.UU. y, debido a que se ha extendido en todo el mundo, se puede decir que ha perdido la relación natural con el territorio geográfico donde fue adoptado primeramente; además, en México y en Culiacán ha pasado a nuevos territorios sociales, donde se producen nuevos significados, pues las personas que hacen uso del automóvil y de esta infraestructura pertenecen a diversas clases sociales.

Es de señalar que los significados de la práctica del uso del automóvil tienen relación con el estatus de los practicantes, es decir, de quienes portan la práctica y pueden ayudar a entender las jerarquías sociales y culturales en las que estos mismos significados se reproducen. Aunque los significados resultan de hacer estas asociaciones simbólicas de lo que representa para los individuos el uso del automóvil, se debe aclarar que los significados son inevitablemente relativos y el objetivo de esta investigación es profundizar en los hallazgos de estas asociaciones simbólicas.

Ahora, sobre el componente 'infraestructura para el uso del automóvil', este se ha considerado únicamente desde la dimensión de la cultura estadounidense, puesto que desde esta es posible encontrar una gran influencia en el trazo de las ciudades y su infraestructura, con respecto al uso del automóvil. Se consideraron, además de la infraestructura pública para el uso del automóvil, las gasolineras, los estacionamientos y la infraestructura drive-thru. La configuración que las marcas y los tipos de automóviles forman con los significados en Culiacán sucede bajo una situación en la que otras materialidades, como lo son la infraestructura para el uso del automóvil, que presenta graves problemas reconocidos por la sociedad.

En ese orden de ideas, los problemas de organización de tránsito, semáforos, señalización, pavimentación o alumbrado se traducen en que la infraestructura pública para el uso del automóvil se asocie con

significados de baja calidad, inseguridad, violencia y, en menor medida, con la comodidad.

Los ciudadanos culiacanenses expresan muchas quejas al gobierno con respecto a la aplicación y el mantenimiento de la infraestructura pública, pero poco se refieren a la infraestructura para la bicicleta, el transporte público y la movilidad peatonal.

El significado que más se encontró en las escalas de análisis de gasolineras, estacionamiento y drive-thru es el de comodidad; asimismo, otros significados resultaron ser relevantes. En el caso de las gasolineras la inseguridad fue mencionada recurrentemente, pues se está consciente por parte de la ciudadanía que estas presentan irregularidades respecto a los lugares en que estas son instaladas. Sin embargo, la comodidad y la flexibilidad que la extensa cantidad de estas instalaciones disponibles resultó ser más importante en los discursos de los entrevistados.

Con respecto al estacionamiento para el automóvil y la disponibilidad que hay en la ciudad los habitantes de Culiacán, también relacionaron este tipo de infraestructura con la comodidad principalmente, dado que las personas buscan lugares de estacionamiento cercanos al lugar al que acuden, tanto por reducir las distancias que caminan como por estar menos expuestos al clima caluroso de la ciudad.

Otro significado fuerte que se encontró en cuanto a los automóviles es el de la seguridad, pues fue recurrente hallar en los discursos que se elige con cautela el lugar de estacionamiento que permita tener el automóvil seguro, donde se disminuyan los posibles crímenes contra el vehículo.

Respecto a la infraestructura drive-thru, al igual que la comodidad, es el significado que se asocia principalmente a esta. También se encontró que la practicidad y la salud están fuertemente relacionadas con este. La practicidad porque las personas consideran que es una forma sencilla de realizar varias actividades en un solo traslado y sin salir de su automóvil, lo que para ellos implica también una pérdida de tiempo.

Es importante señalar que, si bien la infraestructura pública está calificada de manera negativa por los ciudadanos culiacanenses, a la infraestructura para el uso del automóvil como los estacionamientos, los drive-thru y las gasolineras se les aplican cualidades positivas como la comodidad, la practicidad e incluso la diversión. El significado de comodidad se relaciona con este tipo de infraestructura.

Los vínculos que se forman desde las materialidades del uso del automóvil permiten encontrar conexiones entre prácticas sociales. Esta característica de la práctica social del uso del automóvil se halla en el uso de automóviles de gama deportiva y todo terreno, al ser utilizados y deseados por los habitantes de Culiacán porque permiten realizar actividades como competencias de automóviles legales e ilegales, así como realizar viajes a zonas serranas y arenosas. Este tipo de vínculos refuerzan la preferencia por el tipo de vehículos que surgen de la influencia tanto de la narcocultura como de la cultura estadounidense, y terminan por reforzar los vínculos entre los elementos materiales y los significados de la práctica social del uso del automóvil.

El uso de los objetos simbólicos y significados que surgen de la narcocultura y la cultura estadounidense tiene la característica de ser tanto rechazada como asimilada y adoptada por la población de Culiacán. Así pues, resulta ser adoptada en el sentido de que no es exclusiva de narcotraficantes ni de los estadounidenses, sino que al ser asimiladas por nuevos grupos sociales le favorece a la narcocultura y a la cultura estadounidense, dado que la propaganda beneficia el dominio y poder, y alienta de vuelta el uso del automóvil.

Esta hibridación de ambas culturas se da, particularmente, desde las materialidades de la práctica social, pues las marcas y los tipos de automóviles que vienen de la influencia tanto de la cultura estadounidense como de la narcocultura son utilizados en una medida más o menos homogénea por las distintas clases sociales y por hombres y mujeres, sin destacar significativamente alguna más que otra, dado que los habitantes rescatan los beneficios que toman de estas materialidades.

Entonces, esta asimilación de la cultura estadounidense se puede encontrar también desde la infraestructura para el uso del automóvil, puesto que los usuarios son beneficiados por la comodidad que esta les brinda al momento de trasladarse, por la gran disponibilidad con respecto al automóvil; no obstante, el uso excesivo del automóvil y la asimilación de su uso en una ciudad que por su tamaño permite traslados cómodos caminando o en bicicleta, lo que es una consecuencia de la forma en que el automóvil es promovido por la infraestructura.

La población general de las ciudades del norte de México, donde la narcocultura y la cultura estadounidense convergen, representa un grupo

dominado que hace frente al control de distintas maneras, algunas veces apropiándose de algunos significados y transformándolos para su beneficio. Es de señalar que cómo y quién determina la importancia de los significados que configuran el uso del automóvil está determinado por la influencia de estas dos culturas, lo que produce cambios en la población de las ciudades del norte de México que permean en la movilidad cotidiana modificándola.

Es relevante, entonces, quién tiene acceso a este tipo de elementos materiales, dado que esto también está determinado por la situación socioeconómica de los individuos, la calidad de la infraestructura y su distribución, así como la intervención de la política pública.

Los elementos de la práctica social que pueden viajar físicamente son las materialidades y esto es importante para el fenómeno de las ciudades del norte de México, las cuales reciben muchos automóviles que desechan los estadounidenses y hacen que predominen las marcas y los tipos de automóviles se utilizan en EE. UU., pero con las materialidades viajan metafóricamente los significados y, en algunos casos, las competencias. Estos elementos son abstraídos y codificados en el nuevo territorio, siendo adaptados al resto de elementos que presenta la práctica social en el nuevo territorio que son las ciudades del norte de México, en conjunto con las condiciones sociales, culturales e históricas de este. Esto es generado por el proceso de desterritorialización al que aludió García Canclini, que forma parte y permite explicar a la hibridación cultural.

Lo anterior infiere que la cultura estadounidense y la narcocultura se interceptan en las materialidades de la práctica del uso del automóvil en la ciudad de Culiacán, donde se han asimilado y se fusiona o sustituye a la cultura nativa, lo que deriva en una adaptación y afecta así el uso del automóvil.

También se explicó desde la teoría de la práctica social dinámica, la cual establece que el movimiento de las materialidades de una práctica suele involucrar su relocalización y los medios de transporte forman una parte fundamental en cuanto a facilitar la circulación de bienes materiales y potencializar otras prácticas; es por esto por lo que el uso del automóvil, como práctica social, resulta tan complejo, puesto que sus materialidades circulan físicamente siempre al mismo tiempo, y ello permite que otras prácticas sociales sean llevadas a cabo.

4.3. El discurso de las competencias del uso del automóvil

La variable competencias está dividida en los siguientes componentes: “acreditaciones para utilizar el automóvil”, “transgresiones al reglamento de tránsito” y “penalizaciones de tránsito”, las cuales se analizan de manera conjunta por la naturaleza de los discursos de los entrevistados, dado que estos componentes tienen características en común o suelen ser la consecuencia de otro, como en el caso de las penalizaciones que surgen de las transgresiones.

Cabe aclarar que, al relacionar las variables: materiales, competencias y significados, y al haber analizado la asociación de los materiales con las competencias, no es necesario redundar en esa explicación. Así pues, en este apartado se analiza únicamente la relación del elemento “competencias de la práctica social del uso del automóvil” con los “significados”. Aunado a esto, en las conclusiones de esta variable se profundiza en las relaciones de sus resultados.

4.3.1. Acreditaciones para utilizar el automóvil, transgresiones al reglamento de tránsito y penalizaciones de tránsito

Sobre las acreditaciones para utilizar el automóvil, la mayoría de los entrevistados expresó contar con las necesarias, que, en este caso, son portar licencia para conducir, pagar el refrendo y el seguro de su automóvil. Si embargo, un par de entrevistadas mostraron signos de ilegalidad para obtener su licencia de conducir, admitiendo no haber realizado los exámenes necesarios que las acrediten como conductoras aptas (Figura 26).

En primer lugar, a Olivia se le preguntó cómo consiguió su licencia de conducir: “Sí, pues la conseguí haciendo el examen, pero no hice el examen de manejo”. Después se le preguntó si se refería a que solo realizó el examen teórico: “Sí, y pagué para no hacer el peritaje”.

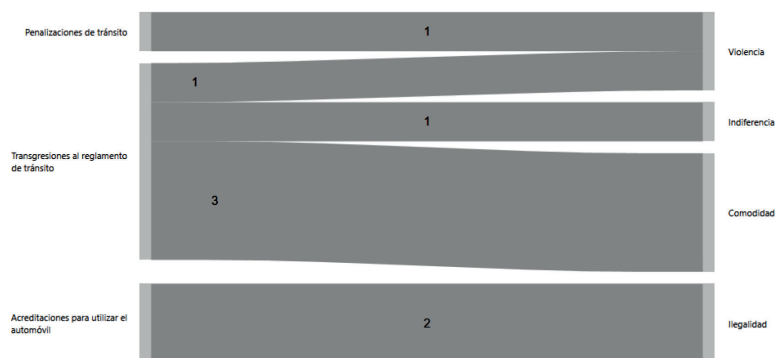
En el caso de Denisse, a la misma pregunta respondió: “¿Quieres que diga la verdad?”. A lo que se le contestó positivamente y ella explicó:

Bueno, diré la verdad. Cuando me hicieron mi primer, ¿cómo se dice? Mi primera prueba de manejo, el peritaje aprobé el escrito,

pero reprobé el manejo, entonces yo me sentía muy nerviosa y lo reprobé porque me había estacionado en un lugar para discapacitados y fue cuando tronó, y pues yo tenía que venirme ya a vivir para Culiacán, para acá, y así entonces, pues necesitaba y tuve que pagar para que me dieran la licencia. (Comunicación personal)

Figura 26

Diagrama de relaciones de los componentes para la variable “competencias” en relación con los “significados”



Respecto a las transgresiones al reglamento de tránsito, las más comunes están relacionadas con mantener la comodidad de los usuarios; es decir, las prácticas que realizan los conductores que transgreden el reglamento de tránsito son derivadas del significado de comodidad que el automóvil les proporciona.

Otros significados asociados a las transgresiones al reglamento de tránsito son la violencia y la indiferencia. A continuación, se dan ejemplos de esto por medio del discurso de los entrevistados.

A los entrevistados se les preguntó si han estacionado sus automóviles en lugares prohibidos, como líneas amarillas, lugares para discapacitados o entradas de automóvil en zonas habitacionales o locales comerciales. Carlos contestó: “No me gusta hacerlo, pero sí lo he hecho, hasta me he estacionado en cajones de discapacitados” (comunicación personal). El entrevistado busca justificar su acción, pero realmente lleva a la comodidad, porque es una práctica que se hace para acortar distancias al caminar

desde el automóvil al lugar de destino. Por ello, se detecta indiferencia ante las personas que realmente necesitan estos espacios por sus limitantes motrices, además, cae en la ilegalidad porque es una falta al reglamento de tránsito que requiere una sanción de las autoridades correspondientes.

Otro ejemplo está en el discurso de Octavio: “Sí, en alguna ocasión yo pienso que sí, pero evito lo más posible hacer eso porque no es lo correcto”. Parece no recordar haber cometido esa falta, aunque después lo admite y la califica como incorrecta. El entrevistado sintió vergüenza y explicó:

Pero si ha pasado cuando traigo a la familia, ahí los dejo y con el carro prendido por si se ocupa moverlo, sobre todo si voy a un mandado así rapidito, que no está bien, pero sí, si lo hacemos. (Comunicación personal)

En el caso de Olivia, que es la más joven entre los entrevistados, comete transgresiones respecto a la velocidad: “Tiendo a manejar más rápido, pero conociendo la zona, si no conozco la zona no me animo”. Cuando se le preguntó si respeta los altos y los semáforos contestó: “Sí, pero de repente el amarillo que no ‘ay, me voy’ y me lo paso.” Ella no se detiene ante la luz amarilla del semáforo, que indica precaución, aun cuando debe hacerlo porque cambiará a luz roja, indicando el alto.

Otro entrevistado que comete faltas de este tipo es Carlos, quien aseguró: “Me brinco muchos semáforos, pero regularmente no me paran”. Si bien admitió la transgresión, no le dio una connotación negativa porque los agentes de tránsito no lo detienen por eso. Después se le preguntó cuáles son los motivos por los cuales lo han detenido: “Cuando me han detenido es porque me brinco el semáforo en rojo”. También se le preguntó si paga estas sanciones y contestó que “No, definitivamente, no. No, siempre me paso los límites, regularmente cuando hago eso es cuando traigo mucha prisa. Sobre todo, cuando vengo a la chamba”.

El entrevistado comunicó que no paga las multas que se le aplican y justifica las transgresiones al reglamento de tránsito explicando que solo lo hace cuando tiene prisa. El discurso de Carlos tiene una carga de violencia e individualidad; violencia porque las faltas que comete son potencialmente fatales y las hace desde la individualidad, es decir,

considerando solo sus necesidades y no las consecuencias que puede tener en terceras personas.

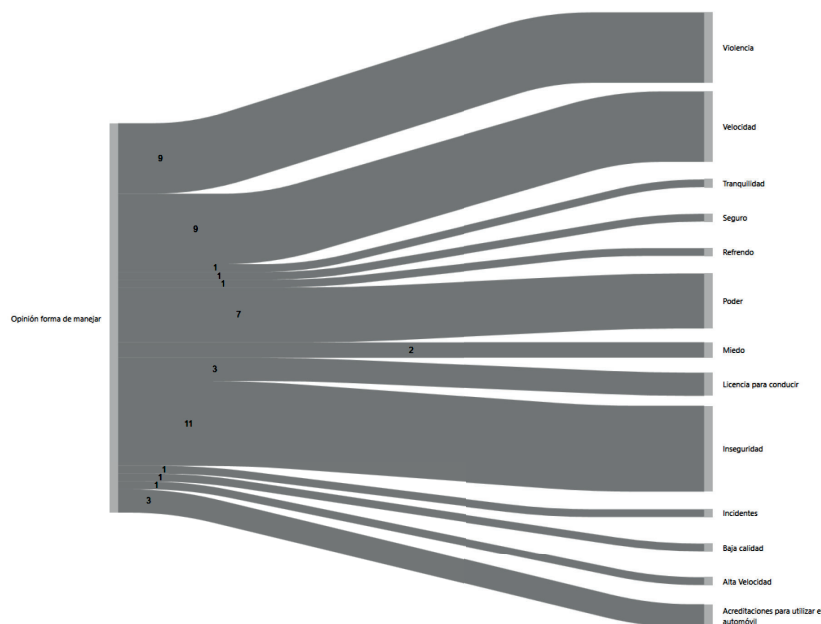
El resto de los entrevistados aseguraron tener un buen comportamiento de tránsito, respetando los límites de velocidad, los semáforos y los señalamientos, y contando con las acreditaciones necesarias para circular. En cuanto a la opinión de los entrevistados sobre la forma de manejar de sus conciudadanos, es algo que se tiene que analizar aquí. Un significado que destaca para describir la forma de manejar de los habitantes de Culiacán es la inseguridad, seguido por la violencia y la velocidad (Figura 27).

Cuando a los entrevistados se les pidió describir el modo de manejar de los culiacanenses, estos se expresaron de manera negativa, aludiendo a la falta de educación vial, la violencia y lo preocupante de las altas velocidades con las que conducen. Por su parte, Octavio sostuvo que sus conciudadanos son “Muy acelerados, no respetamos, por ejemplo, en los cruceros donde no hay semáforo tienes que meterte, si no nadie te va a dar el pase, si te quedas ahí pensándola no pasas”. Él se incluyó en el grupo de los que cometen faltas al reglamento, expresando que son acciones que son cotidianas al manejar en la ciudad y habituales de cualquier culiacanense.

De otro lado, Cecilia manifestó que los culiacanenses son muy atrabancados, es decir, que actúan con precipitación e incluso torpeza. Este término también lo utilizó Horacio: “No, son muy atrabancados. Queremos ser los primeros, se me meten y me les meto y así anda uno siempre”. Horacio también se hace parte del grupo que maneja su automóvil de forma incauta y respondiendo violentamente, así que la crítica que hace al estilo de manejar de los culiacanenses se la está haciendo a sí mismo. La expresión ‘queremos ser los primeros’ es otro signo de pérdida del sentido de colectividad y denota signos de poder, el cual es otro significado que surgió sobre el modo de manejar de los ciudadanos de Culiacán. Es decir, al volante, las personas buscan imponerse por sobre otros automóviles u otros conductores como si de una competencia se tratase.

Figura 27

Diagrama de las opiniones de los entrevistados sobre la forma de manejar de sus conciudadanos



En el discurso de Gimena hay una descripción parecida acerca de la forma de manejar de los habitantes de Culiacán: “Ah, no, pues arbitrarios, soberbios, prepotentes”. Ella percibe violencia y una mal actitud al manejar. Prosiguió contando una mala experiencia que tuvo:

Sí, pero, aun así, no te enganches, yo eso hago. Yo sí tuve un inconveniente, de pronto pité a alguien aquí a la salida de todo lo que es la avenida, de por allá, frente, del extremo que está por ahí algo de uno del Chapo Guzmán. por ahí, pité. (Comunicación personal)

El lugar donde pasó el incidente funciona como hito de la ciudad, donde aconteció un hecho violento relacionado con los hijos de Joaquín “el chapo” Guzmán. Ella continuó explicando la situación a la que se enfrentó por utilizar el claxon de su vehículo como advertencia

Pero pité porque yo dije ‘por aquí voy yo y este venía’, pues me correteó y cuando menos pensé, el tipo se bajó y me apuntaba, y yo dije, si él quiere me va a matar, pero se veía un tipo, con la deste así, y seguramente venía drogado. ‘Madre mía’, dije, este tipo me mató y ni lo conozco y ni me conoce, nomás porque pité como diciendo ‘voy a pasar’. (Comunicación personal)

El hecho de que la mujer haya utilizado el claxon, la cual es una acción totalmente justificada y una herramienta habitual de comunicación en la conducción de cualquier vehículo, fue tomado de manera negativa por el otro conductor, lo que causó que este descendiera de su vehículo con un arma y apuntara hacia Gimena.

La opinión de Delia estuvo orientada a las fallas del gobierno para proporcionar las acreditaciones adecuadas para manejar un automóvil:

¡Híjole!, pues sí es pésimo, o sea, no hay no hay educación vial. Incluso cuando hacemos el examen de, para la licencia, o sea, es un examen tan churrasco, tan churrero que, o sea, hasta un niño de primaria lo contesta y te dan la licencia, pues neta, o sea, no es ni una semana de preparación, mucho menos dos semanas. (Comunicación personal)

En su discurso manifiesta que el examen para obtener la licencia de manejo es de mala calidad, sencillo y que no implica una gran responsabilidad de estudio por parte de los aplicantes. La mujer comparó esto con conocimientos que tiene sobre cómo es este mismo proceso en otras partes del mundo:

Creo que hay países donde es ¿cómo se dice? un viacrucis que te den una licencia porque es demasiada reglamentación, demasiado, te tienes que aprender todo y respetarlo todo, incluso si llegas a tener un accidente o provocarlo te la quitan y no tienes derecho a ser un conductor de nuevo y aquí eso no pasa. (Comunicación personal)

Esta comparación es muy abrupta y deja en evidencia las faltas que hay en su ciudad, lo que le preocupa fuertemente.

Cuando a Olivia se le preguntó su opinión sobre la forma de manejar de sus conciudadanos, ella contestó de forma bromista: “Arreados, jajaja”. A lo que se le cuestionó a qué se refería y ella dio una explicación de su experiencia manejando en esta ciudad: “Pues es que aquí tienes que manejar como rápido porque todos manejan así, te haces, te haces”. Una vez más vuelve a salir el tema de la alta velocidad y la necesidad de replicar lo que hacen los demás conductores.

En el discurso de Olivia se detectan los significados de individualidad, así como en muchos de los discursos de otros entrevistados:

Aparte, todo mundo quiere ir primero, todos le quieren ganar al otro y así. Bueno, es que también la cultura tiene mucho que ver. Siento que la cultura vial, pero también, o sea, no simplemente es vial, ¿sabes? Muchas veces es psicológico y no como de que, como uno se cree más chingón que otro ‘te voy a meter el carro’, sí, o sea, es como de que ‘¡gu?ey, cálmate!’ (Comunicación personal)

Luego expresó muy bien los significados de poder que el automóvil otorga:

Es que en el carro es de hacerse más grande que el otro y ni al caso, vamos manejando nada más. No importa que no traigan el carro más ostentoso, hasta yo a veces quiero que la gente no se me atraviese como que ‘pinche pendejo, quítate de aquí’. (Comunicación personal)

En esta última parte, Olivia expresó que ha caído en este tipo de actitudes, las replica y las acepta como parte de la cotidianeidad de manejar en esta ciudad: “Y ya te acostumbras a manejar así, porque si no te llevan a ti también, pues, sí, sí, si te pitan avientan de madres y así”. También manifestó su preocupación sobre las consecuencias que tienen estas actitudes al volante: “O de que tú le quieres pitar a alguien y luego no te animas porque no sabes quién anda ahí, pero uno se adapta, desgraciadamente, a ese tipo de situaciones”. Con la expresión no sabes quién anda ahí, se refiere a los posibles miembros del crimen organizado que circulan en la ciudad y, como en el caso de Gimena, puede resultar en una mala expe-

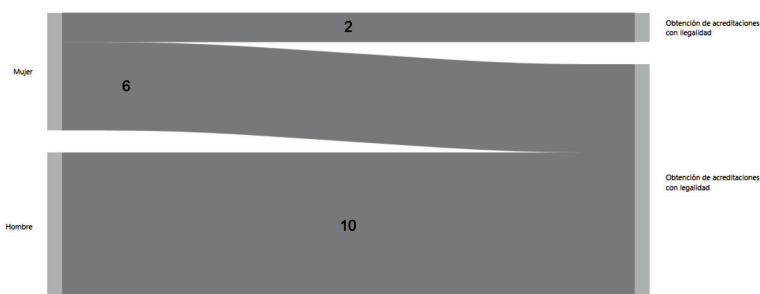
riencia dado que cualquier actitud normal puede percibirse como hostil.

4.3.2. Relación de las competencias con las características socioeconómicas

En este apartado se analiza cómo las competencias de la práctica social del uso del automóvil se ven afectadas de acuerdo con el género y la colonia en la que viven los entrevistados.

De tal manera, se encontró que todos los entrevistados cuentan con las acreditaciones necesarias para hacer uso del automóvil, a saber: acreditación y pago de licencia de conducir, pago de refrendo y de seguros contra daños a terceros; sin embargo, se pudo notar una diferencia entre hombres y mujeres con respecto a la forma en que se obtuvieron estas acreditaciones. Como puede verse en la Figura 28, dos mujeres admitieron haber conseguido su licencia de conducir sin haber cumplido con los exámenes requeridos para obtener esta acreditación. En cambio, realizaron pagos externos a empleados de la dependencia correspondiente que les proporcionaron el trámite completo de su licencia de conducir; es decir, se recurre a un acto de corrupción para obtener la licencia de conducir.

Figura 28
Forma de obtención de acreditaciones, según género

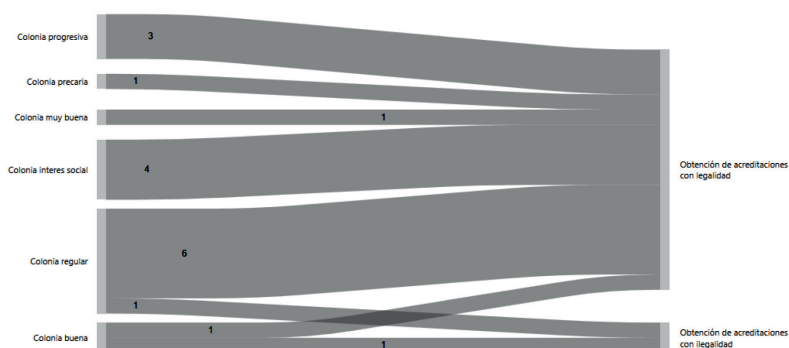


En cuanto a la forma de obtención de las acreditaciones según el tipo de colonia en la que viven los entrevistados, se encontró la pequeña diferencia que se aprecia en el diagrama analizado, es decir que solo dos

entrevistadas obtuvieron de manera ilegal su licencia de conducir, y debe destacarse que son residentes de una colonia regular y una colonia buena, lo cual se puede ver en la Figura 29. Se puede entender así que el poder económico acompaña estas prácticas corruptas; la posibilidad de pagar por la obtención de las acreditaciones fuera de las leyes y reglamentos puede estar determinada por el poder adquisitivo de las personas.

Figura 29

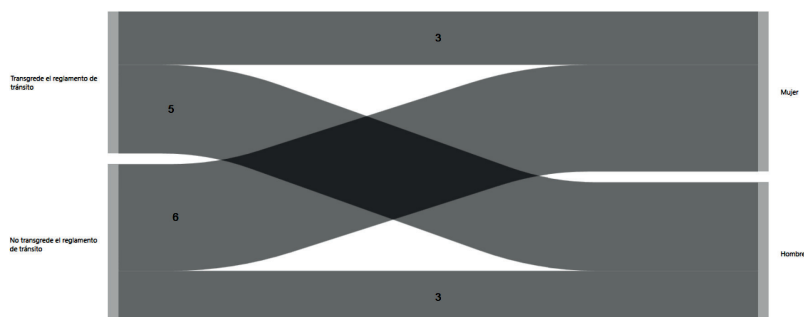
Forma de obtención de acreditaciones, según tipo de colonia en la que vive



Con relación al componente de transgresiones al reglamento de tránsito, este se analizó según el género de los entrevistados, y se halló que son más los hombres los que cometen estos actos. En la Figura 30, a continuación, se encuentra el diagrama que muestra esta situación:

Figura 30

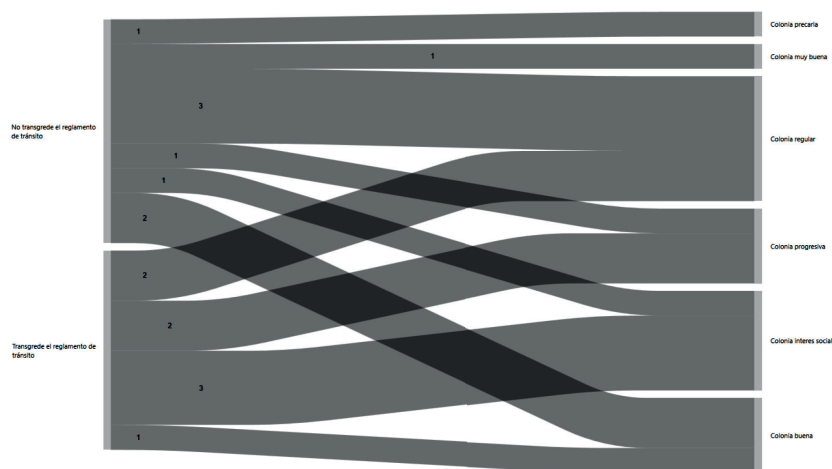
Componente de transgresiones al reglamento de tránsito, según género



Para este componente también se analizó su relación con la colonia en la que viven los entrevistados, a fin de determinar si pueden estar existiendo algunas tendencia al respecto. En las colonias de interés social se encontró el mayor número de entrevistados que cometen transgresiones al reglamento de tránsito, seguido de los entrevistados que viven en colonias progresivas y colonias regulares. Este resultado da una pista sobre cómo puede estar relacionada la cultura vial con las condiciones socioeconómicas, al encontrarse más entrevistados que cometen faltas de tránsito en las colonias de nivel social más bajo.

Figura 31

Componente de transgresiones al reglamento de tránsito, según tipo de colonia en la que vive



4.3.3. Discusión

Desde las competencias, el uso del automóvil en Culiacán parece requerir cada vez menos elementos que acrediten las competencias básicas y tradicionales que se han relacionado a lo largo de la historia con el automóvil como el saber conducir, dar mantenimiento o repararlo y, en cambio, se requieren otro tipo de habilidades como manejar en un ambiente hostil, violento y de trasgresiones al reglamento de tránsito. Acostumbrarse y

hacer parte de la cotidianeidad de la movilidad en estas ciudades resulta la solución para que, a pesar de estas condiciones, utilizar el automóvil sea la forma más cómoda de trasladarse y lograr realizar las actividades cotidianas. De cara a los cambios en las competencias, los individuos han logrado adaptarse a esta forma de manejar que incluso forma parte de la identidad de los Culiacanenses.

Dado lo analizado en el apartado anterior sobre los discursos de los entrevistados con respecto a la variable ‘competencias’ como elemento de la práctica social del uso del automóvil, podemos concluir que este elemento no tiene fuerte significado de responsabilidad y la legalidad para a los individuos. Hacer uso de una herramienta que puede implicar tantos peligros como lo es el automóvil no representa para los habitantes de Culiacán mayor responsabilidad. La experiencia y el proceso de convertirse en un buen usuario del automóvil no parece representar esfuerzo y horas de dedicación. Si bien la mayoría de los individuos cumple con los requisitos legales para utilizar el automóvil, las razones de esto suelen ser meramente administrativas y desapegadas del sentido de responsabilidad social, la buena conducta y la educación vial.

En las escalas de análisis, para la variable competencias, se encontró relación con algunos significados. Las penalizaciones de tránsito estuvieron relacionadas con la violencia porque las multas impuestas por las transgresiones al reglamento de tránsito suelen ser consideradas un acto violento de las autoridades hacia los usuarios del automóvil, al considerarse que es un abuso en su contra y no un acto por medio del cual se cuida la seguridad del espacio público.

Las transgresiones al reglamento se relacionaron principalmente con el significado de comodidad, esto porque los usuarios del automóvil suelen cometer transgresiones para mantener la comodidad que el automóvil les brinda. Es importante señalar esta situación porque demuestra cómo una vez más el significado de comodidad es importante en el uso del automóvil en la ciudad de Culiacán. La comodidad llega a superar el respeto por las normas de tránsito que ordenan y les dan su lugar a todos los usuarios de todos los medios de transporte por igual, pero los entrevistados confesaron haber cometido algunas veces estas faltas, con el objetivo de tener comodidad en sus actividades y traslados por medio

del automóvil, como estacionarse en lugares prohibidos que les permiten estar más cerca del lugar al que acuden o, incluso, no respetar altos y semáforos para llegar a tiempo a su destino.

Resulta preciso mencionar que la licencia de conducir suele ser obtenida de manera ilegal, sin cumplir con los exámenes pertinentes que los avalen como conductores competentes. Al parecer, esta es una práctica reconocida por la sociedad, dado que los entrevistados expresaron el descontento de esta situación en repetidas ocasiones, por lo que ven este requerimiento como algo que no tiene valor, pues portar licencia de conducir no acredita las habilidades de los conductores.

Por lo tanto, las competencias para el uso del automóvil en Culiacán están regidas por la adaptación a la falta de cultura vial, las altas velocidades y la inseguridad. Los individuos hacen a estos fenómenos parte de la cotidianeidad de la movilidad y llegan a replicarlos como defensa. En este sentido, con base en la teoría de la dinámica de la práctica social de Shove et al. (2012), las competencias del uso del automóvil en Culiacán son un elemento que viaja entre los individuos, puesto que aprenden a conducir de manera violenta, con cierta velocidad o agresividad para afrontar el ambiente en el que conducen, debido a que estas prácticas se vuelven un hábito y forman parte de la cotidianeidad urbana.

Las competencias están condicionadas por la experiencia de conducir en una ciudad con un tráfico agresivo y con conductores que los habitantes consideran incautos y con falta de cultura vial; además, admiten caer en las mismas actitudes, por lo que este parece ser un conocimiento relevante para hacer uso del automóvil que se adquiere conforme los individuos se integran a la dinámica de la movilidad urbana, de modo que se sigue reproduciendo y, por ende, transforma las competencias básicas que serían tener los conocimientos de tránsito validados al momento de obtener la licencia de conducir.

Así pues, esta situación social de falta de cultura vial se vuelve un hábito y también permite que los individuos busquen maneras de protegerse. Con respecto a los automóviles de gran tamaño, como las camionetas pickup y SUV, fue común encontrar entre los individuos preferencia por este tipo de autos y que las razones para utilizarlas o por las que quisieran utilizarlas fueron la seguridad que perciben en ellas; contrario

a automóviles pequeños, donde se sienten más vulnerables en caso de tener un accidente de tránsito.

Para concluir, las acreditaciones para conducir un automóvil son un elemento que parece permanecer presente, pero hasta cierto punto inactivo, disponible para un uso futuro, pero que en la actualidad no representa su verdadero uso y significado, que es el de garantizar que los conductores tengan las habilidades necesarias para utilizar un automóvil y, además, responder de manera responsable en caso de ocasionar un accidente.

4.4. El discurso de los significados del uso del automóvil

Habiendo analizado las materialidades y las competencias que comprenden la dinámica de la práctica social del uso del automóvil, se analizarán en este apartado los discursos que proporcionen elementos para analizar los significados que se relacionan con esta práctica, bajo el entendido que cuando se analizaron materiales y competencias ya se han analizado significados que se relacionan con estos elementos. De tal manera, este apartado permite completar el entendimiento de este elemento que hasta este punto de análisis ha resultado el más complejo y el más presente en el resto de los elementos.

Además, y para tener un mejor entendimiento del significado contextual de la población con respecto del uso del automóvil se presenta también el análisis de los discursos que mencionan a las alternativas al uso del automóvil como el uso de la bicicleta, la movilidad peatonal y el uso del transporte público.

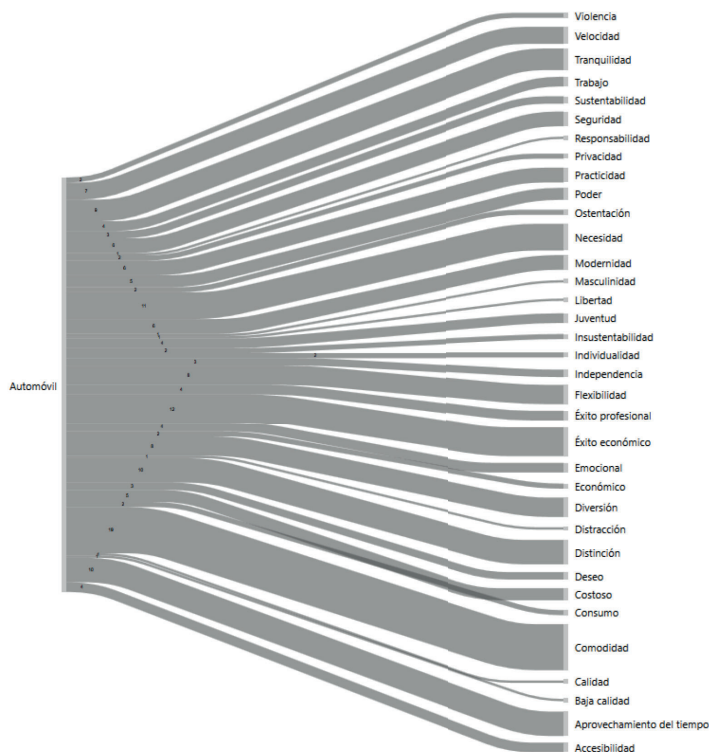
Igualmente, y como se ha manejado en el resto de los apartados se realiza un acercamiento a las relaciones de las características socioeconómicas con respecto de los significados.

4.4.1. El significado del uso del automóvil en Culiacán

El análisis de los significados asignados a los elementos de la práctica social del automóvil ha sido estudiado en los apartados anteriores relacionados con las variables de materiales y competencias con sus debidos componentes, a fin de explicar los matices de las escalas de análisis cua-

litativas planteadas en el diseño metodológico de esta investigación. A continuación, se analizan otros significados asociados al automóvil, los cuales se encontraron en los discursos de los entrevistados (Figura 32).

Figura 32
Diagrama de significados relacionados al automóvil



Los significados asociados al automóvil más comunes entre los entrevistados son la comodidad, el aprovechamiento del tiempo y el éxito económico, y entre los discursos se pudo entender que el automóvil es una herramienta imprescindible, es decir, de primera necesidad. A continuación, se analizan los fragmentos de los discursos que mejor describen esta afirmación.

Cuando a Delia se le cuestionó sobre la mayor ventaja de utilizar un automóvil, ella respondió:

Eh, pues, creo que lo de lo de llegar a otro lugar y en tiempo es lo que me da la comodidad a mí, y ahora, y pues, cuando tienes hijos, creo que es lo que te da comodidad, accesibilidad, eh, por tiempos, por no sé por cómo se estructura ahora tu dinámica de trabajo de vida, ¿no? Entonces creo que es más por eso. (Comunicación personal)

Ella se expresó principalmente desde su rol de madre, pues esto le añade más responsabilidades y, por lo tanto, un mayor número de desplazamientos a su dinámica de movilidad cotidiana, por lo que la comodidad y la flexibilidad que le brinda el automóvil son importantes para su estilo de vida:

Me gusta por la comodidad que me brinda al tenerlo, aunque a veces se me hace difícil cuando llega un, cuando hay que se me descompone, ahí es cuando empiezo a tener un poquito de angustia, a veces porque han salido las cosas muy caras. (Comunicación personal)

A Ofelia le preocupan los gastos que genera un automóvil; se refirió principalmente a situaciones no cotidianas que surgen de improviso, pero, aunque reiteró que tener automóvil es cómodo y le brinda una sensación de tranquilidad, hizo una analogía de lo que representa económicamente:

Pero es la comodidad de tener un carro, de que tú vas a ir al supertranquilo y todo, pero la realidad sí, sí es muy necesario, pero cuesta como un hijo o más que un hijo tener un carro, no es fácil. (Comunicación personal)

La perspectiva moderna de Juan es interesante: él expresó su necesidad de tener las cosas bajo control, posiblemente comparándolo con otros medios de transporte: “Yo creo que la comodidad de estar en un medio que está bajo mi control, que me lleva a donde yo quiero, con control de temperatura interna”. Estas son circunstancias que no se pueden controlar en el transporte público o andando en bicicleta, por lo que es un nivel de comodidad que, de no ser en automóvil, Juan no podría experimentar, las cuales se han convertido en una parte importante de su cotidianeidad al trasladarse:

De hecho, como te comenté ahorita, yo tengo un carro que es 2018 y antecito de ese, yo tenía una Cross Fox de transmisión manual, y yo decía: ‘el siguiente carro que compre, que ya va a ser pronto, tiene que ser automático’. Entonces ya entré a esa etapa en que ya le doy más prioridad a lo comfortable. (Comunicación personal)

Como se puede ver, Juan fue muy específico en las experiencias que le gusta tener en su automóvil, e hizo una separación de las personas que optan por manejar automóvil con transmisión estándar y las razones por las que eligen este tipo de vehículos:

Como hay gente que dice que le gusta meter cambios y sienten que están, no sé si en alguna pista de carrera, yo no, a mí me gusta ir tranquilo, que tenga una buena suspensión y llevar una mano desocupada por si quiero llevar un café, una bebida, lo que sea, controlar el radio y así. Eso, más que nada la comodidad. (Comunicación personal)

Otra entrevistada que también expresó este tipo de experiencias fue Lourdes, quien, al preguntársele cómo la hace sentir manejar su automóvil, contestó con ligereza: “ ¡Uy!, bien cómoda, bien a gusto, hasta pongo música”. La música sigue apareciendo en los discursos de los entrevistados como un elemento importante y que, al parecer, aporta a la comodidad que tanto buscan los entrevistados en la experiencia de manejar un automóvil.

Cuando a Lourdes se le cuestionó sobre por qué cree que las personas utilizan el automóvil por encima de otros medios de transporte, ella reiteró los significados de comodidad: “Pues yo creo que una parte, por comodidad de la gente, hay gente que no tiene dinero, pero se lo compra”. En esta última parte marcó una diferencia de las clases sociales y afirmó que, sin importar el poder adquisitivo, las personas buscan comprar un automóvil por la comodidad que les brinda. Después afirmó que el auto es una necesidad: “y pues también es en parte la necesidad, el tiempo también porque si agarras una bicicleta de aquí a que llegues, una moto es muy peligrosa, se me hace más peligrosa que un carro” (comunicación personal).

La necesidad que expresó Lourdes está orientada una vez más a comparar el automóvil con otros medios de transporte que no pueden proporcionar la misma seguridad y aprovechamiento del tiempo. Continuó aclarando que parte de esa necesidad es por reconocimiento de la sociedad, y para ella es importante la apariencia, sin importar las consecuencias en su economía:

Y pues también porque aquí nos gusta vernos bien, o sea, busca la gente comprarse el carrito bonito, el más bueno para el que te alcance. Mira, yo endeudada, pero cómoda. Es que, si ya te lo vas a comprar, cómprate algo bien, de todos modos, todo el día anda uno en el carro, más vale andar a gusto. (Comunicación personal)

Con esto se infiere que, desde su punto de vista, entre más costoso el automóvil, más cómodo se va a estar en él.

En el discurso de Martha se reconoce el significado que le da al automóvil: ser un objeto imprescindible. Cuando se le preguntó por qué cree que las personas prefieren el automóvil por sobre otros medios de transporte, ella contestó: “La necesidad, antes era un lujo un carro, pero ahorita ya no, ya es una necesidad, no te queda de otra o pues, si tienes la manera de hacerte de un carrito, pues lo compras” (comunicación personal). Habló del automóvil como un lujo del pasado, algo costoso que se compraba por gusto, pero en la actualidad es importante tenerlo para realizar sus actividades que de otra forma no se podrían.

Así mismo, Isauro le otorgó significados positivos al automóvil, pese a considerar que manejar en Culiacán es problemático, él disfruta el ambiente que crea en su automóvil:

Escuchar música, no traer prisa, me gusta ir tranquilo, se disfruta andar en el carro a pesar de que se batalla mucho también porque te tienes que andar cuidando de que no te choquen, pero sí me relajo mientras vaya escuchando mi música. (Comunicación personal)

La movilidad es una necesidad básica para los entrevistados, y el automóvil es el modo de transporte que más les permite cumplir con esta necesidad. A través de sus discursos se encuentran las piezas que ayudan

a armar el panorama de por qué el automóvil es una herramienta tan importante en la vida cotidiana. El aprovechamiento del tiempo es una ventaja primordial para los habitantes de Culiacán, y va de la mano con la flexibilidad que le brinda la ciudad al automóvil, privando a los demás medios de transporte, por ello, se vuelve un objeto imprescindible.

Según Ofelia, utiliza su automóvil “Para necesidades básicas, que era para ir al mandado, para llevar las plebes a algún deporte, de necesidades básicas que no podría cubrir sin carro”; es decir, actividades que no podrían ser realizadas en otro medio de transporte que no sea el automóvil.

Sobre el aprovechamiento del tiempo se encontraron diversas comunicaciones por parte de los entrevistados. Por ejemplo, para Alberto no importa la marca del automóvil; este representa en sí una ventaja: “Pues una ventaja, sea el carro que sea, de la marca que sea, para mí personalmente, pues es una gran ventaja porque te facilita mucho las cosas para, pues, para ir de un lugar a otro más rápido” (comunicación personal); Jaime mencionó lo mismo: “No, pues, la verdad me gusta porque me traslado de un lugar a otro en el menor tiempo posible” (comunicación personal).

Un hallazgo contradictorio es que si bien el automóvil proporciona tranquilidad, tanto por su posesión como por su uso, los entrevistados suelen tener malas opiniones acerca de la infraestructura y la forma de manejar de sus conciudadanos, lo que les causa inconformidades, estrés y malas experiencias al conducir, pero también han creado una especie de hábito desde el cual enfrentar lo negativo.

Cuando a Horacio se le preguntó qué es lo que más le gusta de conducir su automóvil, él contestó:

La tranquilidad, yo creo, de decir cómo te baja un poquito de estrés, ya ves que te conté que como me sentía estresado me fui a manejar. Sí, tranquilidad, tranquilidad al manejar, sentir que estás de paseo, aunque vayas al trabajo porque vas escuchando tu música a tu ritmo, eso también de que vas a tus tiempos cuando quieres, eso también da tranquilidad. (Comunicación personal)

El entrevistado encuentra tranquilidad en el simple acto de manejar y lo complementa al crear su ambiente interior y controlar sus tiempos de

viaje. Así mismo, Isauro habló de la tranquilidad y la música cuando se le hizo la misma pregunta:

Escuchar música, no traer prisa, me gusta ir tranquilo, se disfruta andar en el carro a pesar de que se batalla mucho también porque te tienes que andar cuidando de que no te choquen, pero si me relajo mientras vaya escuchando mi música. (Comunicación personal)

En su discurso mencionó la contradicción de la dura experiencia de manejar en Culiacán por la forma de manejar de los culiacanenses, pero al mismo tiempo consideró la tranquilidad que le proporciona la música y estar en un ambiente que puede controlar.

Adicionalmente, se detectó que los entrevistados asociaron el automóvil con la libertad, la independencia y la individualidad, significados que, en parte, se derivan del manejo de los tiempos que otros medios de transporte no ofrecen. Estos significados son muy importantes en la cultura estadounidense y, tal como se explicó, nacen de la mano del *american way of life*, que también tuvo un auge con el surgimiento del uso masivo del automóvil. Aunque en Culiacán pueden tener una connotación diferente, esto puede indicar que los significados han permeado la cultura del automóvil del norte de México.

Algunos ejemplos de esto se encuentran en el discurso de Olivia, cuando se le preguntó sobre lo que más le gusta de transportarse en automóvil:

La independencia, eso es lo que más me gusta de tener un carro, como que no dependo de los tiempos de los demás eso, me gusta tener mi tiempo y en el camión por ejemplo no se puede porque dependes de la hora en que pase y si pasa, entonces no. (Comunicación personal)

Ella hizo la comparación directa con el transporte público, que está sujeto a horarios específicos que no le permiten tomar decisiones sobre su rutina. En el caso de Carlos, la respuesta a la misma pregunta fue muy similar:

No, pues, independencia, pues porque ya podía ir a donde yo quisiera cuando quisiera, no pedirle el carro a alguien, me hacía sentir más como que ya no tenía que depender de cuando me lo quisieran prestar; aparte yo ya me iba a casar y ya necesitaba un carro, no se puede andar sin carro. (Comunicación personal)

Su discurso es particular porque responde al hecho de lo que le hace sentir tener automóvil propio, pues mencionó que ya no lo tiene que pedir prestado, entonces es el hecho de que antes de que tuviera automóvil propio no consideraba otros medios de transporte como la bicicleta o el transporte público, y el significado de independencia se lo ataña al automóvil propio y no al automóvil en general.

Por su parte, Denisse habló de libertad con respecto a lo que le gusta de conducir un automóvil: “A mí manejar un automóvil, la sensación de libertad que me da.

Eso, la libertad para ir a donde tú quieras, a la hora que tú quieras” (comunicación personal).

En el análisis de los discursos se encontró que el automóvil funciona como un elemento para distinguir clases sociales. A este se le asignan significados que permiten diferenciar y separar a las personas según las características particulares de los automóviles para así influir en la percepción de las estructuras sociales. Un ejemplo de ello está en el discurso de Delia: “Creo que, creo que hay una percepción de que si tú tienes un automóvil o de lujo hay como clases, ¿no? o como niveles o estatus”.

Ella habló claramente de esta separación de clases de acuerdo con los tipos de automóviles y continuó:

Es más, por una situación de ‘güey tengo un automóvil y puedo’ y ante los demás, o sea, obviamente tengo más estatus, tengo más nivel, tengo más, creo que va por ahí, como hace una separación de clases sociales el automóvil, ¿no? (Comunicación personal)

En esta parte del discurso hizo la distinción entre las demás personas y aludió al significado de poder. La capacidad de adquirir un automóvil de cierto valor está asociado a un estatus de mayor en la jerarquía social, lo que, según Delia, puede proporcionar ventajas palpables: “y el tipo de automóvil obviamente y te da ante los otros te da un trato diferente solo por tener un automóvil de esta marca, punto. Creo que es muy, muy, te da un sello distinto” (comunicación personal).

4.4.2. Alternativas al uso del automóvil

Los significados de las alternativas al automóvil son analizados para compararlos con los significados que se tienen asignados al automóvil, a fin de identificar las diferencias que pueden estar causando que se elija un medio de transporte u otro para fortalecer, debilitar, crear o desaparecer los vínculos entre los elementos de la práctica social que componen estas prácticas de movilidad.

Analizar el discurso de los entrevistados respecto a la movilidad en bicicleta, el transporte público y la movilidad peatonal permitió identificar las calificaciones, los significados, los usos y las experiencias con las que relacionan estas prácticas.

Primeramente, se aborda el análisis del uso de la bicicleta como medio de transporte. Se encontró que la movilidad en bicicleta está relacionada principalmente con significados de inseguridad, aunque los entrevistados también llegan a reconocer los beneficios económicos y ambientales de esta práctica, como se puede ver en el diagrama Sankey de la Figura 33.

En el análisis de los discursos más relevantes acerca de estos significados que se asocian a la práctica de la movilidad en bicicleta, la inseguridad suele relacionarse tanto a los accidentes viales como a estar expuestos a ser víctimas de algún crimen. Este factor se impone como la mayor desventaja del uso de la bicicleta. En el discurso de Delia hay una fuerte opinión sobre por qué el para ella, el uso de la bicicleta no es algo posible en la ciudad de Culiacán:

La mayor desventaja es que es una bomba de tiempo mortal estar en una bicicleta porque la mayoría, aunque tú como ciclista cumplas las reglas, este, de vialidad, la cultura culichi es, no tiene, no tiene respeto por los ciclistas y no tiene respeto por los demás automovilistas, muchísimo menos tener respeto por un ciclista, ni siquiera por un peatón, o sea, para nada, para nada está en la cultura. (Comunicación personal)

La entrevistada expresa que la cultura “culichi”, es decir, la de Culiacán, está peleada con el respeto a otras formas de transportarse que no sean en automóvil, como si este invalidara las demás formas de desplazarse.

Continuó: “o sea, prácticamente ellos se suben a un auto y son los reyes de la calle, o sea, así se declaran absolutamente, ¿no?” Delia marcó su separación de este grupo al referirse a las personas que realizan esas prácticas como “ellos”, además de expresar su sentir con respecto al poder que representa el automóvil por sobre otras formas de movilidad. Después proporcionó ejemplos específicos de las acciones de los individuos, como una manera de reprobar su forma de manejar:

No, y lo ves esas actitudes de echarte el carro encima, este, de pasarse los altos, un montón, un montón de actitudes que tienen los culichis cuando se suben que ni siquiera yo creo que tienen en su diccionario qué es educación vial y ni siquiera han visto en algún lado porque, como decimos, los requisitos para obtener la licencia son tan fáciles de obtener que nunca piensan en eso. (Comunicación personal)

Las acciones que observa en la cotidianeidad las describió como actitudes, es decir, les dio un carácter subjetivo a las acciones, como no respetar semáforos o cambios bruscos de carril sin marcar direccional.

Cuando a Delia se le preguntó sobre las ventajas que percibe en el uso de la bicicleta, ella respondió con entusiasmo:

¡No manches, primero la salud! O sea, andar en bici es supersaludable. No sé, creo que la gente, la gente que usa bicicleta, es más consciente también del medio ambiente, también del respeto a los otros, o sea, porque alguien que se sube a la bici obviamente que sabe los riesgos que tiene al transitar, ¿no? (Comunicación personal)

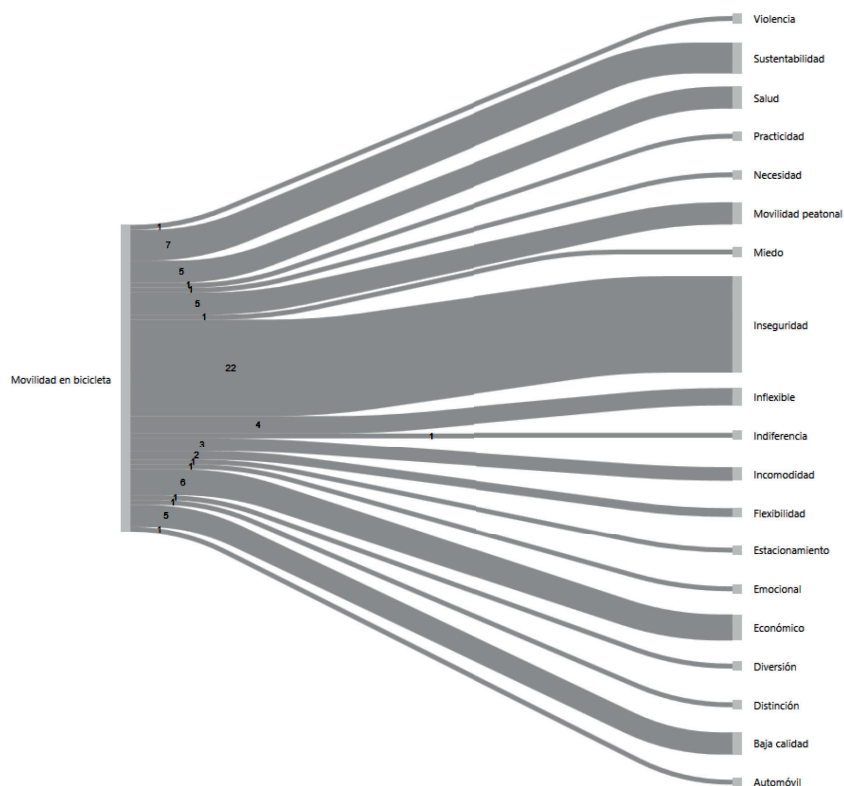
Como se puede ver, le asignó una serie de características positivas a las personas que eligen usar la bicicleta: el respeto al medio ambiente y la salud, así como la conciencia colectiva en cuanto al respeto de las jerarquías de los medios de transporte. Esto es un contraste sobre la opinión de las personas que utilizan el automóvil, que entre los entrevistados suelen asociarse significados de individualidad, violencia y poder. En el resto de su discurso, Delia cuestionó las circunstancias en que la bicicleta es la mejor opción para trasladarse, puesto que su experiencia en el transitar

la ciudad de Culiacán no le han proporcionado una buena perspectiva sobre esto, pero dejó sus ventajas claras:

Pero no sé si es el mejor transporte y no sé para qué tipo de trayectos, pero sí considero que usar bicicleta es supersaludable, este, ecológico y debe también tener un impacto en la economía porque obviamente que no haces un gasto al transitar. (Comunicación personal)

Figura 33

Diagrama de significados relacionados a la movilidad en bicicleta



El entusiasmo de Delia con respecto a las ventajas del uso de la bicicleta y la perspectiva positiva que tiene sobre las personas que la utilizan se

ve rápidamente opacada por las desventajas, pues no es el mejor medio para su estilo de vida:

Obviamente que yo, me gustaría muchísimo usar la bicicleta, pero sé que no tenemos la infraestructura para usarla, y si el Estado le impulsara más a usar otro tipo de transporte para llegar a tu escuela, para llegar a tu trabajo, para llegar, lo usara. (Comunicación personal)

Así pues, responsabilizó a las autoridades por la falta de atención en la infraestructura para el uso de la bicicleta, la cual permitiría mejorar la movilidad cotidiana en bicicleta, porque en la actualidad este modo de transporte no le permite llegar a tiempo a sus actividades:

Yo, en lo personal, pero como el gobierno a mí no me da ese acceso, entonces lo único y lo más conveniente por tiempos, por logística, por llegar a puntual a todos lados, sino me tendré que levantar a las 4:00 de la mañana, llevar a mi hijo a la escuela. Entonces por tiempos uso el automóvil. (comunicación personal)

Por su parte, Pablo mencionó su preocupación por la infraestructura para la bicicleta de la que carece la ciudad:

Pues mira, la bicicleta, yo creo que más que nada porque no hay infraestructura para ella y aparte el clima no te ayuda mucho tampoco, es un clima muy caliente y andar en la bici es sudar y súmale que no hay ciclovías y la gente maneja muy mal. (comunicación personal)

Él secundó su discurso con el tema del clima caluroso que no permite utilizar este medio de transporte con comodidad. Finalizó con una serie de adjetivos calificativos que atañen a la forma de manejar de sus conciudadanos: “A mí me encantaría, pero me da miedo honestamente, es la seguridad, de que la gente aquí es muy arremangada, burra y les vale madre y te llevan de corbata”. Al referirse a las personas como arremangadas, Pablo dio a entender que las personas toman decisiones inconscientes a la hora de manejar; y con el calificativo ‘burra’ aludió a la falta de conocimientos para circular correctamente y no causar accidentes.

Igualmente, Alberto se preocupa por la falta de educación vial en la población para que la bicicleta sea un modo de transporte seguro. Cuando se le cuestionó sobre cuáles son las desventajas del uso de la bicicleta en Culiacán, él respondió: “Creo que necesitaría más, no sé, como que más educación vial para que las personas que andan en bici tengan más seguridad para andar en la calle”. En su discurso, él se separó del grupo de usuarios de la bicicleta; además, no hizo referencia a que si mejoraran las condiciones él también podría utilizar la bicicleta como medio de transporte, por lo que es probable que tenga otras razones por las cuales no considera a la bicicleta como un potencial medio de transporte.

A esta última cuestión, Ofelia aseguró que la bicicleta no cuenta con la infraestructura suficiente para ser un medio de transporte seguro en Culiacán, donde funciona más como un pasatiempo o una herramienta para hacer ejercicio: “Es por lo mismo, porque por ejemplo en una bicicleta es como para relajarte, hacer ejercicio, pero no hay el acotamiento que necesita la bicicleta, no lo hay, entonces sería un riesgo para el ciclista” (comunicación personal). También menciona algunas desventajas de logística, pues la bicicleta necesita accesorios especiales para transportar cargas: “para el que ande en la bicicleta, entonces tendría que ponerle una jaba como en Escuinapa para traer sus víveres”. Escuinapa es una ciudad al sur de Sinaloa, donde el uso de la bicicleta está normalizado y extendido entre la población. Allí, Ofelia ha observado las modificaciones que se tienen que hacer a una bicicleta para utilizarse en la vida cotidiana, y calificó esta situación como un obstáculo muy negativo que influye en la elección del automóvil como medio de transporte por encima de la bicicleta:

Y esa es la desventaja de una bicicleta, que tiene que llevar una jaba para echar todas sus compras, porque un automóvil, por eso humildemente hace el esfuerzo de comprar carro, no tiene casa, pero tiene carro, porque es una necesidad básica para preparar muchas cosas. (comunicación personal)

Otra experiencia a través de la cual se pueden rescatar los significados de inseguridad que se la atribuyen a la bicicleta es el de Juan, quien la calificó de peligrosa cuando se le preguntó si ha considerado otros medios de transporte además de su automóvil:

Sí, pues, como te comenté, el camión, pero no, no. También la bicicleta, pero, pues, te das cuenta muy rápido de que está muy peligroso. Si se pudieran usar, pero les falta mucho por corregir. Ojalá y más adelante se pueda hacer algo como lo que te comenté del Metrobús. Entiendo que es una especie de camión ecológico que tiene su propia vía. (comunicación personal)

Aquí, Juan expresó que sí ha usado la bicicleta para transportarse, pero desistió después de enfrentarse a la inseguridad, también ha utilizado el transporte público, pero tampoco ha tenido buenas experiencias. Además, mostró interés en este tema al mencionar prácticas de movilidad urbana de otras ciudades como el Metrobús de la Ciudad de México, el sistema de BRT (Bus Rapid Transit), es decir, autobuses públicos con carril exclusivo que permiten una circulación más rápida y segura.

Para Olivia, la inseguridad en el uso de la bicicleta deriva de la falta de educación vial:

Primero que nada es muy riesgoso la bicicleta porque pues, como te digo, no existe cultura para respetar a los ciclistas y peatones y el clima no favorece, los cruces peatonales y cosas así, entonces yo creo que esos son los factores. (Comunicación personal)

Ella complementó su argumento con el clima desfavorecedor para el uso de la bicicleta, y proporcionó algunos detalles sobre las fallas de la infraestructura. Por el contrario, Jaime expresó que la bicicleta no le ayuda a aprovechar el tiempo, y en su discurso se puede interpretar a la inseguridad de usar la bicicleta desde la perspectiva de los crímenes a los que se está expuesto: “Más que nada por los tiempos y aparte por la seguridad, también corre el riesgo de que te asalten” (comunicación personal).

En el discurso de Isauro se encuentra el significado de miedo relacionado con el uso de la bicicleta. Él contó su experiencia con este medio de transporte y las consideraciones que ha hecho sobre el uso de esta y la utilización que le dan las personas cercanas a él:

Yo he considerado bici porque mi casa está cerca de mi trabajo, pero desgraciadamente se me hace muy peligroso. Mi hermano y mi hermana usan mucho la bicicleta como deporte y yo prefiero correr porque me da miedo. Me gustaría, pero no lo veo como un medio seguro. (Comunicación personal)

Se puede interpretar que Isauro considera la bicicleta como un medio de transporte para distancias cortas, pero la inseguridad le dificulta hacer uso de esta.

Entre los discursos destaca el de Cecilia, quien es la única que hizo referencia a las competencias necesarias para utilizar la bicicleta, dado que para utilizarla no se requieren licencias ni seguros especiales impuestos por la administración de la ciudad. Ella considera que las habilidades al trasladarse en bicicleta deben ser de alto nivel:

Pues tiene que ser alguien muy experimentado en la bicicleta, porque aquí está muy extremo por lo mismo de que son muy atrabancados, los de las bicicletas también y de las motos, pero a esos se los llevan los carros o un camión, imagínate. (Comunicación personal)

Ella utilizó la palabra “extremo” para referirse a la situación violenta al circular en Culiacán, y consideró que esta situación atañe tanto a los automovilistas como a los ciclistas e incluso a los motociclistas.

El clima es un factor que resultó importante respecto a las desventajas del uso de la bicicleta. Algunos entrevistados como Juan, Horacio, Pablo y Jacinto mostraron su opinión al respecto. Por parte de Juan, él mencionó el clima, primeramente, pero complementó diciendo que le gustan las bicicletas, aunque le parecen peligrosas: ‘

Pues en parte porque el clima es inclemente yo no soy partidario, no me gustan las motos, me estresa, de hecho, una moto por el ruido y las bicicletas me llama la atención, pero sé que es muy peligroso andar en bicicleta aquí, y el caso en que no fuera peligroso, el clima, o sea, apenas ahorita a finales de año es cuando el clima lo permite. (Comunicación personal)

Él afirmó que la oportunidad de usar la bicicleta en algunos meses del año en Culiacán es cuando el clima no es tan caluroso. También consideró otro tipo de vehículos pequeños:

Lo que alguna vez he llegado a pensar es algún vehículo como un carrito chico o a lo mejor esos Scooter, me gustan, pero pues también no hay infraestructura para eso y la otra es de que el transporte público está pésimo, lo debo de admitir, nunca me ha gustado y le he dado su oportunidad, pero deja mucho que desear. (Comunicación personal)

Se percibe que Juan ha llevado a cabo un análisis personal de la mejor forma de transportarse en la ciudad, ha experimentado diversos medios de transporte y el automóvil sigue siendo el que más se adecua actualmente a sus necesidades.

Para Horacio, el clima caluroso de la ciudad de Culiacán es la causa principal de por qué no se elige la bicicleta como medio de transporte en esta ciudad:

La verdad a mí mira, bueno yo pienso principalmente que la causa de no usar bicicleta y es por el clima, el clima es un factor que has de cuenta en tiempo de calor no lo podemos hacer ni en la mañana temprano y en la noche, tú bien sabes que está sofocado, pero yo pienso que eso es una de las causas principales. (Comunicación personal)

Después añadió razones de comodidad, que para él significa no realizar actividad física y esto proporciona comodidad: “pero también la comodidad de aquí somos cero por ciento deportistas, yo creo que has de cuenta se nos va más por lo cómodo” (comunicación personal).

Así mismo, Pablo señaló clima caluroso como razón principal para no usar la bicicleta en Culiacán, y al preguntarle qué le dirían las personas allegadas a él si decidiera utilizarla para transportarse diariamente, él contestó: “Estás loco, te vas a asar”, haciendo a que puede sufrir una alguna complicación médica por esto. Continuó su discurso describiendo su experiencia con el clima:

Es que todo se reduce a eso, al calor, al calor que aquí a veces es muy insoportable y simplemente caminando no puedes andar,

ahora imagínate en la bici haciendo ejercicio. Apenas que sea noche, tarde-noche, ahí sí, bueno, pues te creo, pero si sería para trasladarte a tu trabajo, no, no se puede. (Comunicación personal)

El discurso de Jacinto también es tajante con respecto al clima, incluso más desalentador. Cuando se le preguntó por qué piensa que los habitantes de Culiacán prefieren usar el automóvil en lugar de la bicicleta, él respondió:

El calor, la gente que puede andar en carro lo va a hacer, aquí simplemente no se puede. La bicicleta, lo que es la ciclovía, no se va a poder por el clima y aparte, pues, apenas están adecuando, yo veo que apenas están adecuando lo que es la ciclovía. (Comunicación personal)

Terminó esta parte de su discurso integrándose al grupo de personas que tienen una falta de educación vial, admitiendo que también podría mejorar en ese aspecto: “pero aparte falta la educación por parte de nosotros para respetar ese tipo de cosas” (comunicación personal).

Respecto al análisis de los discursos en torno al transporte público, cuyo resultado general mostró que se encuentra fuertemente relacionado con la inseguridad, al igual que la bicicleta. Además, se detectó que el transporte público para los habitantes de Culiacán es un medio en el cual temen por su integridad física, tanto por los posibles accidentes debido la falta de prudencia al volante de los conductores, como por los crímenes recurrentes, como asaltos a mano armada.

Otros significados negativos que se asocian al transporte público son la incomodidad, la inflexibilidad y la baja calidad. En el diagrama Sankey presentando en la Figura 34 se observa que este tipo de transporte tiene integrados los significados positivos de economía y sustentabilidad como los más predominantes. Se retoma a continuación el análisis de los discursos que mejor exponen lo que se observa en el diagrama.

El discurso de Horacio está impregnado de una opinión negativa hacia el transporte público. Cuando se le preguntó por su experiencia en este medio, él contestó:

Bueno, no, del transporte, bueno, no tengo muy buenas referencias. A los camiones deste, los accidentes, los camioneros no respetan, ellos sí son los que le falta cultura más que a nosotros para poder deste manejar aquí en Culiacán, a mí no me gusta lo que es el el, los camiones. (Comunicación personal)

Él mencionó las unidades de transporte, los incidentes y los choferes del transporte de los que tiene una percepción negativa, y dijo que estos últimos tienen una mala cultura vial, incluso los separó del resto de la población de Culiacán a la cual calificó de tener una mala conducta al conducir, y les dio a los conductores de transporte público una calificación aún más negativa. El entrevistado añadió un comentario sobre la contaminación que percibe que genera el transporte público: “Cero seguridad, cero cultura vial y todo eso, este muy contaminante, sobre todo, se me hace a mí”.

En el discurso de Delia se identifican los significados positivos acerca del transporte público, pero no se refirió al de su ciudad. Ella expresó que el metro le parece un medio de transporte más seguro y económico:

Sí, me gustaría usar, no sé, un transporte que sea seguro, o sea, cuando, si hubiese metro o algo así, obviamente me gustaría usar metro, siento que es menos costoso que usar el automóvil, pero no me garantiza seguridad ni siquiera tampoco el camión urbano, o sea, me han asaltado dos veces en un camión entonces eso no, no me da seguridad subirme con mi hijo al final. (Comunicación personal)

Delia continuó hablando sobre la actitud de los conductores de transporte público, la cual la calificó de manera negativa: “Aquí en Culiacán, pues, el filtro para ser conductor de un autobús es pésimo, o sea, parece que a los más gruñones los contratan porque tienen una actitud pésima”. Seguido de esto intentó justificar esta actitud negativa:

Como ellos tienen una dinámica de trabajo que es por tiempos siempre están en alta velocidad, siempre están tratando de llegar al punto donde les dicen ‘a tal hora con tal segundo’ y si no ellos son multados, entonces eso los presiona también. Por un lado comprendo porque los

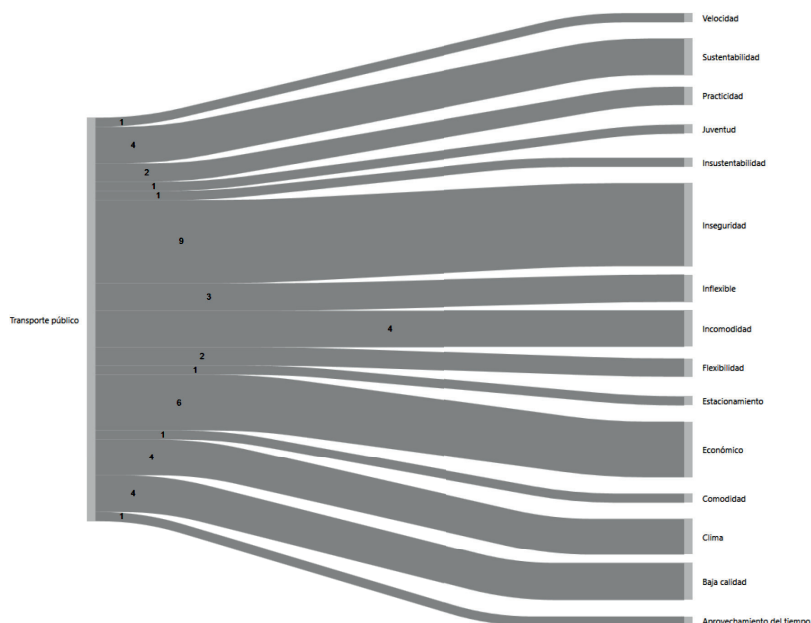
presiona estar en ese tiempo, pero los demás no tenemos culpa de eso. (Comunicación personal)

Después mencionó las malas acciones que, según ella, son cometidas por esta presión: “y se están pasando altos, se pasan semáforos, tratan mal a los usuarios”. Concluyó su comentario hablando acerca de la percepción que tiene de inseguridad en el transporte público con respecto a la inseguridad:

Y, además, tú te subes a un camión y no sabes si te vas a bajar vivo, la verdad, porque te pueden asaltar ahí adentro o te pueden hacer otra cosa. Ha habido muchos, muchos casos de inseguridad dentro del transporte. (Comunicación personal)

Figura 34

Diagrama de significados relacionados con el transporte público



La única entrevistada que mencionó la ‘necesidad’ que puede volverse el transporte público en ciertas circunstancias fue Lourdes, quien contradictoriamente le dio este adjetivo porque, para ciertos traslados, el

automóvil no le parece lo más práctico ya que también utiliza el transporte público cuando otro miembro de la familia está usando el automóvil o para ahorrar gasolina y dinero: “o si algún plebe mío trae el carro, pues también, y para el trabajo cuando mi esposo trabajaba en otro lado, nos quedaba muy separado y yo me venía en camión y pues gasto menos gasolina” (comunicación personal).

Después se le cuestionó sobre su experiencia en el transporte público, a lo que contestó con calificaciones negativas: “Pésimo, no, no, no hay respeto por parte del conductor, la verdad sí son más atrabancados todavía que uno” (comunicación personal). Una vez más se calificó a los conductores de transporte público como peores conductores que los de automóviles de la ciudad de Culiacán. Para Lourdes, el vehículo les puede proporcionar una sensación de superioridad en la vía pública: “En ese camión gigante no sé qué se sienten, que nadie se les debe de meter” (comunicación personal).

Como se mencionó al principio de este apartado, la falta de comodidad es algo que predomina como significados del transporte público, lo cual se contrapone al significado más predominante del automóvil, que es la comodidad. La incomodidad que proporciona el transporte público surge de diferentes fuentes situacionales, por ejemplo, para Delia se desprende de las limitaciones sobre el tipo de ropa que se puede usar al transportarse en automóvil, así como de la carga de artículos personales que, en ocasiones, es difícil de manipular en el transporte público: “si te subes a un transporte público con tacones o como te quieres ir arreglada sí es muy difícil, es muy incómodo subirte a un transporte público con una mochila con esto, o sea, es por comodidad también”.

Por su parte, Ofelia también se ha enfrentado a la experiencia de trasladarse en transporte público y tener situaciones incómodas:

Ya anduve mucho tiempo en camión mis primeros años de matrimonio, que vivía en Barrancos, y el mandado, las bolsas se me iban hasta adelante y con los chiquillos y agarrar a las plebes y luego acá, y fue muy difícil, pero no imposible. (Comunicación personal)

Estas situaciones son las que promovieron que buscara hacerse de un automóvil:

Pero sí fue mucho tiempo, por eso uno de mis hermanos me dijo ‘te voy a pasar el carro, cómpramelo porque andas batallando’. Andaba en taxi también por el mandado y sí fue un poquito complicadito, pero nada es imposible, difícil pero no imposible. (Comunicación personal)

De otro lado, Carlos comparó el sistema de transporte público de Culiacán con el de la ciudad de Guadalajara:

Bueno, es que ese también es otro rollo, porque no hay, no hay servicio público eficiente, los camiones siempre están llenos y dan muchas vueltas y van a la prisa, no son como Guadalajara, por ejemplo, aquí no hay metro, no hay trolebús, no hay opciones. (Comunicación personal)

En su comparación benefició a Guadalajara, pues le parece que los servicios de transporte público en esa ciudad son más eficientes y presentan una variedad de alternativas, lo que permite cubrir más necesidades de transporte.

En el análisis de los discursos sobre el transporte público se detectó el énfasis de la división de clases sociales que se percibe desde los medios de transporte. Así como el tipo de automóvil, las diferentes marcas y hasta las modificaciones se perciben como un indicativo de la clase social de los usuarios del automóvil, usar el transporte público también representa, según los discursos de los entrevistados, a un grupo socioeconómico específico.

Por ejemplo, cuando a Olivia se le preguntó por qué piensa que algunas personas eligen utilizar el transporte público, ella contestó: “Por necesidad, no se han podido comprar un carro, no es que puedan comprárselo y prefieran ir en camión, no creo que nadie quiera andar en camión por gusto, es muy raro, casi nadie” (comunicación personal).

La afirmación de que las personas no se han podido comprar un carro alude a una carencia económica que no les permite tener una mejor forma de transportarse, que sería el automóvil. La entrevistada expresó su incredulidad ante la posibilidad de que alguien en Culiacán utilice el transporte público por elección.

En los discursos se analizan también las opiniones en torno a los elementos de la movilidad peatonal desde la perspectiva de la práctica social, con el objetivo de encontrar los puntos que permiten comparar entre sus elementos y los del automóvil, para detectar dónde son más fuertes los vínculos y dónde se desvanecen.

Entre los entrevistados se identificó una vez más que la inseguridad es el problema principal al que se enfrentan los habitantes de Culiacán cuando caminan por las calles, y las razones por las que esto sucede son muy similares a las de las barreras de la bicicleta, como que la integridad física se ve comprometida tanto por la inseguridad vial como por la criminalidad.

Otra razón importante para evitar transitar de manera peatonal fue el clima. En el diagrama Sankey de la Figura 35 se observa que entre los significados negativos relacionados con la movilidad peatonal en la ciudad de Culiacán se destacaron la inseguridad, la violencia, el miedo, la indiferencia y la inflexibilidad. Los significados positivos son la practicidad, la salud y, en menor medida, la comodidad. A continuación, se presentan los discursos más relevantes en los que se detectaron estos significados durante el análisis.

En primer lugar, Cristina se refirió al clima de la ciudad: “Es que Culiacán no es un lugar que digas tú ‘ay, me voy a ir a caminar en la noche porque está fresco’”. En su discurso se interpreta que si bien la ciudad presenta un fuerte clima caluroso, por las noches podría ser más posible caminar, pero inmediatamente presenta las razones para no hacerlo: “pero la inseguridad que hay, te estás cuidando de todo mundo, ves que alguien va caminando atrás de ti y ya lo sientes sospechoso, todo te da miedo, a veces no hay alumbrado público” (comunicación personal). Como se puede ver, proyecta sensaciones muy específicas que ha experimentado al caminar por la ciudad, las cuales tienen que ver con el miedo a sufrir algún altercado criminal y, en parte, se lo atribuye a la infraestructura, específicamente a la falta de alumbrado público.

En el discurso de Delia también se encuentran los significados de miedo e inseguridad. Cuando se le preguntó cuáles traslados realiza caminando contó su experiencia, pero rápidamente cambió el sentido de su discurso, dando ejemplos específicos de por qué tanto ella como

el resto de las personas no pueden trasladarse con seguridad caminando por las calles y banquetas:

Solo por ejemplo a la tienda, las tortillas son los únicos que me queda más cerca, pero tengo que cruzar un bulevar y tú te das cuenta desde que cruzas un bulevar, la mentalidad de la gente porque, eh, la gente tiene miedo caminar en las calles, o sea, tú no caminas a gusto en las calles, se nota cuando volteas hasta tres veces a ver si viene un carro porque sabes que un carro por un bulevar va a venir alta velocidad, nunca te va a bajar la velocidad y menos si tú vienes cruzando la calle. (Comunicación personal)

La infraestructura vuelve a tomar un papel importante en el incentivo del uso del automóvil y pone de manifiesto las faltas en la infraestructura peatonal, así como la indiferencia a la jerarquía de los medios de transporte y la prioridad que debería tener el peatón. Así mismo, la falta de cultura vial alimenta esta falta de priorización de los peatones: “Hay gente que en vez de bajar la velocidad cuando viene un peatón le acelera, o sea, es increíble el nivel de inconsciencia, ‘porque la calle es mía’” (comunicación personal).

Lo anterior muestra los significados de poder que están asociados al automóvil y la apropiación de la calle por parte de los automovilistas, que la entrevistada percibe le quitan el lugar al peatón y al resto de las alternativas de transporte. Continuó su discurso reiterando los significados de miedo, al cual explicó como una característica que se hereda:

O sea, entonces siento que hay mucho miedo y eso es lo heredamos, pues, heredamos un miedo y yo sé que no nada más yo lo siento, mi hijo también sabe que hay un riesgo muy alto al cruzar una sola calle en la ciudad, pues, o sea, es algo increíble, algo que no, no, no puedes concebir. (Comunicación personal)

La referencia a heredar el miedo y afirmar que su hijo también lo percibe en las calles puede estar mejor explicado al decir que el miedo se transmite o que es un tipo de herencia de la cultura vial de la ciudad.

Las palabras de Martha también describen la falta de educación vial y la manera en que afecta a los peatones de la ciudad de Culiacán: “Y para todo caminando te tienes que poner bien vivo porque cruzar una

calle pues les vale, te atropellan casi, casi” (comunicación personal). La expresión ponerse vivo hace referencia a entrar en un estado de alerta, y la entrevistada la utilizó para dar a entender que caminar por las calles de Culiacán requiere de este estado para poder enfrentar las faltas de los automovilistas hacia los peatones.

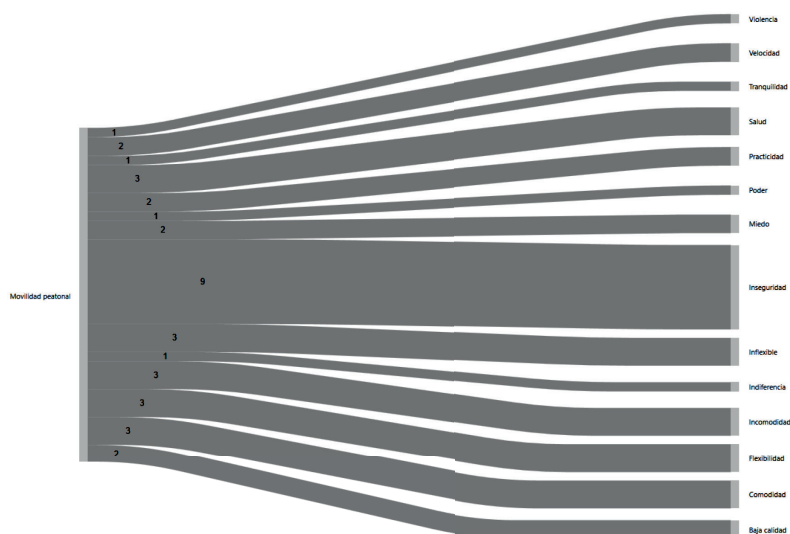
Las experiencias negativas de Olivia son relacionadas con el crimen, lo que la hace estar condicionada a que caminar es una situación que la pone en riesgo:

Mira, yo he querido así que caminar mucho, de que por las tardesirme caminando a donde sea, no hay problema, no me molesta tanto porque vivo en puras colinas, pero también el hecho de que me han asaltado e intento de asalto varias veces, como unas tres, caminando, caminando, pues, y por mi casa, pues, entonces salgo y ya corro riesgo yo, aunque quiera hacer un viaje así cortito a la tienda, así a dos cuadras, todo pasa en un segundo y también es el temor de la inseguridad. (Comunicación personal)

Entre los entrevistados, Olivia es la más joven, y aunque se percibe su interés por caminar como medio de transporte en esta ciudad, sus experiencias no le permiten sentirse segura al hacerlo.

Figura 35

Diagrama de significados relacionados a la movilidad peatonal



El discurso de Isauro presenta varias líneas de análisis acerca de la movilidad peatonal en Culiacán. El entrevistado relató su experiencia, sus preocupaciones; comparó distintas zonas de la ciudad y lo que implican estas diferencias en su forma de moverse; y criticó tanto las acciones de la población como la falta de actuar del gobierno de la ciudad: “No hay banquetas y es algo que, mira, me mudé de casa recientemente y mi esposa se burla de mí porque voy a la tienda caminando y le digo ‘ve, qué bonito, aquí sí hay banqueta” (comunicación personal).

Lo anterior se debe a que Isauro tiene la experiencia de haber vivido en una zona donde la infraestructura para los peatones no era buena, por lo que su nueva situación le causa sorpresa y gusto. Continuó su discurso explicando cómo es

que las personas alteran las áreas peatonales dejándolas inutilizables para esta función:

La gente o construye encima de la banqueta o las hace a desnivel, y algo que no me gusta que se hace mucho aquí en Culiacán, que es ilegal, es modificar tu banqueta a como tú quieras, pues. La banqueta es del municipio y aquí les ponen piso resbaloso y eso es fatal, le ponen piso resbaloso y lo hacen rampa, cuando la rampa debe comenzar dentro de tu casa. (Comunicación personal)

El entrevistado expresó su descontento con la manera en que las personas se apropian de la banqueta que queda frente a su propiedad, lo cual perjudica la movilidad peatonal.

La banqueta no es tuya y el municipio no hace nada, la gente piensa que la banqueta es suya y puede hacer con ella lo que quiera, pero no, y por lo mismo pues también es como un cajón de estacionamiento más y pues no, es el paso peatonal. (Comunicación personal)

Sumado a esto, Isauro tiene un amplio espectro de ejemplos de cómo la movilidad peatonal se ve mermada, es evidente que es una situación que le interesa:

En la otra colonia donde yo vivía eso no se respetaba y toda la gente caminaba por la calle. Se llama Melchor Ocampo, una colonia muy céntrica, cerca del estadio de los tomateros, y a pesar de eso la gente no respetaba, las banquetas eran macetera, la gente subía el carro y nadie, nadie podía caminar por la banqueta. Donde vivo ahorita sí está original la banqueta y está ancha, pero en los fraccionamientos nuevos no, te atraviesan hasta el transformador o pisas la tapa de los registros y te hace sentir muy inseguro. Entonces te digo, ¿cómo andar seguro aquí en Culiacán? (Comunicación personal)

El entrevistado terminó su intervención con una pregunta, a modo de continuar el análisis de la situación de la movilidad peatonal y el tema de la falta de regulación de su infraestructura, que ha convertido una práctica tan común y necesaria en algo peligroso y complicado.

En el análisis de los discursos de los entrevistados también se encontró que la incomodidad es un significado fácilmente asignado a la movilidad peatonal. Este significado deriva, tal como se ha analizado en discursos previos, de la baja calidad de la infraestructura. Además, al igual que en el caso de la bicicleta, el calor es un factor importante que le resta comodidad a esta forma de transportarse.

En el discurso de Cristina hay una descripción de las formas en que las personas de Culiacán utilizan la infraestructura peatonal:

Pues mira, hay puentes peatonales que sí están muy bien, pero hay otros que los ponen como que muy lejos del acceso de la persona y dices tú ‘tengo que caminar hasta allá para subir al puente y luego regresar otra vez’, ¿y la gente qué hace? Se cruza de la forma más fácil. (Comunicación personal)

La entrevistada aprobó el hecho de que exista la movilidad peatonal, pero desaprueba los diseños que no están orientados a brindar comodidad a las personas, por lo que la infraestructura peatonal cae en desuso. Al respecto, Isauro manifestó que esta infraestructura se encuentra mal implementada en la ciudad. Cuando se le preguntó sobre el tipo de pasos peatonales, él orientó su preferencia hacia los pasos a nivel de banqueta y desaprobó los puentes peatonales:

Por la situación de calor y esfuerzo físico aquí en Culiacán supongo que el paso a nivel de banqueta sería mejor, más utilizado pues. Hay mucho puente peatonal vacío que nadie utiliza, además eso, no es para discapacitados y no ayudan nada. (Comunicación personal)

Está claro que las razones para preferir el paso a nivel de banqueta son por brindarle comodidad al peatón, y que los puentes peatonales no son utilizables con las personas con discapacidad, lo que resta su derecho a la movilidad. Cabe destacar que, aparte de las calificaciones negativas y desventajas que la población de Culiacán detecta en la movilidad peatonal, también se reconoce que en ciertas circunstancias esta movilidad proporciona flexibilidad en los desplazamientos. El discurso de Horacio es una muestra de esto. Cuando se le preguntó si hace algunos traslados caminando, él contestó:

Sí, sí, sí, no soy muy porque deste, por ejemplo, me prevengo desde antes comprar tortillas, yo las compro, por ejemplo, no tengo que ir, por ejemplo, al super, me voy caminando o así vueltecitas que, por el clima, cómo te dijo, o sí lo puedo acortar en viajes yo lo lo hago. (Comunicación personal)

En su discurso da a entender que si bien no es lo más común, cuando tiene varios pendientes que quedan caminando los acomoda en un horario que pueda realizarlos en un solo trayecto. Martha también reconoció la flexibilidad que le dan los traslados peatonales, por ejemplo, en la zona centro de la ciudad: “Sí, a mí el centro me gusta más caminando porque en carro se me hace más complicado”. Estas complicaciones se derivan de la alta concentración de personas y, por lo tanto, de vehículos que dificultan el acceso, la circulación y el estacionamiento de los automóviles.

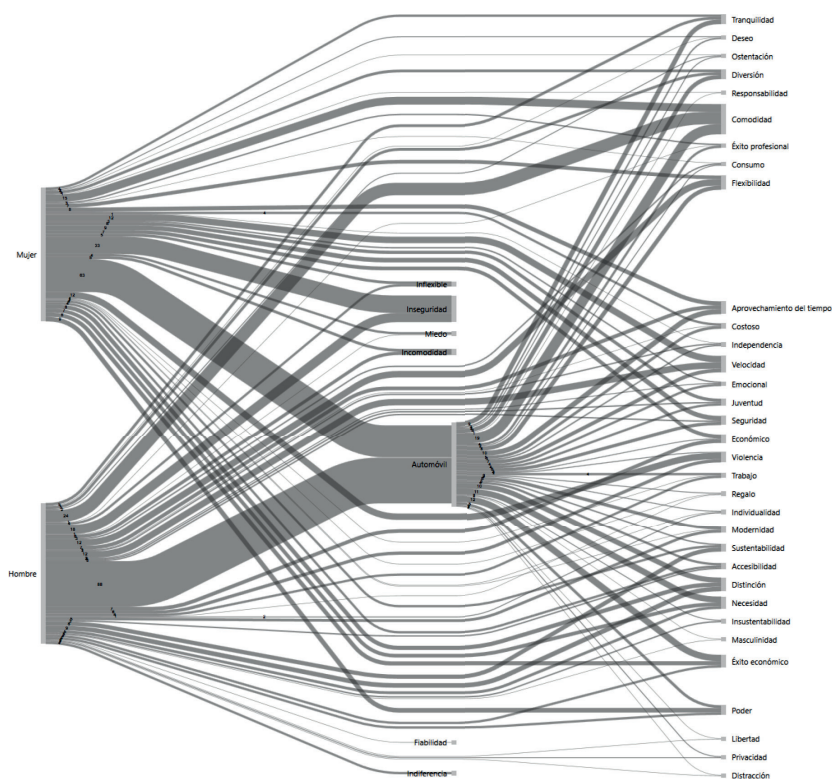
4.4.3. Relación de los significados con las características socioeconómicas

En este punto, se realizó un diagrama que permitiera visibilizar los significados asociados al automóvil, en concordancia con el género, para entender si estos presentan alguna diferencia relevante. Se encontró que

para los hombres entrevistados el automóvil representa principalmente comodidad, además de ser un signo de éxito económico. Asimismo, fue muy recurrente encontrar entre los hombres que el automóvil representa una necesidad. Otros significados que destacaron entre los hombres son la distinción y el aprovechamiento del tiempo (ver Figura 36).

Figura 36

Diagrama de significados relacionados al automóvil según género



Resulta relevante que, los significados que menos fueron asociados al automóvil por los hombres entrevistados fueron la violencia, la privacidad, la responsabilidad y la distracción. En el caso de los significados asociados al uso del automóvil por parte de las mujeres, se determinaron como relevantes los mismos que se encontraron en los hombres y en la

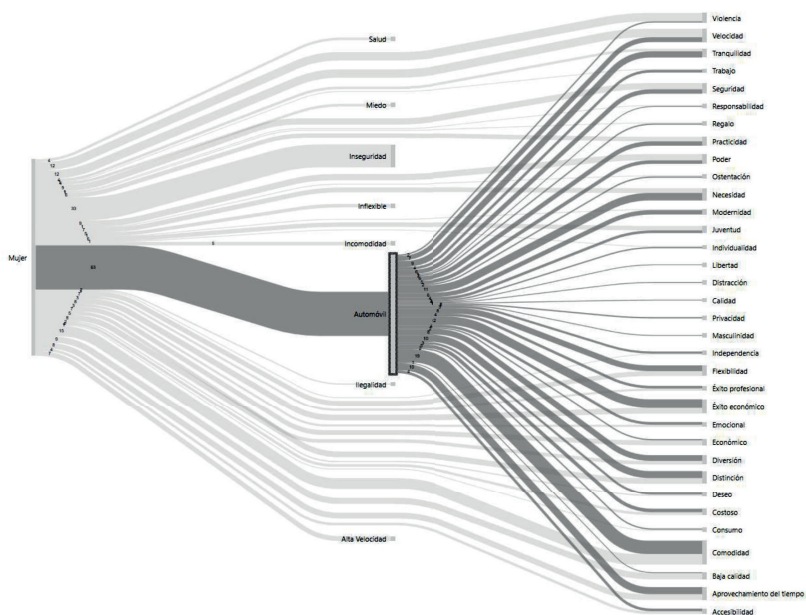
misma jerarquía: comodidad, éxito económico, necesidad, distinción y aprovechamiento del tiempo.

Destacaron medianamente los significados de seguridad, diversión y flexibilidad (ver Figura 37).

Finalmente, los significados que menos fueron asociados al automóvil por parte de las mujeres entrevistadas fueron la responsabilidad, la libertad, la distracción, la masculinidad, la economía y el consumo.

Figura 37

Diagrama de significados relacionados al automóvil según género femenino



En las relaciones de los elementos del uso del automóvil en Culiacán, se encontró que los significados son una amalgama que permea y configura esta práctica social. Los significados que se le asignan al uso del automóvil son principalmente la comodidad, el aprovechamiento del tiempo, la tranquilidad, el éxito económico, la distinción y se le atribuye el fuerte significado de ser una necesidad, un elemento irremplazable para su vida cotidiana y del cual dependen para poder llevar a cabo sus actividades.

Ahora bien, los individuos encuentran en el automóvil la comodidad que no les brindan otros medios de transporte como la bicicleta o el transporte público, porque en estos encuentran demasiadas complicaciones para usarlos. El clima de la ciudad es una de estas complicaciones que recurrentemente mencionaron los entrevistados, pues la ciudad de Culiacán presenta altas temperaturas la mayor parte del año. Es por esto por lo que las personas encuentran comodidad en poder controlar el ambiente dentro de su automóvil.

La tranquilidad que sienten las personas al utilizar su automóvil suele derivar de otros significados como la seguridad, la individualidad y la independencia. Estos significados se alimentan entre sí y permiten crear diferentes vínculos con las materialidades y las competencias de la práctica social del uso del automóvil.

Por otra parte, la seguridad que definen los individuos proviene tanto de la protección que sienten por no estar expuestos en la vía pública, como por la seguridad física que les permiten ciertos tipos de automóviles.

Los significados han cambiado y se han adaptado a la cultura de la movilidad de la ciudad de Culiacán. Un ejemplo, son los significados de seguridad, ya que estos resultaron ser importantes en más ámbitos que la integridad física del conductor en caso de un accidente vial, ya que a partir de las marcas de automóviles que son reconocidas como utilizadas por los miembros del crimen organizado, los ciudadanos reconocen un tipo de seguridad que los mantiene alejados de posibles sucesos delictivos.

Otros significados relacionados al uso del automóvil que destacaron en los discursos de los culiacanenses son la practicidad, la flexibilidad, la diversión, la modernidad, la libertad y la independencia. Estos significados están fuertemente asociados con la cultura estadounidense, por lo tanto, y entendiendo el grado de subjetividad de esta investigación y las escalas de análisis que implica, se entiende que hay una fuerte influencia de esta cultura que, además, se resignifica en el territorio mexicano. De esta cultura también derivan otros significados encontrados en menor grado como el deseo y el consumo.

Se debe señalar que los significados de poder, velocidad, ostentación, violencia, seguridad, masculinidad y privacidad surgieron recurrentemente en los discursos y algunos de estos representan la parte negativa que está

asociada al automóvil, y lo que le dan la caracteriza de imponente e inseguridad. Recurrentemente, estos significados fueron asociados con la narcocultura, así como estar relacionados como una parte habitual y aceptada como cultura vial propia de la ciudad de Culiacán.

Los significados de los elementos del automóvil se han transformado a lo largo de los años y en la época actual parecen estar relacionados con la hibridez que la globalización ha traído a la sociedad. Los significados se sobreponen en vez de desaparecer, son el elemento más fuerte de la práctica del uso del automóvil, porque fortalece las conexiones entre elementos y, por ello, hacen que la práctica siga persistiendo. Por lo anterior, es importante que, para reducir su uso y sus externalidades, se busque romper esos significados o asociarlos a medios de transporte alternativos.

Respecto a las alternativas al automóvil, fue interesante encontrar que las tres (movilidad en bicicleta, transporte público y la movilidad peatonal) tienen fuertemente asociado el significado de inseguridad. En la movilidad en bicicleta se reconocieron los significados de sustentabilidad, salud, economía, entre otros. Esto quiere decir que los culiacanenses reconocen los beneficios de este modo de transporte, pero las desventajas siempre fueron más fuertes para tomar la decisión de utilizar la bicicleta para trasladarse cotidianamente.

Los significados negativos asociados a la movilidad en bicicleta, además de la inseguridad fueron la violencia, el miedo, la inflexibilidad, la incomodidad y la baja calidad; esta última relacionada directamente a la infraestructura para la bicicleta. La población de Culiacán muestra temor al uso de la bicicleta, porque detectan, desde su experiencia, una falta de empatía y respeto por parte de los automovilistas. Además, desde los discursos se entiende que la ciudad no cuenta con las condiciones físicas que les permita hacer uso de la bicicleta con comodidad, tanto por la infraestructura como por el clima extremo que se presenta. Además, la forma de manejar de los culiacanenses presenta una falta de cultura vial, que es reconocida por los ciudadanos, lo que desordena el tránsito, provoca violencia y causa más inseguridad en los potenciales usuarios de la bicicleta.

Para el uso de transporte público también predominó el significado de inseguridad. En este igualmente se reconoce que es un medio de transporte sustentable, flexible y económico, pero del mismo modo se reconocen como incómodo y de baja calidad. La inseguridad del transporte público surge de los potenciales crímenes a los que se está expuesto. Desde la experiencia de los culiacanenses, se puede afirmar que esto es un hecho recurrente. También se reconoce que los trabajadores del transporte público, específicamente los choferes, tienen un mal trato hacia los usuarios, aparte de manejar violentamente.

En cuanto a la movilidad peatonal, la inseguridad surge por las mismas cuestiones de las que surge la inseguridad en el uso de la bicicleta y el transporte público: la exposición a crímenes y a hechos de tránsito violento. La experiencia de los culiacanenses los ha hecho rechazar la movilidad peatonal más simple, debido a la exposición a asaltos, además de que la falta de cultura vial ha relegado a los peatones que no pueden competir con la violencia que se vive en la vía pública, por parte de los conductores de automóvil.

Es clara la diferencia entre la práctica social del uso del automóvil y las prácticas alternativas a este como el uso de la bicicleta, la movilidad peatonal o el uso del transporte público.

Si bien destaca la preferencia por las características instrumentales del automóvil que aportan comodidad, flexibilidad y velocidad en los traslados, también es evidente que las alternativas están muy alejadas de otros significados que permitirían a los habitantes ser relacionados con ciertos grupos sociales o un nivel socioeconómico en particular, lo que a su vez permite denotar éxito económico y profesional.

La distinción que proporciona el uso del automóvil es alimentada por la narcocultura en la que se sumerge la ciudad de Culiacán, así como los trazos de la cultura estadounidense, desde donde se tejen los significados de lo que es la buena vida y una movilidad adecuada.

Esta situación se suma a las malas condiciones de la infraestructura urbana para la movilidad y a la alta inseguridad que perciben los habitantes, lo que genera un ambiente hostil donde el automóvil les permite resguardarse de tal ambiente a la vez que se posicionan, al menos en apariencia, en un determinado grupo social y económico.

Conclusiones

La práctica social del uso del automóvil impacta a la sociedad conforme evolucionan sus elementos y las relaciones entre ellos. Desde el concepto de John Urry (2004) de Automovilidad, se confirma, con base en lo analizado en esta investigación, que la organización de estos elementos y su relación es un sistema que se autoorganiza y se autorreproduce.

En el caso de estudio de esta investigación, la ciudad de Culiacán, la práctica social está marcada por el surgimiento de nuevos elementos, materiales, competencias y significados; así como nuevas relaciones entre dichos elementos; estos se deben analizar en conjunto para entender el recorrido de esta la práctica.

Es de mencionar que los significados que ha adoptado la población de Culiacán, y posiblemente otras ciudades del norte de México, ayudan a la construcción de una cultura del automóvil particular, la cual se soporta en la cultura estadounidense y se adhiere a la narrativa de la narcocultura. Los significados asociados al uso del automóvil también resultan de esta compleja dinámica de asociaciones con ambas culturas, que ha permeado en la vida cotidiana.

En la ciudad de Culiacán se retoma de la cultura estadounidense los significados primordiales del uso del automóvil como una herramienta básica “una necesidad”, pero que representa la personalidad del que lo usa derivado del apego que se genera hacia él. Empero, la narcocultura aporta significados particulares, se vuelve una necesidad mostrar el éxito económico o profesional y el automóvil es la herramienta que lo permite. El trabajo de toda la vida debe mostrarse a los demás por medio de cosas materiales como el automóvil para distinguirse de los que no han trabajado tanto; esta dinámica trabaja de igual manera para los narcotraficantes.

Los elementos materiales que más influyen en el uso del automóvil desde la narcocultura son el uso de marcas y tipos de automóviles que están relacionados con esta cultura y, por tanto, los significados que

están asociados con esta y su uso del automóvil. El poder, la violencia y la privacidad permiten circular en el ambiente hostil y falto de cultura vial de la ciudad de Culiacán, lo que ha permitido la adaptación a los significados de los tipos de automóvil que vienen de la narcocultura y se busque, a través de estos, la seguridad ante la violencia de tránsito y la criminalidad.

Por otro lado, la diferencia entre los usuarios del automóvil que están más influenciados por la narcocultura se presenta en el género. Se encontró que son más las mujeres inclinadas a elegir tipos de automóviles que son fácilmente identificados en la narcocultura, pero respecto a las modificaciones al automóvil, fueron los hombres los que presentaron una mayor influencia de parte de la narcocultura. Con relación a la diferenciación de los usuarios que orientan sus preferencias de automóvil y sus modificaciones con la narcocultura se encontró que estos individuos se encuentran en las clases sociales de medias a bajas.

Ahora, desde la cultura estadounidense, la mayor influencia viene de los tipos de automóviles que eligen los habitantes. Los automóviles grandes y las pick ups se eligen y desean independientemente de no requerir el uso para el que fueron diseñadas; las personas suelen darles nuevos significados y usos, como la diversión y el uso en prácticas ilegales de entretenimiento. Resultó que tanto hombres como mujeres tienen una orientación a elegir automóviles por la influencia de la cultura estadounidense; además, prefieren los tipos de modificaciones que surgen en esta cultura, y justamente, se encontró como preferencia de usuarios de estas modificaciones a quienes viven en colonias de tipo medio a buena.

Así, se puede concluir que la clase social está condicionando las preferencias de tipo de automóvil y tipo de modificaciones que realizan a estos. Esto orientado a las clases bajas hacia la narcocultura y las clases medias y altas hacia la cultura estadounidense.

El uso del automóvil muestra en el norte de México signos de hibridación cultural, no se ha perdido el significado original que se le dio al automóvil desde su concepción o los valores que el resto del país le asigna, sino que su significado se ha transformado y adaptado a las necesidades del sistema cultural de los mexicanos de norte, quienes han asimilado una cultura dominante, puesto que los procesos de interacción e intercambio

cultural son más fuertes por la cercanía geográfica. Este tipo de asimilación se da en los medios de comunicación, en el idioma, la comida, las grandes marcas que dominan el mercado y en los estilos de vida.

Igualmente, las transformaciones territoriales que Estados Unidos impuso por medio de su estructura capitalista no se han adaptado adecuadamente a los territorios de países en desarrollo. En México, la infraestructura de transporte basada en privilegiar el automóvil ha provocado más segregación socioespacial, dispersión, problemas de circulación vial, y más dependencia del automóvil.

Este tipo de asimilación cultural se da normalmente en una sociedad menos desarrollada, dado que estas se apropian de los rasgos más relevantes de las culturas con más expansión y, sobre todo, que tengan una mayor visibilidad (actual). Cualquier evento que ocurra en Estados Unidos es casi seguro que afectará a México y la cercanía ha formado vínculos estrechos de todo tipo y la cultural del consumo es uno de estos vínculos.

Entonces, las formas de desplazarse en las ciudades del norte necesariamente están influenciadas por el estilo de vida estadounidense. Hay un creciente uso del automóvil y el relego de las alternativas sustentables como la bicicleta y el transporte público, sin mencionar la poca peatonalización. Estados Unidos, al ser una cultura dominada por el uso del automóvil, aporta a su país vecino una proyección de los estilos de vida y de movilidad basados en el vehículo particular, como los ideales, los más modernos y los adecuados.

El automóvil es un objeto simbólico que para los habitantes de Culiacán es ideal que tenga otros usos, además del de permitir los desplazamientos cotidianos. Los deportes extremos, la exhibición y el paseo son actividades recreativas que las personas buscan como un plus cuando eligen un automóvil, lo que crea conexiones entre prácticas sociales, fortalece los vínculos de los elementos de la práctica social del uso del automóvil y, por ende, fortalece la permanencia de la práctica.

Cabe destacar que el potencial de la práctica del uso del automóvil para propagarse y persistir en la sociedad depende de la disponibilidad y configuración de sus elementos, por lo cual fue necesario entender cómo los materiales, las competencias y los significados circulan y se mantienen vigentes en una ciudad con las características culturales como

las de Culiacán. Los materiales, las competencias y los significados de esta práctica social en esta región han tenido un proceso de integración regido, en parte, por la influencia cultural presente en esta región que viene principalmente por la cultura estadounidense y la narcocultura, culturas que tienen al automóvil como un símbolo desde el cual configuran complejos significados de su identidad.

De esa forma, se puede concluir que el uso del automóvil es una práctica que no ha dejado de cambiar, siempre en proceso de formación o deformación; es una práctica que no ha dejado de existir y, por el contrario, va en aumento en muchas partes del mundo. Sin embargo, la forma en que circulan y se vinculan sus elementos sí está en constante cambio. El modo en que los elementos son reproducidos, desaparece y son portados se da a través de su integración en la práctica y esto cambia en diferentes puntos geográficos, sociedades y culturas. La cultura resulta significativa en la integración de estos elementos para el uso del automóvil en las ciudades del norte de México, porque los vínculos tan fuertes que derivan entre los materiales y los significados que surgen tanto de la narcocultura como de la cultura estadounidense, así como estas nuevas formas de percibir la seguridad hacen que incremente la dependencia en el automóvil y, por ende, esta hibridación cultural contribuye a la permanencia de la práctica, lo que de alguna manera margina la movilidad en bicicleta y el transporte público, al no encontrar en estas formas de movilidad estos elementos tan importantes.

Se expresa entonces el automóvil como una propiedad y su uso como una práctica que distingue a los usuarios y los clasifica en cierto universo fundamentado en las diferencias sociales; en este caso, los individuos que hace uso del automóvil expresan su posición privilegiada en el espacio social, porque toda especie de gusto.

No obstante, es también una expresión distintiva de una posición privilegiada en el espacio social, cuyo valor distintivo se determina objetivamente en la relación con expresiones engendradas, a partir de condiciones diferentes. Como toda especie, se tiende a unir y a separar, pues el gusto es el principio de lo que se tiene, en personas y objetos, y expresa lo que se es para otras personas; por lo anterior, las personas se clasifican y son, al mismo tiempo, clasificadas.

Los gustos también se manifiestan y se justifican por el rechazo de otros gustos; es el gusto de los otros un disgusto. Así, la preferencia por el automóvil y lo que permite proyectar se manifiesta con el rechazo a otros medios de transporte que no proporcionan la misma proyección o que desclasificarían al individuo del grupo social al que pertenece y quiere manifestar que pertenece. En el caso de los medios de transporte alternativo, en su disgusto se expresa también la preferencia por el automóvil y la distinción que este proporciona.

En Culiacán se ha creado un concepto de lo que es la buena movilidad, definida por la comparación de las ventajas y desventajas de los diferentes modos de transporte disponibles. La comodidad es importante para los culiacanenses y el automóvil parece proporcionárselas en mayor medida que el transporte público o la movilidad bicicleta, dado que en estas alternativas al automóvil encuentran un tránsito violento que pone en peligro su integridad física, se exponen a crímenes y las altas temperaturas, además de encontrar ineficiente e insuficiente la infraestructura para la bicicleta y de mala calidad el servicio de transporte público, donde se enfrentan con la falta de cultura vial y los malos tratos de los conductores.

La descripción de la práctica social del uso del automóvil desde esta perspectiva cultural ha permitido cumplir el objetivo de esta investigación, ya que se condujo al conocimiento de los elementos que componen esta práctica en el contexto cultural de las ciudades del norte de México, específicamente Culiacán, por lo que se puede decir que los contextos particulares de las ciudades y los territorios ya sean geográficos o sociales, alimentados de sus antecedentes históricos y relaciones sociales, como los del caso de estudio que aquí se presenta, tienen influencia en la movilidad cotidiana.

Como se ha podido notar, a la teoría de la práctica aún le falta mucho por hacer en el campo de la política pública de la movilidad urbana cotidiana, lo cual debe priorizarse, puesto que para promover iniciativas para una vida más sustentable se deben entender los elementos en los que las prácticas sociales se forman y conectan.

El discurso de los significados que surgen de la narcocultura y la cultura estadounidense se mezcla y resulta ser más fuerte que el de los

discursos sobre la sustentabilidad y que el de los discursos de las alternativas de movilidad, de manera que impone al automóvil como un símbolo para los culiacanense imprescindible, debido a que es la opción primera al momento de elegir cómo transportarse.

Es pertinente entonces seguir estudiando las influencias culturales que impactan en las prácticas de movilidad cotidiana, así como las formas en que ciertos hábitos negativos o positivos terminan adhiriéndose a las identidades urbana.

Referencias

- Ackermann, A., Herren-Oesch, M., Michaels, A., & Wagner, G. R. (2012). Cultural Hybridity: Between metaphor and empiricism. In Stockhammer (Ed.), *Conceptualizing Cultural Hybridization. A transdisciplinary approach*. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-21846-0>
- Agosta, R. D. (2006). Introducción al Análisis de los Sistemas de Transporte. [http://materias.fi.uba.ar/6807/contenidos/Notas Introduccion.pdf](http://materias.fi.uba.ar/6807/contenidos/Notas%20Introduccion.pdf)
- Alfaraz, C. (n.d.). Cultura y tecnología: el caso del automóvil y sus valores asociados. *Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad - CTS*.
- AMIA. (2019). Boletín de prensa. Cifras de enero 2019.
- Anta Félez, J.-L. (2015). El automóvil: genealogía de un objeto de poder. *Methaodos. Revista de Ciencias Sociales*, 3(1), 14. <https://doi.org/http://www.methaodos.org/revista-methaodos/index.php/methaodos/article/view/72>
- Arias Henao, D. P. (2014). Construcción de narcoidentidades en Colombia y México. *Relaciones Internacionales*, 46, 117–147.
- Automotriz, A. (2008). Diálogo con la industria automotriz.
- Becerra Romero, A. T. (2018). Investigación documental sobre la narcocultura como objeto de estudio en México. *Revista Culturales*, 6, 1–36. <https://doi.org/https://doi.org/10.22234/recu.20180601.e349>
- Bourdieu, P. (1988). La distinción. Criterios y bases sociales del gusto.
- Burke, P. (2009). *Cultural Hybridity*. Polity Press.
- Calonge Reillo, F. (2015). Neoliberación del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación. *Territorios*, 32, 133–156. <https://doi.org/dx.doi.org/10.12804/territ32.2015.07>
- Capote Gonzalez, A. (n.d.). La subjetividad y su estudio. Análisis teórico y direcciones metodológicas. <https://www.rua.unam.mx/portal/recursos/ficha/73946/la-subjetividad-y-su-estudio-analisis-teorico-y-direcciones-metodologicas>
- Capron, G., & Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 25(52), 11–21.
- Carosio, A. (2010). La cultura del consumo contra la sostenibilidad de la

- vida . Revista Sustentabilidad(Es), 1(2). <http://www.sustentabilidades.usach.cl/sites/sustentable/files/paginas/02-03.pdf>
- Chappell, B. (2012). *Lowrider Space: Aesthetics and Politics of Mexican American Custom Cars*. University of Texas Press.
- Covarrubias V., A. (2012). Motorización tardía en ciudades dispesas e América Latina: definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 6(11), 12–43.
- Cresswell, T. (2006). *On the move. Mobility in the modern western world*. Routledge.
- Cruz-Rivera, R., & Ertel, J. (2008). Acumulación de productos al final de su vida útil en México, el caso de los vehículos automotores. *Revista Internacional de Contaminacion Ambiental*, 24(3), 117–130.
- de Barros, L. M. (2009). Hibridación tecnológica, mediática y cultural: Las mediaciones culturales en el contexto dela globalización. *Revista CIDOB d'Afers Internaci*, 88.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Editorial Anagrama.
- Echeverría, B. (2008). La modernidad americana (claves para su comprensión). In B. Echeverría (Ed.), *La americanización de la modernidad* (Ediciones). Dirección General de Publicaciones y Fomento Editorial, UNAM.
- Fernandez, A. (2020). Las ventas de coches en Estados Unidos en 2020: el paraíso de los pick-ups - Motor. Motor.Es.
- Figuroa Ocampo Claudia, A. N. Q. (2014). El discurso y su análisis. In C. Peña Larrea (Ed.), *Más allá de las palabras. Una propuesta de análisis crítico del discurso*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- G., G. B., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: strategys for qualitative research*. Aldine.
- García Canclini, N. (1989). *Culturas Híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Grijalbo.
- García Canclini, N. (1995). *Consumidores y Ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización*. Grijalbo.
- García Canclini, N. (2004). *Diferentes, desiguales y desconectados. Mapas de la interculturalidad*. Gedisa.
- Giddens, A., & Echeverry, J. L. (2006). *La constitución de la sociedad: bases para la teoría de la estrucuración* (1st ed.).

- Giucci, G., Mayagoitia, A., & Nagao, D. (2012). *The cultural life of the Automobile. Roads to modernity*. University of Texas Press.
- Gladis Beatriz Mascareño López. (2010). *El Funcionamiento del Sistema de Ciudades en Sinaloa*. Universidad Autónoma de Sinaloa.
- Hahn, H. P., Herren-Oesch, M., Michaels, A., & Wagner, R. G.?. (2012). *Circulating Objects and the Power of Hybridization as a Localizing Strategy*. In P. W. Stockhammer (Ed.), *Conceptualizing Cultural Hybridization. A transdisciplinary approach*. . <https://doi.org/10.1007/978-3-642-21846-0>
- Hernández Carrera, R. M. (2014). La investigación cualitativa a través de entrevistas: su análisis mediante la teoría fundamentada. *Cuestiones Pedagógicas. Revista de Ciencias de La Educación*, 0(23), 187–210. <https://revistascientificas.us.es/index.php/Cuestiones-Pedagogicas/article/view/9815>
- Holton, R. (2000). *Globalization's Cultural Consequences*. ANNALS, AAPSS, 570.
- IMPLAN Culiacán. (2006). *Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán*.
- IMPLAN Culiacán. (2018). *PIMUS - Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Culiacán*.
- INEGI. (2015). *Encuesta Intercensal 2015*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- INEGI. (2017). *Anuario Estadístico y Geográfico de Sinaloa 2017*. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. https://www.datatur.sectur.gob.mx/ITxEF_Docs/SIN_ANUARIO_PDF.pdf
- INEGI. (2018). *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2018*. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2018/>
- Maihold, G., & Sauter de Maihold, R. M. (2012). Capos, reinas y santos - la narcocultura en México. *IMex. México Interdisciplinario*, 2(3), 64–96.
- MAPASIN. (2016). *PIMUS*. <https://doi.org/10.3726/978-3-0352-0094-2/1>
- Mondaca-Cota, A. (2012). *Narcocorridos, ciudad y vida cotidiana: espacios de expresión de la narcocultura en Culiacán, Sinaloa, México*. In Departamento de Estudios Socioculturales: Vol. Doctorado.
- Mondaca-Cota, A. (2014). *Narrativa de la narcocultura. Estética y Consumismo*. *Ciencia Desde El Occidente*, 1(2), 29–38.
- Núñez Noriega, G. (2017). “El mal ejemplo”: masculinidad, homofobia y narcocultura en México. *El Cotidiano*, 202, 45–58.
- Núñez-Gonzales Guillermo, M. A. N. N. (2019). *Masculinidades en la*

- narcocultura de México: “los viejones” y el honor. *Región y Sociedad*, 31. <https://doi.org/10.22198/rys2019/31/1107>
- ONU-Habitat. (2015). Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. <http://www.onuhabitat.org/Reporte Nacional de Movilidad Urbana en Mexico 2014-2015 - Final.pdf>
- ONU-Habitat. (2016). Índice de Ciudades Prósperas en la República Mexicana. Reporte Nacional de tendencias de la prosperidad urbana en México. ONU-Hábitat. <http://onuhabitat.org.mx/index.php/indice-de-las-ciudades-prosperas-cpi-de-la-republica-mexicana>
- Ovalle, L. P. (2007). Las fronteras de la “narcocultura.”
- Pérez Medrano, Y., & Sanromán Aranda, R. (2024). Mecanismos para evitar incumplimiento a las leyes por la entrada de automóviles extranjeros usados a territorio nacional. *Prospectiva Jurídica*, 15(29). <https://prospectivajuridica.uaemex.mx/article/view/23181/17313>
- Pirota, M. D. (1999). Las leyes de tránsito en los Estados Unidos de Norteamérica y la conciencia y voluntad de cumplimiento de su pueblo. *La Voz de Rosario*, 2(22). [https://www.estudiopirota.com.ar/archivos/martinpirota/varios/Leyes-Transito\(Eu.Uu.\).pdf](https://www.estudiopirota.com.ar/archivos/martinpirota/varios/Leyes-Transito(Eu.Uu.).pdf)
- Platas, M. (2019). AutosBlogMexico. Lowrider, ¿moda o Cultura? <https://autosblogmexico.com/respuestas/lowrider-moda-o-cultura-ta2094>
- Pompilio Sartori Carlos Walter, J. J. R. (2012). Viajes al trabajo en la ciudad de Córdoba: Estudio sobre la elección modal y la preferencia por la tenencia de vehículos. *Revista Transporte y Territorio*, 7, 25–56. <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00703026.pdf>
- Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices. A Development in Culturalist Theorizing. *European Journal of Social Theory*, 5(2), 243–263.
- Rinke, S., & Dümmer Scheel, S. (2013). Entre el Norte y el Sur: norteamericanización en México y Chile en el siglo XX temprano. Una visión comparativa. *Historia Mexicana*, 62(4), 1609–1649. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=60031988006>
- Salazar, G., Irrázaval, F., & Fonck, M. (2017). Ciudades intermedias y gobiernos locales: desfases escalares en la Región de La Araucanía, Chile. *EURE (Santiago)*, 43, 161–184. https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612017000300161&nrm=iso
- Sanchez Godoy, J. A. (2009). Procesos de institucionalización de la narcocultura en Sinaloa. *Frontera Norte*, 21(41).

- Sariego Rodríguez, J. L. (2008). En la búsqueda de una antropología del norte de México. La experiencia de los coloquios Carl Lumholtz. *Nóesis. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 17(33), 62–83.
- Schatzki, T. R. (1996). *Social Practices. A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*. Cambridge University Press . <https://doi.org/https://doi.org/10.1017/CBO9780511527470>
- Secretaría de Economía. (2016). La industria automotriz mexicana: Situación actual, retos y oportunidades.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737–757.
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207–226.
- Shove, E., Pantzar, M., & Watson, M. (2012). *The Dynamics of Social Practice. Everyday life and how it changes*. SAGE Publications.
- Sickels, R. (2004). *The 1940s*. Greenwood Press.
- Smith, A. F. (2012). *The Oxford Encyclopedia of Food and Drink in America* (2da Ed.). <https://doi.org/10.1093/acref/9780199734962.001.0001>
- Solís, R. N. C. (2013). La “narcocultura” en Sinaloa: Simbología, transgresión y medios de comunicación. [Doctorado, Universidad Nacional Autónoma de México]. /
- Syam, A. A. (2014). *Cultural Values: A New Approach to Explain People’s Travel Behaviour and Attitudes toward Transport Mode*. In *School of Architecture and Planning: Vol. Doctor of*.
- Tatum, C. M. (2011). *Lowriders in Chicano Culture: From Low to Slow to Show*. Greenwood.
- Urry, J. (2004). The “System” of Automobility. *Theory Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/DOI: 10.1177/0263276404046059>
- Valenzuela Arce, J. M. (2014). *Jefe de Jefes. Corridos y Narcocultura en México*. El Colegio de la Frontera Norte.
- Valenzuela, J. (2009). *Nexos. Sinaloa: El Caleidoscopio Del Narcotráfico*. <https://www.nexos.com.mx/?p=13419>
- Van Dijk, T. A. (2013). *Sociedad y Discurso. Cómo influyen los contextos sociales sobre el texto y la conversación*. Editorial Gedisa.
- Van Dijk, T. A., & Bixio, A. (2009). *Discurso y Poder. Contribuciones a los Estudios Críticos del Discurso*. Editorial Gedisa.

El automóvil en Culiacán. Influencias desde la cultura estadounidense y la narcocultura.

Se terminó de imprimir en diciembre de 2024

en los talleres de Astra Ediciones

Av. Acueducto No. 829

Colonia Santa Margarita, C. P. 45140

Zapopan, Jalisco, México.

33 38 34 82 36

E-mail: edicion@astraeditorial.com.mx

www.astraeditorialshop.com

Impresión digital con interiores en papel bond 75g

El tiraje consta de 100 ejemplares.



El aporte práctico de esta obra, es la propuesta de analizar el uso de automóvil privado como una práctica social cuyos elementos (materiales, competencias, significados) se generan según el contexto cultural específico de la ciudad del norte de México. Esto se explicita con la relación de las prácticas de movilidad de la ciudad intermedia del norte de México bajo la influencia cultural de Estados Unidos y la narcocultura.

ISBN: 979-13-87631-42-0



9 791387 631420



Consulta y descarga



astra
editorial