



El uso de la bicicleta como medio de movilidad cotidiana, incluso familiar, ante las condiciones de desigualdad social. Foto: Robinson Arturo Porras Pinto.

Desigualdad social y movilidad urbana: Uso de la bicicleta en la ciudad de León, México

Social Inequality and Urban Mobility: Bicycle Use in the City of León, México

Alejandro Guzmán-Ramírez, José Alberto Ochoa-Ramírez y Adolfo Padilla-Gutiérrez

RESUMEN: El abordaje de la desigualdad social desde la perspectiva de la movilidad urbana permite problematizar y analizar críticamente el carácter multidimensional, relacional y dinámico de ésta, caracterizada por el acceso diferenciado y desigual a medios y mecanismos dentro de la vida cotidiana, y, por consiguiente, a los bienes, productos y servicios materiales y simbólicos disponibles dentro de una sociedad. El presente artículo explora las condiciones de movilidad cotidiana y su reflejo en la vida urbana, tomando como referencia la ciudad de León, México. Se analiza el uso de la bicicleta como una necesidad latente provocada por la desigualdad social considerando que el 30 % de su población utiliza este medio de transporte para poder realizar sus desplazamientos básicos, principalmente en lo laboral y escolar, siendo mayormente utilizado por sectores populares de la población.

PALABRAS CLAVE: movilidad urbana, movilidad cotidiana desigualdad social.

ABSTRACT: The approach of social inequality from the perspective of the urban mobility allows us to problematize and critically analyze the multidimensional, relational and dynamic character of this, characterized in access differentiated and unequal access to means and mechanisms within daily life, and therefore, goods, products and services, material and symbolic available within an urban society. This article explores the conditions of daily mobility and their reflection in urban life, taking the city of León as a reference. It analyzes the use of bicycles as a latent need caused by social inequality, considering that 30 % of its population uses this means of transport to carry out part of their basic journeys, mainly for work and school; being used mostly by popular sectors of the population.

KEYWORDS: urban mobility, daily mobility, social inequality

RECIBIDO: 05 marzo 2026 ACEPTADO: 14 mayo 2026

Introducción

Los desplazamientos cotidianos siguen siendo altamente significativos en el análisis urbano y requieren de una cuidadosa consideración, precisamente porque es en la experiencia cotidiana que se pueden comprender varios aspectos de la calidad de vida urbana.

En las ciudades, resulta imprescindible un sistema de movilidad que posibilite el desplazamiento poblacional y la consecuente accesibilidad a los servicios. Sin embargo, su configuración actual, basada en favorecer a los vehículos automotores particulares, y la existencia de un transporte público ineficiente (en costo, en tiempos de espera y recorridos) ocasionan esquemas de desigualdad social y, en consecuencia, generan el uso de medios alternativos, como la bicicleta.

En el trabajo realizado se analiza el uso de la bicicleta en la ciudad de León, México, con el objetivo de indagar sobre los motivos que llevan a la población a su utilización, las razones de sus desplazamientos y la caracterización de la población que hace uso de este medio.

Metodológicamente, se llevó a cabo un análisis de datos duros obtenidos de organismos institucionales y ciudadanos que monitorean la movilidad en la ciudad. Asimismo, se realizó un sondeo de ciclistas en tres áreas reconocidas por la cantidad de personas que usan este medio, siendo dos de ellas muy populares (población de nivel socioeconómico bajo) y un área de uso recreativo, más frecuentado por personas de clase media o alta. Lo que evidencia una correlación directa entre esquemas de movilidad urbana, motivos de uso, finalidad de desplazamientos y desigualdad social.

Sobre la movilidad urbana y la desigualdad

En *La miseria del mundo*, Bourdieu [1] explora el sufrimiento social en la sociedad contemporánea marcada por el neoliberalismo, la disolución de la identidad de clase y el repliegue del Estado. Examina cómo las personas con alto nivel de capital económico, cultural y social tienen poder sobre el espacio y tienden a autosegregarse, mientras aquellas con escaso capital están confinadas a lugares que no escogen, donde encuentran poco en común salvo la falta de capital económico, social y cultural. Bajo el lente de la movilidad, esto aparece como una doble exclusión: acceso urbano limitado a los bienes, productos y servicios existentes en una sociedad urbana y fijación espacial con vulnerabilidad aglomerada, creando ciudades segregadas pero también paralelas, donde la gente suele solaparse pero no realmente encontrarse.

En suma, la desigualdad se refiere al proceso de posicionamiento, distribución y apropiación inequitativa de los recursos sociales, políticos, económicos y culturales entre los miembros de una sociedad, incorporando no sólo recursos materiales sino también inmateriales e intangibles, como tiempo, poder, libertad, redes sociales, etc. [2]

Las múltiples formas de movilidad generan grandes desigualdades socioespaciales, especialmente las generadas por el poder adquisitivo de los usuarios y las provocadas por la fragmentación del territorio, que constituyen un reflejo del hecho la desigual distribución de la accesibilidad entre los individuos: no todos tienen igual acceso a sitios de trabajo, ocio y consumo, a actividades y personas, a recursos y oportunidades. [3]

Las prácticas de movilidad cotidiana urbana desarrolladas por los habitantes también generan relaciones sociales significativas entre éstos y el espacio urbano, por lo que las desigualdades espaciales se relacionan con

[1] Bourdieu P (dir.). *La miseria del mundo*. [3ra reimp.]. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica; 2007.

[2] Ziccardi A, Dammert M. Las desigualdades urbanas y el derecho a la ciudad. *Desacatos Revista de Ciencias Sociales* [Internet]. 2021 [consultado 18 diciembre 2025]; 67(4):82-91. Disponible en: <https://desacatos.ciesas.edu.mx/index.php/Desacatos/article/view/2435>

[3] Sheller M, Urry J. Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, [Internet]. 2016 [cited: 2026 Jan 12]; 1(1):10-25. Available from: <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

el acceso al espacio-tiempo, pero también con la experiencia de la exclusión en movilidad. Esto se debe a que la movilidad afecta varios aspectos de la vida cotidiana, en términos de cómo moverse, establecerse o afincarse, quién se puede mover libremente y quién lo hace restringidamente. [4]

En este sentido, la movilidad supone más que viajar desde el punto A al punto B, e involucra la experiencia y otras consecuencias de diversa índole para los viajeros y no viajeros. De esta manera, la movilidad (y su especialidad) pueden, eventualmente, ser causa, consecuencia de relaciones desiguales, o manifestación de desigualdades más profundas en la vida urbana.

La literatura sobre movilidad, principalmente de estudios de transporte en Europa y Estados Unidos, entrega varias concepciones de accesibilidad, entendiéndose de una manera sencilla como conectividad desde el punto de vista de la oferta o la demanda. Sin embargo, estas perspectivas son incompletas en la medida que no abordan la comprensión de los ritmos, rutinas y hábitos que componen la vida cotidiana, cómo la movilidad impacta su acceso a los beneficios urbanos y cómo se relaciona con otros aspectos de la vida urbana. [5]

La forma en que las personas acceden a servicios a costos razonables, en tiempos adecuados y con facilidad, refleja que la accesibilidad involucra no sólo aproximarse al transporte sino también a la localización, reparto y distribución de ciertas actividades claves. En ese sentido, resulta relevante también desarrollar enfoques que aborden la manera en que las personas usan la movilidad para propósitos distintos al transporte, como por ejemplo, la forma en que acceden a sus redes de relaciones y a lugares que requieren para su participación social.

Sobre la movilidad cotidiana y la insostenibilidad

En este sentido, se entiende la movilidad urbana cotidiana como aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y el espacio urbano, que permite el acceso a actividades, personas y lugares. Este enfoque involucra, además, entender las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes. Por otra parte, la desigualdad social se refiere a las limitaciones de acceso y participación en bienes, productos y servicios, lo cual coarta las posibilidades que ciertos miembros de la sociedad tienen para insertarse participativamente en las dinámicas y procesos de desarrollo existentes en la sociedad y su territorio.

A juicio de Urry [6], el análisis de la movilidad urbana cotidiana requiere abordarse atendiendo a la forma como se organiza en patrones complejos que transforman las relaciones sociales. Las prácticas de movilidad son híbridas, lo que significa que la mayoría de los viajes tienen más de un objetivo y, además, cambian con la experiencia dependiendo del medio de transporte. De tal modo, resulta necesario entender las situaciones de movilidad y las experiencias de aquellos involucrados, y no sólo la finalidad de la movilidad en diferentes contextos.

El modelo de movilidad actual se caracteriza por el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas. La distancia que separa a los lugares donde se realizan distintas actividades económicas y sociales no ha dejado de polarizarse, lo que ha traído como consecuencia que el incremento del binomio tiempo-distancia afecte a la población más vulnerable que no tiene modo adecuado

[4] Castañeda-Olvera DR. Movilidad, experiencia urbana y desigualdad social. Quivera Revista de Estudios Territoriales [Internet]; 2020 [consultado: 2 de febrero de 2026]; 22(2):85-103. Disponible en: <https://quivera.uaemex.mx/article/view/12963>

[5] Jirón P, Lange C, Bertrand M. Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. INVI [Internet]. 2010 [consultado: 22 de junio de 2025]; 25(68):15-57. Disponible en: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62319>

[6] Urry J. Social networks, travel and talk. BJS The British Journal of Sociology [Internet]. 2003 [cited: 2025 May 6]; 54(2):155-175. Available from: <https://doi.org/10.1080/0007131032000080186>

para desplazarse y que gran parte de su tiempo lo dedique a ello. [7]

Las condiciones y el tiempo dedicado a los desplazamientos representan otra fuente de disparidades socioeconómicas, dado que cada vez se necesita más tiempo y dinero para moverse en la ciudad. Los viajes diarios se realizan sacrificando tiempo de descanso, de consumo o de trabajo remunerado, y ese fenómeno social afecta con mayor severidad a los pobres que se trasladan a sus centros de trabajo y escuelas en condiciones más incómodas, utilizando más tiempo y teniendo que realizar con frecuencia dos o tres transbordos, ya sea en un mismo tipo de transporte o en varios, por lo que la aspiración de la automovilidad particular en vehículo motorizado seguirá siendo una meta social y de las políticas públicas. [8]

En un orden de prioridades la movilidad sustentable en cualquier ciudad debería ser: 1) el Peatón (infraestructura en espacio público); 2) el Ciclista (infraestructura en un sistema integrador de ciclovías); 3) el Transporte público (sistema integrado e intermodal); 4) Vehículos motorizados particulares (infraestructura vial). Situación opuesta sucede en la realidad, como lo muestran las inversiones realizadas por los gobiernos locales en materia de movilidad.

Desarrollo

Procedimiento metodológico

a) Análisis teórico

Se realizó un análisis teórico sobre la movilidad urbana y estudios previos vinculados al tema, detectándose que la mayoría se centra en el uso del transporte público y no en los medios de transporte alternativos.

b) Selección del caso de estudio

León es una de las cinco ciudades mexicanas con más de 1 500 000 habitantes con más alto porcentaje en el uso de la bicicleta (30 % de su población); las otras cuatro son: Puebla, Monterrey, Guadalajara y Tijuana.

c) Análisis contextual

Sobre el uso de la bicicleta a nivel nacional y local, se analizaron datos de fuentes institucionales, como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), Monitor Ciclociudades (MC), el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN León), y organismos ciudadanos que promueven la movilidad sostenible y segura en México enfocándose en el transporte público, la seguridad vial y la accesibilidad, como la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM) y el Observatorio Ciudadano de León (OCL).

d) Análisis de campo

Elaboración de diagnóstico sobre el uso de la bicicleta, analizando los motivos de uso y fines de los desplazamientos, así como la caracterización de la población que hace uso de este medio, con base en un sondeo realizado para esta investigación en tres áreas de la ciudad seleccionadas específicamente por la frecuencia y cantidad de personas que circulan en bicicleta. (Figura 1)

[7] Suarez Lastra M, Delgado Campos J. Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte. México: UNAM; 2016 [consultado: 6 de mayo de 2025]. Disponible en: <http://www.librosoa.unam.mx/handle/123456789/437>

[8] Kaufmann V. Re-Thinking Mobility. Contemporary Sociology. New York: Routledge; 2016.

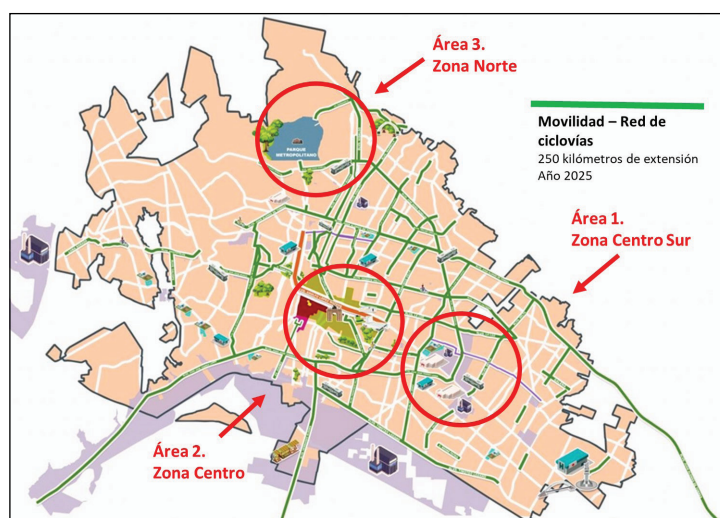


Figura 1. Áreas seleccionadas para el sondeo realizado. Fuente: Elaboración propia, sobre plano de ciclovías de la ciudad realizado por IMPLAN León, 2025.

Área 1. Zona Centro Sur: Sector popular con predominio de ciclistas, que comprende la base productiva y económica histórica de la ciudad gracias al uso comercial, industrial y de producción artesanal de calzado.

Área 2. Zona Centro: Parte popular y turística tradicional de la ciudad, cuenta con el principal eje vial que conecta la ciudad de norte a sur.

Área 3. Zona Norte: Sector donde se ubican los principales espacios recreativos de la ciudad, como el parque metropolitano, y espacios públicos que cuentan con ciclovías consolidadas y seguras.

La cantidad de personas entrevistadas (200 en total) se determinó como una muestra No Probabilística exploratoria, basada en el sondeo de la mayor cantidad posible de ciclistas presentes en las zonas previamente identificadas.

e) Síntesis e interpretación de los resultados

Se busca establecer las características de la población, quiénes utilizan la bicicleta y sus razones, lo que nos lleva a establecer que son los sectores populares y vulnerables quienes utilizan más este medio de transporte, lo que evidencia una estrecha relación con las condiciones de desigualdad social.

Caso de Estudio / Análisis Contextual

León ocupa el primer lugar en producción de calzado en México, siendo el principal motor económico de la ciudad, en la que se concentra más del 50 % de la producción nacional total [9]. Asimismo, lidera la producción, curtido y acabado de piel y calzado, con casi 4 000 empresas del sector, generando el 15 % de los empleos locales. Aunque predomina la producción industrial, la artesanal es fundamental, con más de 31 000 zapateros artesanales distribuidos en los barrios tradicionales de la ciudad (en casas o talleres pequeños), lo que incentiva la movilidad urbana por motivos de desplazamiento laboral.

En este sentido, de acuerdo con los datos del INEGI [10, 11], el 30,7 % de la población de León utiliza la bicicleta como medio de transporte, lo que sitúa al estado de Guanajuato en segunda posición a nivel nacional, solo por detrás del estado de Yucatán. Teniendo en cuenta que la ciudad zapatera cuenta con más de 1 770 000 habitantes, aproximadamente 541 620 leoneses hacen uso de la bicicleta como su principal medio de transporte.

De acuerdo con los resultados del Monitor Ciclociudades 2025 [12], el municipio de León encabeza la lista en la frecuencia semanal en el uso de la bicicleta, con un promedio de 5,62 días por semana (Tabla 1), el número más alto entre las 22 ciudades latinoamericanas evaluadas (15 mexicanas, 4 peruanas, 2 colombianas y 1 argentina). En México, León se encuentra por encima de grandes ciudades como el Distrito Federal (5,03) y

[9] INEGI. Censos Económicos (CE) 2024. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México [consultado: 5 de julio de 2025]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ce/2024/>

[10] INEGI. Temas. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México [consultado: 6 de julio de 2025]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/>

[11] INEGI. Sistemas de Consulta. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México [consultado: 6 de julio de 2025]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/#collapse-Resumen>

[12] Monitor Ciclociudades 2025. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ITDP, México [consultado: 21 de julio de 2025]. Disponible en: <https://ciclociudades.itdp.org/resultados-ciclistas/>

[13] Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP). Invertir para movernos: Visualización de datos de fondos federales ejercidos en proyectos de movilidad urbana. 2024 [consultado: 12 de agosto de 2025]. Disponible en: <https://mexico.itdp.org/2024/>

Guadalajara (4,84), y supera también a las colombianas Bogotá (4,75) y Cali (4,72).

Cabe resaltar que el 71,6 % de los viajes realizados en bicicleta son desplazamientos laborales y/o escolares.

Tabla 1. Resultados de la encuesta de percepción y perfil de las personas ciclistas aplicada en 22 ciudades latinoamericanas (se presentan solo datos de la ciudad de León).

PERCEPCIÓN Y PERFIL DE LAS PERSONAS CICLISTAS	
Ciudad	León, México
Promedio de días en la semana que usan la bicicleta	5,62 días
Siempre han usado bicicleta como medio de transporte	27,2 %
Realizan viajes intermodales	13,6 %
Realizan viajes en bicicleta para trabajar o estudiar	71,6 %
Comenzaron a usar la bicicleta porque es más económico	52,0 %

Fuente: <https://ciclociudades.itdp.org/resultados-ciclistas/>

Con respecto a las políticas públicas, según los análisis del ITDP [13] sobre fondos federales, la inversión en movilidad urbana en México ha mostrado una fuerte disparidad, priorizando históricamente la infraestructura para el automóvil particular sobre el transporte público, peatonal o ciclista. (Tabla 2)

Tabla 2. Fondos federales para la inversión en movilidad urbana datos del ITDP México 2024.

FONDOS FEDERALES INVERSIÓN EN MOVILIDAD URBANA (% del total invertido)	
Infraestructura para el Automóvil particular (vialidad, puentes)	83 %
Transporte Público	10 %
Movilidad Activa (peatones)	5 %
Movilidad Activa (ciclistas)	2 %

Fuente: <https://mexico.itdp.org/2024/>

En el caso de la movilidad urbana en León, la ciudad invierte como parte del recurso de los fondos federales el 1 % para ciclistas el 1 % para el peatón y el 3 % en espacio público, el restante 95 % es para pavimentación y uso del automóvil. (Figura 2)

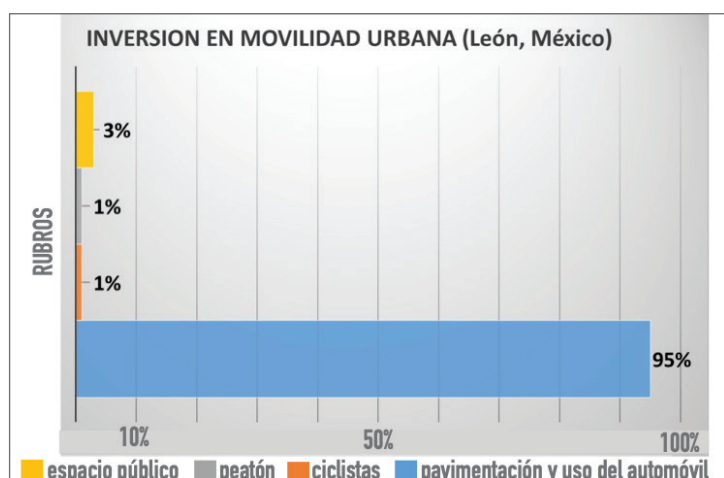


Figura 2. Inversión de fondos federales para la movilidad urbana en la ciudad de León. Fuente: Elaboración propia con datos aportados por ITDP (<https://mexico.itdp.org/2024/>)

Estas condiciones de inequidad son visibles socialmente y se reflejan en desigualdades urbanas y socio-económicas que han ampliado las diferencias entre los distintos actores sociales, y, a su vez, ha aumentado la vulnerabilidad ante los riesgos que implica moverse en ciudades con estas características.

Resultados del estudio realizado

En el caso específico de la movilidad en bicicleta, en el sondeo realizado para esta investigación, se obtuvieron los siguientes resultados:

Sondeo 1. Se preguntaron los motivos para el uso de la bicicleta (Figura 3). El 48 % expuso no tener otra alternativa viable (no poseen vehículo automotor propio); el 26 % indicó que lo hace por costumbre (ha sido un medio tradicional para desplazamientos cotidianos en su familia); el 20 %, por economía (ahorran tiempo y dinero en comparación con el transporte público, que es lento y con múltiples transbordos); y solo el 5 %, por mejorar su salud.

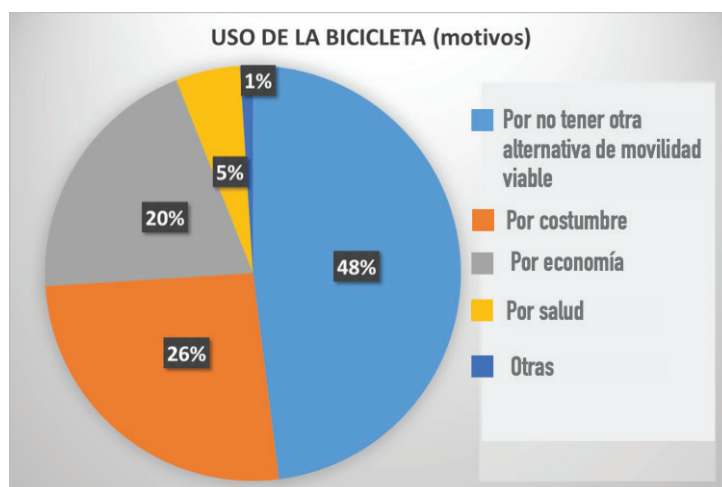


Figura 3. Motivos para el uso de la bicicleta en la ciudad de León. Fuente: Elaboración propia.

Sondeo 2. Se preguntó para qué se usaba la bicicleta y qué desplazamientos se realizaban con ella (Figura 4). El 52 % indicó para ir al trabajo (tienden a realizar recorridos de entre 20 y 45 minutos) (Figura 5).

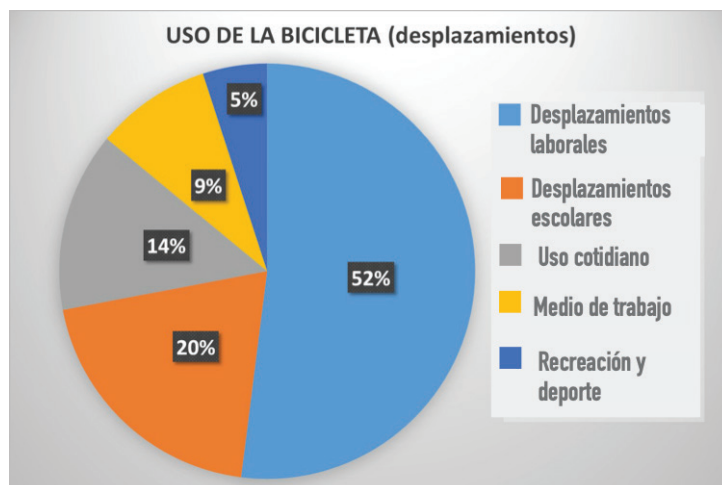


Figura 4. Usos de la bicicleta en León. Fuente: Elaboración propia.



Figura 5. Uso de la bicicleta con propósitos de desplazamiento laboral. Zona Centro Sur (área comercial-industrial del calzado). Foto: Alejandro Guzmán Ramírez.

Sondeo 2. (continuación) El 20 % usa la bicicleta para ir a la escuela (la mayoría son jóvenes que la usan directamente para asistir, aunque es una práctica habitual que los adultos lleven a sus hijos pequeños) (Figura 6); el 14 %, para sus desplazamientos cotidianos (realizar compras, trasladar cosas, visitar a la novia, etc.); el 9 %, como medio de trabajo (usan principalmente triciclos para vender pan, tamales y otros alimentos) (Figura 7); y solo el 5 %, con un fin recreativo o deportivo (en áreas específicas para ello, como parques o ciclovías cercanas a sus hogares) (Figura 8).



Figura 6. Uso de la bicicleta con propósitos de traslados escolares. Zona Centro (área popular). Foto: Robinson Arturo Porras Pinto.



Figura 7. Uso de la bicicleta como vehículo y medio de trabajo. Zona Norte (área periférica popular). Foto: Alejandro Guzmán Ramírez.



Figura 8. Uso de la bicicleta con fines recreativos o deportivos. Zona Norte (Parque metropolitano). Foto: Robinson Arturo Porras Pinto.

Debe resaltarse que en el sondeo realizado solo el 5 % de los usuarios de bicicleta lo hacen convencidos que este medio de transporte les ayuda a mejorar su salud y su calidad de vida, mientras que el 95 % no está consciente de las bondades que tiene en lo individual (mejor condición física, salud, etc.) y para la ciudad (menos automóviles, menos inversión pública en vialidad, menos contaminación, etc.).

Asimismo, casi la mitad de los encuestados (45 %) lo utilizan por necesidad, al no contar con un vehículo propio, lo que evidencia desigualdades sociales acentuadas entre los diferentes sectores de la población. En este sentido, existe una percepción de estatus: tener un automóvil es sinónimo de condición económica solvente, por lo que, culturalmente, persiste el deseo y el anhelo de tener un vehículo para mejorar su calidad de vida.

Conclusiones

En la mayoría de las ciudades en México, en aras del progreso, se sigue un modelo que apuesta por el uso intensivo del vehículo automotor privado. Para los colectivos más pobres y sectores vulnerables, ese modelo de movilidad urbana representa una fuente de desigualdad social en cuanto al acceso a bienes y servicios de primera necesidad, y una barrera en muchos casos insuperable y fortalecedora, de la segregación socioespacial. Por otro lado, las distintas estrategias adoptadas en las políticas públicas suelen ser bastante impopulares, como el caso de los servicios de transporte público, que, si bien representan un gasto económico accesible, resultan inoperantes en tiempos de espera, transbordos y desplazamientos, por lo que las personas optan por medios alternativos, como la bicicleta.

La ciudad de León es una de las principales ciudades en México donde el uso de la bicicleta ha sido adoptado por los sectores populares y menos favorecidos como medio de movilidad para satisfacer sus necesidades básicas, al no poder aspirar a poseer un vehículo automotor propio. Las características particulares del modelo económico de la ciudad, basado en el comercio y la producción industrial y artesanal del calzado, ha traído consigo que los flujos de ciclistas se concentren en la zona centro sur, conocida como “zona piel”, donde la existencia de locales comerciales, bodegas, pequeñas fábricas y talleres generan los principales desplazamientos laborales, motivados por el ahorro de tiempo en comparación con el uso del transporte público.

Un factor asociado comúnmente a la desigualdad social lo constituye el riesgo que corren los sectores vulnerables en términos de salud, pobreza o asentamientos humanos. En el caso particular de la movilidad urbana, es posible señalar como riesgo el uso de la bicicleta como vehículo familiar para resolver los desplazamientos escolares cuando no se dispone de automóvil propio, práctica común más económica que el transporte público. En este sentido, el riesgo es mayor si el padre o la madre transporta simultáneamente en un mismo vehículo de 2 a 4 hijos menores de edad.

Con respecto a las políticas públicas, con los pocos recursos destinados a la movilidad en bicicleta se ha impulsado la construcción de ciclovías, distribuidas entre avenidas y calles principales de la ciudad (aprovechando la infraestructura vial existente para automóviles), y no en las áreas de mayor uso y frecuencia, por lo que existen tramos que no son utilizados.

En resumen, el uso de la bicicleta en León es motivado, principalmente, por la necesidad de desplazamiento de la población de los sectores populares, y las diversas razones que argumentan para su uso evidencian las condiciones de desigualdad social en la que viven, siendo señaladas como importantes las limitaciones que poseen en el acceso efectivo y seguro a otros medios de movilidad urbana.

Agradecimiento

A Robinson Arturo Porras Pinto, Maestro en Diseño Urbano por la Universidad La Salle Bajío, colaborador en el levantamiento de información de campo para este tema de investigación y realizador del sondeo a 200 ciclistas en distintas zonas de la ciudad en León, Guanajuato.

DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERESES

Los autores declaran que no existen conflictos de intereses que representen riesgos para la publicación del artículo.

DECLARACION DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS AUTORES

Alejandro Guzmán-Ramírez: Conceptualización; Análisis formal; Investigación; Metodología; Visualización; Redacción del manuscrito original; Redacción, revisión y edición de la versión final.

José Alberto Ochoa-Ramírez: Conceptualización; Análisis formal; Investigación; Metodología; Visualización; Redacción del manuscrito original; Redacción, revisión y edición de la versión final.

Adolfo Padilla-Gutiérrez: Conceptualización; Análisis formal; Investigación; Metodología; Visualización; Redacción del manuscrito original; Redacción, revisión y edición de la versión final.



Alejandro Guzmán-Ramírez
Doctor en Arquitectura. Académico-investigador. Departamento de Arquitectura. División de Arquitectura, Arte y Diseño DAAD. Universidad de Guanajuato, Guanajuato, México.
E-mail: alejandroguzman06@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-6225-8662>



José Alberto Ochoa-Ramírez
Doctor en Artes. Académico-investigador. Departamento de Arquitectura. División de Arquitectura, Arte y Diseño DAAD. Universidad de Guanajuato, Guanajuato, México.
E-mail: jose.ochoa@ugto.mx
<https://orcid.org/0000-0002-9399-132X>



Adolfo Padilla-Gutiérrez
Maestro en Diseño Urbano. Académico-investigador. Escuela de Arquitectura. Universidad UNIVA Lagos de Moreno, Jalisco, México.
E-mail: arqadolfoadilla@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0004-1094-3472>

Editores:

M. Sc. Alexis J. Rouco-Méndez
Dr. C. Mabel R. Matamoros-Tuma