

Derechos de autor 2025 ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO

Creative Commons License

Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0.

<https://doi.org/10.24275/DXOC6322>

La observación y su registro como técnica en la investigación cualitativa de la movilidad urbana

**The observation and the registration as a technique
in qualitative research of urban mobility**

**Observação e seu registro como técnica em pesquisas
qualitativas de mobilidade urbana**

Miriam Anahí Guerra Hernández

Universidad de Guadalajara, México

<https://orcid.org/0000-0002-1244-0244>

Recibido: 10 de octubre de 2025 | Aceptado: 24 de marzo de 2025

Resumen

Este artículo tiene como objetivo analizar y evidenciar la importancia de la incorporación de técnicas como la observación directa en la investigación cualitativa sobre la movilidad urbana. Tradicionalmente la movilidad urbana se ha asumido como un objeto de estudio de disciplinas como la ingeniería civil, la arquitectura, la geografía o el urbanismo, y a su vez, se han priorizado metodologías cuantitativas, mayormente desde una perspectiva técnica como ejemplo: las encuestas origen-destino. La incursión de la investigación social en la movilidad urbana surgió con mayor énfasis recién en la década de los 70 de la mano del giro espacial y, con ello, nuevas formas de acercamiento a su estudio.

Las aproximaciones cualitativas constituyen esfuerzos constantes para recuperar a través de microescalas aspectos relevantes de los desplazamientos de quienes habitan y transitan espacios urbanos y posicionar a los sujetos como la unidad de análisis de la movilidad urbana. Este tránsito hacia otras formas de aproximación permite que las estrategias, técnicas y métodos de acercamiento al campo en el ámbito de la movilidad urbana recuperen categorías que permanecen desdibujadas de la visión formal de la movilidad urbana, como ejemplo, las experiencias.

Palabras clave: movilidad urbana, observación, investigación cualitativa.

Abstract

This article aims to analyze and demonstrate the importance of incorporating techniques such as direct observation in qualitative research on urban mobility. The above, because urban mobility has traditionally been assumed as an object of study of disciplines such as civil engineering, architecture, geography or urban planning, and in turn quantitative methodologies have been prioritized, mostly from a technical perspective such as example: origin-destination surveys. The incursion of social research into urban mobility emerged with greater emphasis only in the 1970s, hand in hand with the spatial turn and with it, new ways of approaching its study.

Qualitative approaches constitute constant efforts to recover, through microscales, relevant aspects of the movements of those who inhabit and transit urban spaces and to position subjects as the unit of analysis of urban mobility. This transition towards other forms of approach allows the strategies, techniques and methods of approaching the field in the field of urban mobility to recover categories that have remained blurred from the formal vision of urban mobility, for example: experiences.

Keywords: Urban mobility, Observation, Qualitative Research



Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar e demonstrar a importância da incorporação de técnicas como a observação direta em pesquisas qualitativas sobre mobilidade urbana. Isto porque a mobilidade urbana tem sido tradicionalmente assumida como objecto de estudo de disciplinas como a engenharia civil, a arquitectura, a geografia ou o planeamento urbano, e por sua vez têm sido priorizadas metodologias quantitativas, maioritariamente numa perspectiva técnica como por exemplo: origem-destino pesquisas. A incursão da pesquisa social na mobilidade urbana surgiu com maior ênfase apenas na década de 1970, acompanhada da virada espacial e com ela, novas formas de abordagem ao seu ateliê.

As abordagens qualitativas constituem esforços constantes para recuperar, por meio de microescalas, aspectos relevantes dos movimentos daqueles que habitam e transitam pelos espaços urbanos e posicionar os sujeitos como unidade de análise da mobilidade urbana. Esta transição para outras formas de abordagem permite que as estratégias, técnicas e métodos de abordagem do campo da mobilidade urbana recuperem categorias que permaneceram obscuras na visão formal da mobilidade urbana, por exemplo: experiências.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Observação, Pesquisa Qualitativa.

Introducción

La movilidad urbana como objeto de estudio ha experimentado importantes cambios tanto en la propia naturaleza (Miralles y Cebollada, 2009) como en su concepción teórica (Salerno, 2012) y metodológica (Jirón, 2011); de atribuir su estudio a disciplinas como la ingeniería, la arquitectura y la geografía pasó a ser del interés de gran parte de las ciencias sociales. Esto, cuando dentro de las argumentaciones se comenzó a posicionar a los seres humanos en el centro de las movilidades en contextos urbanos, y con ello a los transportes solo como el instrumento para algunos desplazamientos (Miralles, 2013; Jacobs, 2011; Kaufmann, 2002; Max-Neef, 1992).

Esta transición y la incursión de las ciencias sociales trajeron consigo nuevas comprensiones de la movilidad, más allá de una visión tangible, material y tecnificada; se evidenció la necesidad de incorporar metodologías de corte cualitativo, perspectivas como la fenomenología (Husserl, 1998) y la etnografía (Restrepo, 2018), como la observación, el registro, los diarios de campo, las entrevistas, la cartografía desde otras perspectivas.

Estas técnicas de acercamiento al campo implicaron nuevos retos para la investigación y para el propio rol del investigador, ya que hablar de movilidad es referirse a un aspecto inherente de la vida: moverse. Asumir la propia movilidad, las creencias y atributos que el investigador designa a estas movilidades es parte de la reflexividad que debe acompañar a los acercamientos a campo en esta área de estudio, como un proceso que permite al investigador las implicaciones de la relación dialógica entre investigador-investigación y su impacto en las relaciones entre los actores y los participantes (De la Cuesta, 2011).

Por lo anterior, en este artículo, la observación se asume como una técnica de investigación obligada y transversal en los estudios de movilidad urbana

y transporte; incluso independiente del paradigma metodológico del que se parte, ya que observar, como acto y sobre todo como técnica, permite recoger hallazgos de manera sistemática que con otras técnicas o métodos no sería posible. Sobre todo, cuando se habla de observación directa en el campo.

Por tanto, aquí se asume la observación directa con una doble intención: la primera como una técnica que permite transitar de la escritura al campo, desde etapas iniciales de la investigación, sobre todo cuando se están identificando y seleccionando los puntos de partida teórico-conceptuales; y la segunda, como una técnica obligada para la aproximación al campo en la etapa empírica de la investigación, pues permite la inmersión de manera estructurada y sensible. En ambas intenciones será fundamental la elaboración de un recurso para el registro de dichas observaciones, ya sea que considerando las categorías conceptuales clave o considerando apartados que el investigador haya designado como importantes para su acercamiento, siempre con base en el proceso de la investigación. Todo ello, para que la observación cumpla con las funciones de esta técnica tan compleja, porque observar, no es mirar.

El caso presentado es evidencia de la puesta en marcha de la observación directa como técnica, y el diario de campo como recurso para el registro, es un ejercicio que se desprende de una investigación más amplia, elaborada en el marco de la tesis doctoral, que busca explorar las dinámicas y experiencias del transitar en contextos periféricos y su relación con el transporte público masivo, en el Área Metropolitana de Guadalajara, México (AMG).

El ejercicio de observación se centra en las movi- lidades de una periferia en el sur del AMG, donde actualmente se construye una infraestructura de transporte público masivo, mismo que, desde la opinión técnica y gubernamental, es una obra que

beneficiará las dinámicas de movilidad urbana en la zona. Se trata de Tlajomulco de Zúñiga, uno de los diez municipios que integran el AMG; dicho municipio, según el Instituto de Información Estadística y Geográfica del estado de Jalisco (IIEG) concentra una población de 727,750 personas, según el censo de Población y Vivienda del año 2020 (IIEG, 2024) personas; de lo cual se observa un aumento en su población de un 32.45% desde el 2015.

Desde hace más de dos décadas, Tlajomulco es particularmente conocido por un problema agudo de vivienda de interés social que, derivado de promesas incumplidas por parte de desarrolladoras inmobiliarias, la falta de servicios básicos e inaccesibilidad y agudización de la inseguridad, una buena parte de la población que había decidido adquirir un crédito hipotecario en ese municipio ha abandonado sus viviendas (González-Villa *et al.*, 2024).

La situación de vivienda se refleja en los datos proporcionados por el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los trabajadores (INFONAVIT, 2023), donde se constata que uno de los municipios con mayor número de carteras vencidas es Tlajomulco de Zúñiga. Esto se enmarca en la dificultad de vivir ahí, sobre todo se asocia con los largos desplazamientos para destinos cotidianos y la ausencia de transporte público. Los desplazamientos promedio llegan a ser de cuatro horas de viaje redondo.

Ante este panorama de complejidades territoriales, espaciales, de movilidad y vivienda, una de las soluciones es la puesta en marcha de infraestructuras modernas, en este caso para la movilidad y cristalizada en trenes eléctricos, que los posicionan como infraestructuras capaces de dar respuestas a años de exclusión de irregularidades y abandono de estos espacios que se consolidan como periféricos; periferias con precariedades y vulneradas.

Para ello, la propuesta que aquí se presenta es la observación directa, como uno de los métodos/técnicas que permiten visualizar las realidades *in situ*,



Mapa 1. Municipio de Tlajomulco de Zúñiga, en el estado de Jalisco. Fuente: Instituto de Información Geográfica de Jalisco (IIEG, 2024).

desde la propia experimentación de las movilidades, entendiendo la observación y el objeto de estudio desde lo móvil, no como algo fijo, ni como algo dado, sobre todo en estos contextos dinámicos.

Entre los principales hallazgos de esta aproximación se evidencia que la observación directa como técnica da luz a procesos como la reflexividad, que emerge como una condición obligada para el estudio la movilidad y el transporte, pues la comprensión e interpretaciones de los investigadores se encuentran atravesadas por la experiencia de los propios tránsitos, además de las capacidades y recursos con los que quien observa cuenta para

comprender y traducir, tanto la movilidad urbana como los desplazamientos que la integran. También se evidencia que la observación sistematizada es un recurso que ofrece hallazgos relevantes a la investigación, más allá de las técnicas que –tradicionalmente se asume– ofrecen mayor rigurosidad.

En complemento con lo anterior, la observación directa se posiciona con el afán de explorar y registrar las realidades, más allá de una visión normada y formalizada de las ciudades, de lo que “deberían ser” y cómo deben transitarse, en tensión con lo que se observa en la realidad y que se sale de las dinámicas asumidas como propias y adecuadas de un

contexto urbano, sobre todo, localizadas en zonas fuera de la ciudad consolidada (Lindón y Mendoza, 2015), como las periféricas.

Este artículo se organiza en tres apartados. El primero, dedicado a reflexionar sobre la movilidad urbana como paradigma, como categoría conceptual y como acto mismo, donde además se vierte un posicionamiento epistémico respecto a ello, situando la movilidad urbana en territorios específicos, en este caso: las periferias. En el segundo apartado, además de ofrecer una discusión sobre la observación como técnica y los recursos para el registro de las observaciones, se encuentra una reflexión sobre la importancia de la reflexividad como una práctica insoslayable de todo investigador. Finalmente, en el tercer apartado se presenta la observación realizada, donde se evidencia el proceso y el registro de un diario de campo. Posterior a esto, un apartado de conclusiones.

Claves para la comprensión de un panorama general de la movilidad urbana

Hasta mediados del siglo XX, el estudio de la movilidad urbana, como fenómeno y la propuesta de soluciones a los problemas de tránsito en contextos urbanos, se reducía a la construcción de infraestructura vial para automotores (Banister 2008; Freudendal 2009; Sheller y Urry, 2018), sobre todo para vehículos particulares. Algunos primeros posicionamientos en la década de los 60 (Jacobs, 1962) ponían en duda el modelo de desarrollo urbano que se aplicaba en ese momento y sus consecuencias.

Entonces comenzó a tener auge una nueva visión que básicamente asume que los desplazamientos, más que ser sinónimo de los transportes, incorporaba todo el proceso que implica moverse por todo el territorio urbano, así como la relación entre las personas y el territorio, y entre y la infraes-

tructura durante tránsitos. Es decir, construir una visión que fuera más allá de los transportes como el elemento instrumental de los desplazamientos; más bien propiciar la reflexión sobre la movilidad urbana no solo como hecho, sino como una categoría conceptual con diferentes aristas y maneras de aproximarse; asumir la movilidad urbana como un proceso, una experiencia.

En este mismo sentido, Dureau *et al.* (2021), a través de diferentes aproximaciones a la movilidad urbana, define que posterior a la década de los 60, en los siguientes 20 años fueron protagonistas al menos cinco vetas importantes de análisis sobre movilidad urbana:

1. La visión tecnopolítica que aborda la movilidad como un patrón claro y homogéneo que tiene como fin ir de un punto a otro, a partir de metodologías que priorizan el origen-destino únicamente y donde la dimensión más importante es la económica. Este enfoque está gestionado principalmente por ingenieros de transporte.
2. La segunda veta está relacionada con investigaciones que tienen como punto de partida el materialismo histórico, donde se prioriza el análisis de la clase social como categoría transversal a las movi- lidades, así como la ocupación y los roles en la estructuración social como determinantes para los desplazamientos urbanos. Esta veta es estudiada por sociólogos y antropólogos urbanos.
3. La tercera veta incluye las aproximaciones sobre programas y acciones que incluyen los patrones de movilidad, así como la oferta modal. Esta vertiente está integrada por activistas y funcionarios de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.

4. La cuarta corriente incluye las investigaciones sobre las formas de interacción y de relación, así como las prácticas sociales producidas y reproducidas durante las movi- lidades.
5. Finalmente, la quinta veta incluye la des- cripción de las movi- lidades en un marco de regulación y normas ejercidas por la mirada de la planificación y la gestión (Dureau et al., 2021).

Aunque estas vertientes retratan las visiones sobre la movilidad, es fundamental decir que una de las corrientes que poca importancia ha tenido en los últimos años, para la visión formal y técnica¹, es aquella que se centra en las experiencias desde metodologías situadas y fuera de marcos de concepción que asumen a las ciudades desde un modelo exclusivo, bajo dinámicas y organizaciones bien definidas.

Debe advertirse también que, durante la transición de una movilidad visualizada desde la ingeniería de transporte a otras formas de asumir las movi- lidades, surgieron argumentaciones académicas de las ciencias sociales y de organizaciones internacionales, quienes formularon una agenda mundial sobre el rumbo a seguir en materia de movilidad urbana y el transporte. Esta agenda se enmarca en el paradigma emergente del desarrollo sustentable.

El *Reporte Mundial de las Ciudades 2020* (ONU-Hábitat, 2020) expone que esta década es crucial para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS). En tanto, el *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015* afirma que “los países más desarrollados tienen sis-

temas de transporte sustentables y eficaces, con gran capacidad de traslado de personas, que pueden servir de guía a nuestro país [...] para [generar] menos emisiones contaminantes, que sean masivos y ordenados” (ONU-Hábitat y Senado de la República, 2015, p. 10).

No obstante, la transición paradigmática, la agenda del desarrollo sustentable y la movilidad han permeado a los gobiernos locales, en contextos latinoamericanos —y específicamente el mexicano—, esto no asegura que la visión, el estudio y la elaboración de políticas sobre la movilidad urbana esté enmarcada en términos prácticos en una movilidad urbana sustentable. Las estrategias de intervención continúan reproduciendo una visión puramente técnica y tecnopolítica, dejando fuera la dimensión sociocultural que determina las movi- lidades y formas de desplazamiento de las personas en contextos y territorios desiguales.

En respuesta a lo anterior, sobre cómo es asumida la movilidad urbana desde diferentes dimensiones y concepciones, y para los fines de este estudio, la movilidad urbana deberá ser entendida como lo proponen Jirón e Imilan (2018) para el caso latinoamericano, esto es, no sólo como un objeto de investigación o una categoría de análisis, sino como un enfoque que permita radiografiar las complejidades de las ciudades latinoamericanas. Al respecto comentan:

Como objeto de estudio, la movilidad permite avances importantes en las investigaciones sobre el transporte, la planificación urbana o de infraestructuras, especialmente en cuanto a miradas interdisciplinarias y metodologías que definen sus intervenciones. La movilidad como enfoque trata de observar prácticas cotidianas, en especial aquellas en movimiento, para comprender fenómenos sociales en ámbitos como en la movilidad residencial, las migraciones, la alimentación, el empleo, las relaciones de género y el uso de tecnologías

1 Que al final, los técnicos y los gestores tienen mayor peso en las decisiones que impactan los territorios y las formas de movilizarse en ellos.

en la ciudad, entre otros, que los estudios urbanos tradicionales observan sólo parcialmente. (Jirón e Imilan, 2018, p. 20)

Comprender las movilidades urbanas desde un enfoque de movimiento es fundamental. Comprender las ciudades como un entramado complejo de relaciones, más allá de los aspectos geográficos y territoriales lineales, permite reconocer los territorios y los espacios como algo que se co-construye a partir de las prácticas y las experimentaciones producidas, no como un lienzo fijo o un escenario contenedor de relaciones y dinámicas dadas.

La heterogeneidad territorial y espacial es uno de los aspectos fundamentales para el estudio de las movilidades desde una perspectiva que consigue recuperar las experiencias de tránsito. En este caso, las movilidades ancladas a los territorios permiten visibilizar las diferentes condiciones urbanas, como es el caso de las periferias: categorización dada al área donde fue desarrollado este ejercicio investigativo.

Hablar de periferias, implica una visión multidimensional, multidisciplinaria y multiescalar debido a la complejidad que albergan, no solo como territorios, sino como lugares, espacios, imaginarios y representaciones. Es hablar al menos de que son sitios donde se encuentra y se produce una especie de puente entre “el adentro y el afuera, entre lo propio y lo ajeno, donde se configuran y se confunde lo extraño con lo familiar, las identidades con las alteridades” (Portal y Ziriñ, 2019, p. 15).

Las periferias como objeto de estudio –y unidad territorial– han estado presentes en el debate académico desde la década de los 70 (Lindón y Mendoza, 2015; Hiernaux y Lindón, 2004, Lindón, 2003), sobre todo a partir de la visible expansión de las ciudades latinoamericanas, contexto donde se ha centralizado la discusión.

El fenómeno de expansión urbana y la emergencia de las periferias latinoamericanas tienen caracte-

rísticas inherentes a esta región del mundo, y muy visible en las grandes metrópolis, como es el caso de la metrópoli estudiada.

En este artículo se alude a las periferias a través de la combinación de aspectos tangibles, geográficos y administrativos, como los límites y la ubicación espacial, y de aspectos simbólicos y relacionales, como las formas de vida y de interacción con lo otro.

Ante la necesidad de generar abordajes distintos, en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), y desde el ámbito académico, se ha realizado esfuerzos (Calonge 2014, 2015, 2018) para usar metodologías que permitan visibilizar dimensiones olvidadas o excluidas de la movilidad.

Entre estos esfuerzos es necesario recurrir a la observación directa en campo, como una técnica insoslayable y transversal, particularmente para la movilidad urbana, pues al mismo que tiempo que el investigador se acerca para observar el objeto de estudio, es parte de la misma realidad estudiada a partir de sus propios desplazamientos.

La observación y su registro en la movilidad urbana. Un acercamiento a campo

En la última década, han aumentado los acercamientos al campo de la movilidad urbana desde metodologías cualitativas, priorizando algunas técnicas de investigación como la observación (Avellaneda, 2009), con la finalidad de percibir e identificar activamente aspectos de la realidad a estudiar, afinar aspectos previos a la investigación y recuperar elementos para el análisis del problema de estudio.

La observación científica puede ser directa, esto es, mediante técnicas donde el investigador se aproxima personalmente a la realidad, o indirecta, donde la aproximación se realiza a través de información recopilada

da por otros investigadores. Asimismo, la observación puede llevarse a cabo en el escenario habitual donde se desarrolla la actividad cotidiana de los individuos objeto de estudio, llamada observación de campo, o bien realizarse en un “laboratorio”, esto es, fuera del lugar donde ocurren los hechos, en un espacio explícitamente habilitado para la observación. Igualmente, la investigación puede llevarse a cabo de una forma individual o colectiva. (Avellaneda, 2009, p. 60)

La observación tiene su origen en la antropología, en especial en el método etnográfico (Caballero, 1991; Guber, 2001). Pese a que hay múltiples definiciones sobre ella, existen ciertas características en común: 1) la descripción total o parcial de grupos o pueblo (Mella, 1998); 2) posicionar al investigador como un agente activo en el proceso de la recolección de datos empleando; 3) la observación participante como una de las principales técnicas para obtener la información (Guber, 2001); 4) la importancia de registrar los sucesos, las observaciones y elementos significativos abocados a la investigación.

Kawulich (2005) recoge una definición que engloba los elementos más significativos de la observación y advierte sobre su aporte frente a otras técnicas cualitativas:

La observación permite a los investigadores verificar definiciones de los términos que los participantes usan en entrevistas, observar eventos que los informantes no pueden o no quieren compartir porque el hacerlo sería impropio, descortés o insensible, y observar situaciones que los informantes han descrito en entrevistas, y de este modo advertirles sobre distorsiones o imprecisiones en la descripción proporcionada por estos informantes. (Marshall y Rossman, 1995, citado en Kawulich, 2005, p. 5)

Por su parte, Valles (1999) le atribuye a la observación elementos útiles en la investigación cualitativa,

pero requiere un proceso de reflexividad para mantener el rigor científico.

Quienes se dedican a la investigación social lo hacen acerca del mundo que habitan, asumiendo automáticamente dos roles simultáneos, el de investigador y como parte del mundo investigado. Por lo tanto, es crucial recurrir a un proceso reflexivo, sea del corte metodológico que sea, que acompañe en todo momento la práctica investigativa.

La reflexividad, más allá de ser una concepción unívoca, consta de múltiples acercamientos (Tello, 2017); no obstante, en un sentido general, se asume como el proceso de volver a sí mismos, de ser conscientes de las implicaciones de los investigadores sobre lo investigado, en los participantes y viceversa. La reflexividad se trata de un ejercicio recursivo y constante, no es un instrumento que se pone en marcha o se aplica, se trata de un aspecto que debería ser inherente a todo investigador y que debería estar presente en todas las etapas de la investigación, no solamente en la etapa del trabajo de campo (De la Cuesta, 2011).

Solo podemos hacer que las ciencias sociales avancen reconociendo nuestro dilema, estando en el mundo que estudiamos. Nos enfrentamos a una triple dialéctica. En primer lugar, una dialéctica científica: la interacción entre teoría y datos; en segundo lugar, una dialéctica reflexiva: la interacción entre participación y observación; en tercer lugar, una dialéctica etnográfica: la interacción entre las otras dos dialécticas, ciencia y reflexividad. (Burawoy, 2018, p. 12)

En otros campos disciplinarios como la antropología, la reflexividad se encuentra estrechamente vinculada con la práctica etnográfica; en otras palabras, una es parte de la otra en un sentido dialógico. El trabajo de campo en la antropología, de la mano de la observación, es fundamental para la construcción del conocimiento. En este sentido, y desde una

perspectiva de interrelaciones, Guber (2001) argumenta que la reflexividad del mismo investigador es un proceso interno inherente al momento de estar allí, al respecto propone tres dimensiones de reflexividad que constantemente están cruzándose en el proceso: “la reflexividad del investigador en tanto miembro de una sociedad o cultura; la reflexividad del investigador en tanto investigador, con su perspectiva teórica, con sus interlocutores académicos, sus *habitus* disciplinarios y su epistemocentrismo y las reflexividades de la población que estudia” (2001, p. 46).

El proceso de reflexividad debe ir acompañando de la constante autovigilancia (Bourdieu *et al.*, 2002), debido a que generalmente en investigaciones de corte cualitativo, el investigador se mantiene en contacto directo con las experiencias, las vivencias y las emociones de los participantes en el estudio. La permanente vigilancia del observador sobre sus posturas a distintos temas será fundamental. Es decir, la reflexividad puede ser asumida como una capacidad a desarrollar por los investigadores, como un proceso inherente a la investigación o bien, como una estrategia metodológica. No obstante, cuando se habla de investigación social debe estar presente en tanto como un ejercicio de hablar consigo mismos.

La reflexividad es una práctica que se ha empleado en la investigación social de diferentes fenómenos como la migración (Lizárraga, 2022; Guerra, 2014; Guerra 2006), y la investigación en el ámbito de la psicología, especialmente desde la psicología social y educativa (San Martín *et al.*, 2008). En este caso, se propone como una práctica paralela al proceso de la observación directa, como técnica transversal en el estudio de la movilidad urbana y los tránsitos en los contextos urbanos.

El proceso reflexivo cobra relevancia debido a que el objeto de estudio es móvil, así como es el sujeto que investiga. Por tanto, estar en constante

reflexión sobre cómo las movibilidades son observadas, pero también atraviesan el propio cuerpo, las creencias y las ideas, es fundamental.

El caso de estudio y la práctica de campo

El ejercicio de observación y registro aquí presentado es parte de una investigación doctoral donde se está investigando las implicaciones de transitar y habitar en contextos periféricos, a partir de la implementación de una infraestructura de transporte masivo, mediante categorías como la identidad barrial y la movilidad cotidiana.

Por la naturaleza metodológica, y ante la intención de evidenciar que existen implicaciones que inciden en las maneras de identificarse en el entorno urbano y de asumirse con relación a sus desplazamientos, fueron necesarias aproximaciones preliminares a la realidad en la etapa de la construcción del marco teórico, con la intención de generar las configuraciones necesarias para que los puntos de partida teórico-conceptuales fuesen la plataforma adecuada para el sustento del objeto de estudio presentado. Con ello, aludiendo a la insoslayable relación dialógica que debería estar presente en esta etapa de la investigación cualitativa un “ir y venir” entre el campo y el escritorio.

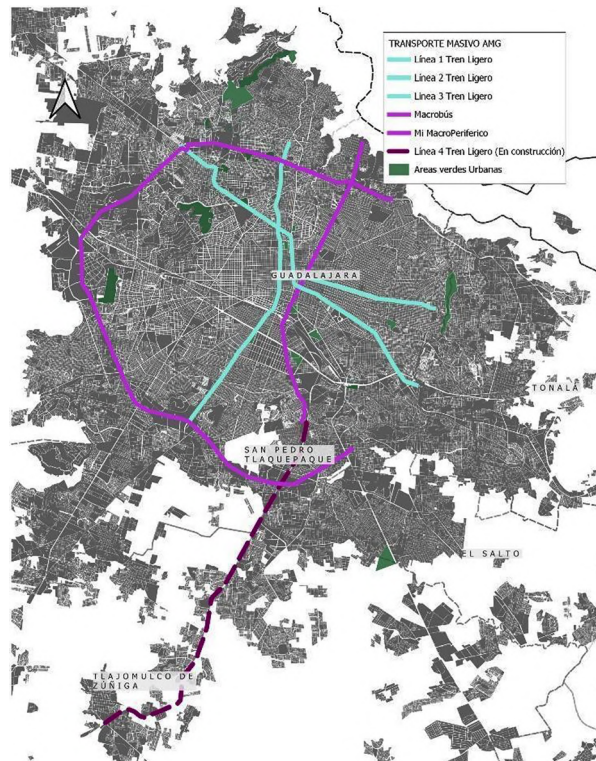
Para contextualizar es importante mencionar algunas de las características del AMG y los principales problemas de movilidad y transporte que presenta. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) del 2020, el AMG está conformada por 10 municipios: Acatlán de Juárez, Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos, Zapotlanejo, Juanacatlán, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga (Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco-IEG, 2020).

Como puede verse en el mapa 2, la aproximación a campo presentada en este artículo correspon-

de a la observación de las dinámicas de movilidad y de los tránsitos en la zona aledaña a la construcción de la Línea 4, que territorialmente corresponde a una zona periférica del sur del Área Metropolitana de Guadalajara. La observación fue desarrollada a lo largo de todo el trayecto proyectado de esta infraestructura, con la finalidad de observar las dinámicas presentes y la infraestructura existente, así como registrar de qué manera en un futuro esta construcción podría impactar en las formas de experimentar y de asumir los territorios, así como de qué manera la materialidad influye en la reconfiguración de la experiencia de transitar estos contextos periféricos.

Algunos de los problemas generales de movilidad y transporte en el AMG se agudizan en el municipio en cuestión, en la zona observada. Entre los principales problemas están: una estrategia regulatoria clara en materia de desarrollo urbano y vivienda que propicia la expansión de la ciudad de manera desordenada y sin incluir los servicios básicos a los desarrollos; un alto índice de motorización tanto por cuestiones infraestructurales y mala calidad del servicio como por el uso cultural de automóvil.

Es claro que la política de movilidad, transporte y vivienda en el AMG ha beneficiado a algunos



Mapa 2. Representación del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) y sus líneas de transporte colectivo existentes y en construcción. Fuente: elaboración propia.

municipios y ha afectado a otros, como el caso de Tlajomulco, municipio donde se realizó el ejercicio de observación aquí presentado, y que constituye una de las zonas periféricas más importantes y acuciantes del AMG. Basta con referir algunos términos de vivienda para identificar la problemática de accesibilidad y transporte que se experimenta en esa área, pues dicho municipio se encuentra posicionado como el municipio con mayor número de casas deshabitadas a nivel estatal y nacional (IIEG, 2021, INEGI, 2020) con un total de 77,709 viviendas deshabitadas al último censo.

Es claro que para hablar de movilidades y experiencias en el transitar es fundamental hablar del habitar y de la vivienda, asumiendo el transitar y el habitar como una categoría unificada, pues gran parte de las dinámicas de movilidad se encuentran supeditadas a la política de desarrollo inmobiliario presente en las metrópolis. De ello, y de los obstáculos y problemas que esto representa, la recuperación de las experiencias en el entorno urbano se vuelve aún más relevante; pues asumir a los sujetos como los principales actores de las movilidades y sus experiencias, permite avanzar hacia formas de



Mapa 3. Estaciones proyectadas para la Línea 4 del Tren Eléctrico del Área Metropolitana de Guadalajara Fuente: Recuperado del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN, 2022). [<https://www.fonadin.gob.mx/fni2/fp101/>]

aproximación más congruentes con las realidades estudiadas.

Lo mismo ocurre con la construcción de transporte masivo, bajo el discurso de la sustentabilidad y de la modernización, se pierde de vista a las personas como principal actor de las movilidades; se asume que un determinado transporte, sobre todo hablando del masivo, llegará a dinamizar los espacios, *per se*, que resolverá las distancias, las fragmentaciones y las inaccesibilidades.

Considerando estas características y teniendo en cuenta la finalidad de la investigación base, desde la construcción del marco teórico se recurrió a diversas visitas a la realidad estudiada, para consolidar la parte teórica con base en las observaciones en campo, para que lo que fue necesario emplear un diario de campo y un registro fotográfico y un ejercicio continuo y recursivo de la reflexividad durante, antes y después de las visitas. A continuación, se muestra la información extraída del registro de la observación.

Cabe señalar que las observaciones se realizaron a lo largo del derrotero de la línea 4 en construcción mostrada en el anterior mapa 2, sobre todo con mayor profundidad en las estaciones proyectadas, mismas que se identifican en el mapa 3, un mapa ofrecido por el Gobierno de estado de Jalisco, y que se muestra en diversos medios de los actores e instituciones implicadas. En esta ocasión se muestra la información del fuera de su formato original de registro para facilitar la lectura, con un trabajo de análisis realizado previamente, y para efectos de esta comunicación, se muestra a profundidad la observación y el registro de una de las estaciones.

El registro mediante el diario de campo se compone de seis apartados que se presentan a continuación. El primer apartado integra los datos generales de la observación; el segundo, se compone de la descripción *a priori* de la observación, intentado registrar sin interpretaciones previas; en

un tercer apartado se muestra la interpretación de algunos de los aspectos más relevantes registrados en la descripción. Posteriormente, se encuentra el apartado correspondiente al diario de campo que tiene que ver con aspectos relacionados al rol de investigadora y al proceso reflexivo. Finalmente, se encuentra la sección de guión de las preguntas que surgieron de las observaciones y fueron consideradas como aspectos que aportan para la reflexión posterior y durante las observaciones.

Cabe señalar que el registro fotográfico constituye uno de los recursos más sobresalientes de la observación, debido a que permite evidenciar aspectos clave de la cotidianidad observada en el campo de la movilidad urbana.

Datos generales

Lugar: Inicio de la observación en la futura estación Las Juntas de la línea 4 (Prolongación G. Curiel y estación Fray Angélico del Macrobus), hasta la última estación proyectada en el centro del municipio de Tlajomulco de Zúñiga.

Fecha: 04/01/2023

Duración observación: 3 horas 40 minutos

Personas presentes: investigador y acompañante

Estatus: Investigadora y acompañante

Género: Femenino y masculino

Edad: 30 y 36

Descripción

El recorrido fue realizado tanto en transporte público colectivo, como en automóvil privado, dependiendo de los trayectos a transitar y las dificultades o facilidades para el registro fotográfico, para lo que fue necesario hacer diversas paradas. También otro motivo es la inseguridad en la zona de observación, el municipio de Tlajomulco, como se mencionó anteriormente, cuenta con un alto número de



Fotografía 1. Infraestructura vial y dinámicas de movilidad y tránsito en la zona observada. Fuente: fotografía de la autora.

vivienda deshabitada que se ha configurado como una condicionante favorable para actos delictivos del crimen organizado y otras.

Al principio de la observación hubo dificultad para identificar el punto de partida de la futura línea de tren, mencionada en la página del gobierno del estado, debido a la ausencia de señalización y anuncios que evidenciaron esto. Se recorrió la avenida Gobernador Curiel hasta llegar a la última estación del sur del transporte del macrobús de la calzada independencia. Una vez en ese punto se realizó un recorrido a bordo del vehículo alrededor del mercado del barrio de las Juntas, también se realizó un recorrido en la colonia Lázaro Cárdenas y Las Juntitas, en estas colonias se preguntó a personas aleatorias si conocían acerca de las obras de la Línea 4 del Tren Ligero, 5 de las 7 personas dijeron desconocer por completo que se haría una nueva Línea de Tren y mucho menos que estaría cerca una estación. Las 2 personas restantes se trataron de conductores de

transporte, uno era chófer del macrobús y el otro un conductor de taxi. Pero de igual forma desconocían que una estación fuese a estar cerca del punto, dijeron saber de las obras del paso a desnivel de la Avenida Adolf Horn (avenida por la que circulará parte de la línea de tren).

En cuanto a las características de las inmediaciones, del lado poniente (colonia Miravalle) se observa mayor equipamiento, en cuanto a aceras, arbolado áreas verdes y facilidad para acceder a la futura estación, mientras del lado oriente, las aceras son angostas y pierden continuidad, las vialidades son estrechas, llenas de agua y hoyos, hay asentamientos irregulares y el derecho de vía del tren de carga, a simple vista no se encuentra libre.

No hay ningún tipo de señalamiento sobre que en esa zona se ubicará una estación de la Línea 4, o sobre alguna obra en el futuro próximo. Asimismo, se identifican diversos medios de transporte: macrobús (masivo), transporte colectivo, vehículo privado.



Fotografía 2. Condiciones materiales existentes en inmediaciones de las vías del tren de carga. Fuente: Fotografía de la autora

No hay indicios de un espacio claro para la construcción de la estación. Se trata de una zona con uso de suelo residencial comercio pequeña escala, además el comercio informal es parte de las dinámicas del espacio público. A pocos kilómetros se encuentran fábricas y bodegas de gran extensión que impiden la permeabilidad de las avenidas y las calles.

Se continuó con la observación a lo largo del derrotero, donde en cada una de las futuras estaciones se hizo inspección de la integración de las zonas con la infraestructura, para lo cual se identificaron barreras materiales evidentes que impiden la permeabilidad de los tránsitos, por ejemplo, la construcción de viviendas tiene como patrón las urbanizaciones² cerradas conformadas por vivienda de interés social, para lo cual quienes habitan y transitan estas zonas, deben recorrer mayores distancias debido a la necesidad de sortear las diferentes paredes y muros que

dividen las viviendas, así como la poca infraestructura existente para la caminabilidad, compartiendo vías con los automóviles privados, los colectivos de transporte público, motocicletas, moto taxis, y bicicletas. En la contextualización se advertía sobre el paso del tren de carga y la proyección de la infraestructura de la línea 4 paralelo a ello, utilizando el derecho de vía, lo cual es importante observar sobre las condiciones que guarda el espacio y su relación con ello.

Interpretación

Esta visita constituye uno de los primeros acercamientos a una de las que serán las estaciones del transporte masivo, y fue realizada meses posteriores al anuncio oficial de la inauguración de las obras por parte de las autoridades estatales de Jalisco. Se trata de una obra que costará aproximadamente

2 En el caso de México son conocidos como cotos.

diez mil millones de pesos (cerca de 600 millones de dólares estadounidenses)³, lo que representa una inversión crucial e importante para la población del municipio en cuestión que desde hace décadas sufre de problemas estructurales acuciantes como la inseguridad, la desaparición forzada de personas, la falta de transporte público de calidad, un alto índice de motorización, mala calidad del aire y el desarrollo de vivienda sin servicios básicos y con dimensiones reducidas.

Lo anterior, aunado a la falta de condiciones infraestructurales para el desarrollo de una línea de tren que compartirá derecho de vía con el tren de carga obliga a reflexionar sobre la viabilidad social y económica de la obra, así como también en la apropiación y la proyección que los habitantes de las co-

lonias aledañas hacen del posible uso, debido a que desde este momento se encuentra desdibujada toda estrategia de participación ciudadana ante la obra, así como un diagnóstico que evidencie las condiciones socioterritoriales y de movilidad presentes en el municipio y que justifiquen que la implementación de esta obra va a solucionar una parte importante de las problemáticas más sobresalientes.

La experiencia de habitar y transitar esta zona del AMG se encuentra asociada con aspectos de peligrosidad, de inaccesibilidad, de precariedades, de lejanía. Ante este contexto, es necesario cuestionar si la intervención proyectada contribuirá a mejorar las movilidades y con ello la experiencia de desplazamientos, si las condiciones de accesibilidad se verán beneficiadas y si entonces la obra contribuirá a la reconfiguración de las experiencias que median, hasta este momento, los desplazamientos. Si la infraestructura supone una transición hacia nuevas

3 Para mayor detalle consultar la siguiente liga [<https://linea4.jalisco.gob.mx/>].



Fotografía 3. Terminal de transporte donde iniciará la construcción de la primera estación del transporte masivo en cuestión.
Fuente: fotografía de la autora.

formas de asumirse como parte de estos contextos periféricos.

Asimismo, la aproximación a la realidad de las dinámicas socioterritoriales y socioespaciales observadas, permite evidenciar que la matriz teórico conceptual preconcebida antes de estos primeros acercamientos no engloba lo que ocurre realmente en la zona observada. Un ejemplo es la categoría conceptual de barrio, asumido como una escala que permite vincular la vida individual con la vida a otra escala, por ejemplo, la metropolitana; sin embargo, durante la observación fue posible identificar que la vida “barrial” rompe con los que se asume con un barrio, con referentes bien definidos infraestructurales y culturales bien definidos y con espacios delimitados geográfica, y administrativamente. Por lo cual, esta aproximación contribuyó a un cambio teórico-conceptual que respondiera a lo observado.



Fotografía 4. El mototaxi como medio de transporte cotidiano. Fuente: fotografía de la autora.

El registro fotográfico durante la observación ofrece elementos determinantes para el análisis y la configuración del objeto de estudio, en los primeros acercamientos, pues al menos en este caso, fue posible observar y registrar la nula socialización de esta infraestructura de transporte futura, que comporta una inversión sumamente importante y que se encuentra en el discurso mediático, mientras que, a ras de territorio, no existe ninguna señal de este proyecto próximo a cumplirse y que se instaurará en la vida cotidiana de las personas que habitan y transitan esos espacios.

Diario de campo

En un primer momento, es necesario hablar de inseguridad percibida y de las implicaciones que tiene el género en los acercamientos a campo, debido a que es imposible pensar como investigadora en una aproximación de manera individual sin acompañante, y con ello, las visitas a campo, las observaciones y los registros están supeditados a un acompañamiento y la forma de percibir el entorno, la realidad y las propias dinámicas observadas, es distinta. El cuerpo como principal territorio, se hace visible en estas visitas, pues la forma de habitar el propio cuerpo cobra un significado distinto ante las condiciones infraestructurales y viales del área, asimismo, el investigador se convierte en un transeúnte más observando las dinámicas de movilidad de las que es parte también.

Surgieron constantes cuestionamientos sobre el objeto de estudio y sobre la dirección y los objetivos de la investigación debido a que no eran visibles algunos indicios de obras o futuras construcciones, ante lo que surgió la duda sobre si la ausencia de ello tendría que considerarse como una ausencia de objeto de estudio. No obstante, dentro del análisis continuo en campo, fue posible identificar que incluso la ausencia es presencia, y que la falta de

movimiento en el área observada aun cuando el anuncio oficial de la construcción fue realizado hace más de medio año, es señal de la omisión de etapas importantes, como las estrategias de participación, de difusión y socialización de lo que supone y será que se construya una obra de esa magnitud a metros de los hogares de las personas que habitan los barrios aledaños.

Dentro de la incertidumbre ante la ausencia, como investigadora fue importante registrar la importancia de recurrir lo más pronto posible a una revisión y sistematización de los artículos en la prensa y los comunicados oficiales por parte de autoridades gubernamentales y las empresas encargadas de la obra, con la intención de dar soporte a lo observado y tener un punto de referencia entre el discurso y lo observado.

Guión de preguntas

- ¿Cómo se ve representada la escala humana en los proyectos y políticas de transporte masivo?
- ¿De qué manera se asegura la integración y las dinámicas de movilidad de las personas que habitan y transitan las zonas?
- ¿A partir de cuál etapa de una obra de transporte masivo debe contemplarse estrategias de participación ciudadana?
- ¿De qué manera se podría explorar las afectaciones en el transitar y habitar antes y durante la obra?
- ¿Mediante cuáles puntos de partida teórico-conceptuales es posible explorar áreas como la observada?
- ¿Cómo se ve representada la infraestructura en las formas de transitar estos espacios?

Discusión y consideraciones finales

La observación acompañada del registro en el caso presentado ofrece claves importantes que de otra manera y a través de otras técnicas de investigación difícilmente sería posible. Una primera acotación es sobre la importancia de comprender la observación directa como una técnica enmarcada en la antropología urbana (García-Canclini, 2005), que deviene en diferentes métodos y corrientes etnográficas, por ejemplo, la etnografía móvil (Jirón, 2008). Es decir, para efectos de esta comunicación no se profundiza en la discusión sobre ello, pero sí es fundamental establecer la observación como una técnica transversal y obligada, conociendo los marcos epistémicos de la que deviene, pero incluso, aunque las aproximaciones a fenómenos urbanos y específicamente a la movilidad urbana partan de otros marcos teóricos y otras metodologías, la observación se posiciona como un actuar fundamental.

A través de la observación de los apartados presentados es posible visualizar cómo cada uno de ellos ofrece posibles interpretaciones sobre lo que se observa, por ejemplo, en la descripción primera donde la finalidad es la narración *a priori* da cuenta de las dinámicas suscitadas y de los espacios que están siendo observados, siempre acompañados de un registro visual, mientras que en la descripción interpretativa se cristaliza la visión del investigador, sus marcos de comprensión y dinámicas visualizadas con base en preguntas de la investigación previamente establecidas.

Las fotografías juegan un papel determinante, pues permiten dar imagen a las palabras observadas. El diario de campo como el proceso reflexivo obligado es fundamental, pues permite develar prejuicios, creencias y códigos éticos y morales que el investigador tiene sobre lo observado, además permite ponerlos en perspectiva y trabajar con ello.

Finalmente, las preguntas que emergen de la observación son además de una evidencia sobre lo observado una guía para la siguiente observación en la medida en que cada vez estas preguntas vayan siendo resueltas.

Sabiendo, entonces, que las perspectivas metodológicas en ciencias sociales cada vez son más plurales, e intentan responder a las complejidades de las sociedades actuales (Peña, 2019); es esta complejidad la que invita a integrar y aplicar técnicas o métodos futuros, o que incluso permita contribuir en la toma de decisiones metodológicas y conceptuales.

Asimismo, es necesario destacar que la reflexividad aparece como un proceso inherente al rol del investigador. A lo largo de las aproximaciones a campo presentadas es posible identificar que, en las líneas de investigación referentes a la ciudad, la movilidad y el territorio urbano es crucial partir del proceso reflexivo, pues el objeto de estudio atraviesa directamente a la actividad investigativa en tanto que la investigadora, en este caso, realiza traslados para aproximarse al objeto de estudio, y habita parte de la misma ciudad estudiada. Según Organista y Tello (2021), el habitar y el transitar, desde una perspectiva sociológica, no solo se entiende mediante un espacio bien definido y delimitado por la visión arquitectónica, más allá de ello, tienen un peso fundamental las experiencias y percepciones del ser sobre el espacio habitacional y sobre el espacio recorrido, por esta razón, la observación permite ir identificando las condiciones previas al estudio de las percepciones y las experiencias.

En este sentido, el registro mediante el diario de campo permite discutir cómo a partir de que se intenta poner en marcha un proceso reflexivo, también se lleva paralelo a ello, un proceso reflexivo de la reflexividad, en la medida en que se asume accesoriamente o como un ejercicio necesario y consciente de las formas en que el objeto de estudio dialoga con las pautas de la investigación a ni-

vel epistemológicas, teóricas, metodológicas, y a su vez con las creencias del propio investigador acerca del fenómeno; hasta constituirse como el *modus operandi* (Giglia, 2003) en las ciencias sociales y el mundo académico. En tanto que la etapa de trabajo empírico no se perpetúa como una etapa obligada que hay que cumplir en la investigación, sino como un proceso fundamental de la relación dialógica del investigador, con el objeto de estudio y la matriz epistemológica desde la que se parte.

Referencias

- Avellaneda García, P. (2009). La investigación cualitativa en el estudio de las relaciones entre movilidad cotidiana y pobreza en el contexto latinoamericano: un caso aplicado en la Lima metropolitana. *Documents d'anàlisi geogràfica*, 55. pp. 57-76.
- Banister, David. 2008. "The Sustainable Mobility Paradigm" *Transport Policy* 15(2): 73-80.
- Bourdieu, P.; Chamboredon, J. y Passeron, J. 2002. *El oficio del sociólogo, presupuestos epistemológicos* (Fernando Azcurra, trad). Argentina: Siglo XXI. (Obra original publicada en 1973).
- Bourdieu, Pierre & J.-C. Chamboredon, J.-C. Passeron. 1968. *Le Métier de Sociologue*, Mouton-Bordas, París.
- Bourdieu, Pierre. 1975. "La spécificité du champ scientifique et les conditions sociales du progrès de la raison", *Sociologie et Sociétés*, 7 (1):91-118.
- Bourdieu, Pierre. 1976. "Le champ scientifique", *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 2-3:88-104.
- Bourdieu, Pierre. 1979. *La distinction. Critique sociale du jugement*, París, Minuit; en español, *La distinción. Criterio y bases sociales del gusto*. Madrid: Taurus.

- Bourdieu, Pierre. 1984. *Homo academicus*, París: Minuit.
- Burawoy, Michael. 2018. ¿Condenados a la reflexividad? apuntes para repensar el proceso de *investigación social*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CLACSO.
- Caballero, J. (1991). Etnometodología: Una explicación a la construcción social de la realidad. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, pp. 83-114. Recuperado de: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_056_06.pdf
- Calonge, Fernando. 2014. "Movilidades capitalistas e identidades subalternas". *Sociológica*, 83: 129-164.
- Calonge, Fernando. 2015. "Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación". *Territorios*, 32: 133-156.
- Calonge, Fernando. 2018. "Condiciones para el uso de la infraestructura de transporte masivo. La línea 3 del tren ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara, México". *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 12 (36): 141-160, 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.12.36.4848> ISSN: 1886-4805.
- De la Cuesta, Carmen. 2011. "La reflexividad: un asunto crítico en la investigación cualitativa". *Enfermería Clínica* 21(3): 163-167. 10.1016/j.enfcli.2011.02.005
- Dureau, F., et. al. (2021). La observación de las movilidades cotidianas. *Revista INVI*, 36(102), 208-259. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582021000200208>. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-83582021000200208
- Freudendal-Pedersen, Malene. 2009. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Farnham: Ashgate.
- García-Canclini, N. (2005). *La antropología urbana en México*. (Coord.). México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes-Universidad Autónoma Metropolitana-Fondo de Cultura Económica.
- Giglia, Angela. 2003. "Pierre Bourdieu y la perspectiva reflexiva en las ciencias sociales". *Desacatos*, (11):149-160.
- González-Villa, S., et. al., (2024). 51 Construyendo casas y derrumbando sueños: la movilidad de familias jóvenes y la construcción de viviendas de interés social en Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco. *Expresión Económica*, 53. Pp 51-74. Doi:<https://doi.org/10.32870/eera.vi53.1179>
- Guber, R. (2001). *La etnografía: Método, campo y reflexibilidad*. NORMA.
- Guerra, Faiselly. 2006. "La etnografía reflexiva en el campo de la migración del diario de una emigrante: la partida." *Sociedad y economía*, 11: 98-111.
- Guerra, Miriam. 2014. Las familias mixtas establecidas en Ocotlán, integradas por centroamericanos y mexicanos: Problemas sociales y redes sociales. Tesis de licenciatura. Universidad de Guadalajara.
- Guerra, Miriam. 2017. *Nueva Línea de Tren Ligero para Jalisco. Análisis de los discursos políticos en la prensa escrita*. En F. Calonge (Ed.), *La sustentabilidad urbana en vía muerta: gobernanza y participación ciudadana ante la construcción de infraestructura de transporte masivo*. Estudios Sociológicos.
- Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004) "Repensar la periferia: de la voz a las visiones exo y egocéntricas", en Adrián Guillermo Aguilar (coord.), *Procesos metropolitanos y grandes ciudades, dinámicas recientes en México y otros países*, México, Instituto de Geografía-puec-CRIM-unam-Conacyt-Miguel Ángel Porrúa, pp. 413-443.
- Husserl, E. (1998). *Invitación a la fenomenología*. Barcelona: Paidós.
- Instituto de información Estadística y Geográfica de Jalisco (2024). *Tlajomulco de Zúñiga. Diag-*

- nóstico del municipio. Agosto 2024. Jalisco Gobierno del Estado: México. <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2024/08/Tlajomulco-de-Z%C3%BA%C3%B1iga.pdf>
- Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco. (2020). *Análisis General del Área Metropolitana de Guadalajara*. Jalisco Gobierno del Estado: México.
- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, (2023). *Reporte Anual de Vivienda de 2023*. INFONAVIT.
- Jacobs, Jane. 2011. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Navarra: Entrelineas-Capitan Swing.
- Jirón Martínez, P. y Imilan Ojeda, W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid* 16, 10. Pp. 1736.
- Jirón, P. (2008). *Mobility on the move: examining urban daily practices in Santiago de Chile*. PhD thesis, Geography and Environment in Urban and Regional Planning, London School of Economics and Political Science.
- Jirón, P. (2011). On becoming 'la sombra/the shadow', en M. Büscher, J. Urry y K. Witchger (comps.), *Mobile Methods*. Londres, Routledge, 36-53.
- Kaufmann, v. (2002). Re thinking mobility. Aldershot Ashgate.
- Kawulich, B. (2005). La observación participante como método de recolección de datos. *Fórum: qualitative social researc*, 6(2), pp. 1-32.
- Lindón, A. (2003). Utopías, atopías y construcción del lugar: la periferia oriental de la Ciudad de México. *Ciudades*, 60.
- Lindón, A. y Mendoza, C. (2015). *La periferia metropolitana: Entre la ciudad prometida y un lugar para habitar la Ciudad de México*. (Coords.). Universidad Autónoma Metropolitana.
- Lizárraga, Alma. 2022. *Reflexividad y observación participante: experiencia en el vía crucis del migrante en Tenosique, Tabasco*. <https://ichan.ciesas.edu.mx/reflexividad-y-observacion-participante-experiencia-en-el-via-crucis-del-migrante-en-tenosique-tabasco/>
- Marramao, Giacomo. (2015). Spatial turn: espacio vivido y signos de los tiempos. *Historia y geografía*, (45), 123-132. Epub 22 de noviembre de 2019. Recuperado en 08 de octubre de 2024, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-09272015000200123&lng=es&tlng=es.
- Max-Neef, Manfred A. (1992). *Human Scale Development: Conception, Application and Further Reflections*. New York: Apex.
- Mella, O. (1998). *Naturaleza y orientaciones teórico-metodológicas de la investigación cualitativa*. CIDE.
- Miralles-Guasch, Carme y Cebollada, Ángel. 2009. "Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana". *Boletín de la A.G.E.*, 50. 193-216.
- Miralles-Guasch, Carme. 2013. "La Movilidad, Los Transportes Y El Territorio. Un Triángulo Líquido Y Multiforme". Seminario Internacional 20 Aniversario de la RII. "La Investigación Urbano-Regional En Iberoamérica Ante La Crisis Mundial: Problemas, Desafíos, Prioridades Universidad Autónoma De Nuevo León, Facultad De Arquitectura Red Iberoamericana De Investigadores Sobre Globalización Y Territorio (RII) Monterrey, Nuevo León, México 30 De Septiembre A 2 De Octubre De 2013.
- ONU Hábitat y Senado de la República. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. Disponible en: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

- ONU Hábitat. 2020. Reporte Mundial de las Ciudades. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf
- Organista Camacho, Mariel, and Dra. Lucia Tello. 2021. "Las relaciones socio-espaciales en la habitabilidad de conjuntos de vivienda social." *Revista Internacional de Ciencias Sociales Interdisciplinarias* 10 (1): 1-21. doi:10.18848/2474-6029/CGP/v10i01/1-21.
- Peña Llanes, José Joel. 2019. "Reflexiones sobre epistemología y metodología de las Ciencias Sociales." *Revista Internacional de Ciencias Sociales Interdisciplinarias* 8 (1): 37-49. doi:10.18848/2474-6029/CGP/v08i01/37-49.
- Portal, M. y Ziri6n, A. (Coord.) (2019). *Periferias. Antropología en los límites de la ciudad y la cultura*. México: Gedisa, UAM.
- Restrepo, E. (2018). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Salerno, Bruno. 2012. "Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo". *Perspectiva Geográfica*, 213-232.
- San Martín, Conchi; Jorquera, Víctor, & Bonet i Martí, Jordi. 2008. "La reflexividad como competencia transversal en los estudios de psicología: límites y posibilidades en los entornos virtuales." *Electronic Journal of Research in Educational Psychology* 6(3):773-791.
- Santos, Javier, Pi Puig, Ana y Rausky, María. 2018. *Métodos mixtos y reflexividad: explorando posibles articulaciones*. En J. Piovani y L. Muñiz Terra (Coords.), *Condenados a la reflexividad?: Apuntes para repensar el proceso de investigación social*. Buenos Aires: Biblos; CLACSO. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.620/pm.620.pdf>
- Sheller, Mimi & Urry, John 2016. "Mobilizing the new mobilities paradigm", *Applied Mobilities*, 1, 10-25. DOI: 10.1080/23800127.2016.1151216
- Tello, Mariana. 2017. "(Re)pensando el concepto de reflexividad en el contexto del trabajo de campo". *Trabajo y sociedad* (29): 667-675.
- Valles, M. (1999). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis.