

Universidad Autónoma de Nuevo León

Facultad de Arquitectura



**LA MOVILIDAD COTIDIANA EN MONTERREY.
UN ESTUDIO DESDE LA EXPERIENCIA DEL TRANSEÚNTE.**

**TESIS
PARA OPTAR POR EL GRADO DE
DOCTOR EN FILOSOFÍA CON ORIENTACIÓN EN
ARQUITECTURA Y ASUNTOS URBANOS**

**PRESENTA
EDUARDO LOREDO GUZMÁN**

**DIRECTOR DE TESIS
DR. ALEJANDRO GARCÍA GARCÍA**

**CODIRECTOR DE TESIS
DR. GERARDO VÁZQUEZ RODRÍGUEZ**

*Para mi Fanny,
Emiliano y
Nicolás.
Por todo.*

*Y por las dudas tengo un horario de trenes
Para elegir entre los andenes / uno que este por ir
A un cachito de tierra que quiera ser torturada.
Nos tenemos que ir, porque en la ciudad
Si lo pensás bien, no nos ata nada.*

La Chicana Tango (Acho Estol)

Agradecimientos

Las próximas líneas forman un gesto de gratitud hacia todos aquellos que me han acompañado en esta larga travesía. Sin duda este trabajo es un poco de todos los que se detuvieron a escuchar una idea y me ayudaron a darle forma. Este proyecto es resultado de un sinnúmero de decisiones, esperas, pausas, desvelos y arrebatos que esperan dar sentido a una propuesta.

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por ser la dependencia que brindó el apoyo para realizar mis estudios de doctorado. Así mismo, extendiendo el reconocimiento a la División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León por su acompañamiento. Gracias a todo el personal que labora en la facultad por las facilidades.

En definitiva, este proyecto no es sino el resultado de un gran equipo. Me es muy grato contar entre mis revisores, lectores y directores a grandes maestros y amigos. En especial hago manifiesto de mi respeto y admiración al Dr. Alejandro García García, además de ser el director de la presente tesis, es un entrañable amigo que a lo largo de estos 15 años nunca ha dejado de ser un compañero de mil batallas. El Dr. García tiene una habilidad detectivesca impresionante, es muy ágil, cuando hace notar su presencia tiene una voz intelectual muy elaborada. Él ha sido mi mejor maestro de antropología en un curso que ha durado más de una década.

Sinceramente agradezco al Dr. Gerardo Vázquez Rodríguez por mostrarme otra mirada de la arquitectura por compartir esos gestos artísticos, esa perspicacia para educar la mirada. Su acompañamiento me ha permitido reconocer el impasse como un punto de reflexión para distinguir las aristas de cada idea y proyectar no sólo el resultado sino el proceso del pensamiento.

En honor a la verdad, la propuesta de esta temática surge de una idea compartida por el Dr. Milton Aragón Palacios, sin su apoyo no sólo este proyecto no fuese plausible, sino que él ha sido quién me ha ofrecido una brújula para seguir un camino en la academia. El Dr. Milton ha consolidado su reputación como investigador, pero, conserva el mismo espíritu inquieto que sumado a su disponibilidad lo convierte en mi referente inmediato. Gracias al Dr. Aragón he logrado equilibrar mejor las ideas, propuestas y teorías, reconociendo así las bagatelas de los viejos resquicios y pugnas estériles que poco margen dan para realizar una interpretación amplia.

El que esta tesis sea revisada por la Dra. Beatriz Liliana De Ita Rubio es para mí un orgullo. La Dra. De Ita fue la mejor profesora que me impartió clase en la carrera de sociología. Ella siempre escucha al otro y aporta significativamente. Fue justo ella quién al leer un breve ensayo que solicitó como parte de la evaluación de su asignatura me recomendó con el Dr. Alejandro García. Ese gesto, el de escuchar las inquietudes y leer a detalle las humildes aportaciones de un aprendiz, me cambió la vida.

Al Dr. Julián Blanco Luna lo conocí en las aulas de la FARQ, él ya con mayor avance en el programa doctoral, compartimos algunas sesiones y en las pláticas de pasillos pudimos entender que teníamos propuestas de investigaciones muy afines. Por lo cual, invitarlo a ser parte de este equipo es un privilegio pues él ha demostrado su compromiso y sinceridad hacia mi trabajo. Esto es invaluable.

A lo largo del programa doctoral se presentó la posibilidad de cursar con grandes maestros como el Dr. Adolfo Narváez Tijerina quien precisó su apoyo para sumar en la construcción de esta tesis. Así mismo, la orientación sobre teoría del urbanismo ha sido una aportación valiosa del Dr. Jesús Fitch Osuna que sin duda se refleja en este trabajo

Agradezco por la confianza dada a la Dra. Aida Escobar Ramírez quién si dudar recomendó mi trabajo y me facilitó la apertura de nuevas trayectorias. Sinceramente tengo mucho que reconocerle.

Entre estos azares del destino que sólo podrían encontrarse en la gambeta de hacer un doctorado me permitió conocer a la Dra. Elizabeth Rivera Borrayo, todavía no logro encontrar las palabras para corresponder a todos sus gestos de apoyo.

Doy las gracias a mi familia, a mi Mamá, a mi Papá, a mi Hermano, por estar siempre a mi lado.

Un agradecimiento especial a Fanny y Emiliano, a Fanita por ser “mi amor, mi cómplice y todo”, y a Emiliano que siempre que tuve que quitarle horas a nuestros juegos me preguntaba: “¿qué es eso de una tesis? Y a mitad de mi contestación muy académica, me sentenciaba: “¿y eso para qué sirve? Me dejaba sin respuestas.

A Syndy Sánchez le agradezco sus puntuales aportaciones y el acompañamiento en el trabajo de campo, es una antropóloga urbana muy inteligente en sus observaciones y evidentemente le “sobra barrio”.

Francamente agradezco a la Dra. Emma García Quintanilla por todas las oportunidades que me ha brindado para concluir este posgrado, ha sido muy valiosa toda su aportación. Al igual que al Dr. Rodrigo Elizondo Omaña por las facilidades para continuar y concluir este reto académico.

También hago reconocimiento a mis alumnos que mediante sus enseñanzas logré comprender muchas cuestiones.

Gracias a todos.

TABLA DE CONTENIDO

CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....	8
1.1. A modo de introducción	8
1.2. Justificación: La movilidad cotidiana como objeto de estudio	9
1.3. Antecedentes: Estudios sobre movilidad cotidiana en México.....	12
1.4. Objetivo general y objetivos específicos.....	17
1.5. Estrategia metodológica.....	18
1.5.1. Proceso metodológico conceptual.....	20
1.5.2. Propuesta analítica	24
CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO.....	28
2.1. Marco Conceptual.....	41
2.1.1. Movilidad.....	41
2.1.2. Vida cotidiana	48
2.1.3. Calidad de vida.....	53
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA.....	58
3.1. La estrategia metodológica.....	63
3.2. Propuesta metodológica desde el paradigma de la movilidad.....	67
3.3. Narración de la experiencia de la movilidad.....	72
CAPÍTULO 4. BREVE CRÓNICA DE LA MOVILIDAD COTIDIANA EN MONTERREY.....	78
4.1. El moderno tranvía.	81
4.2. La calle cede el paso al automóvil.....	86
4.3. El metro: proyecto inconcluso.....	88
5. CASOS DE ESTUDIO.....	93
5.1 Apuntes demográficos de la ZMM.....	93
5.2 Datos de referencia acerca de la movilidad cotidiana en la ZMM.....	94
5.3 Itinerarios de los municipios limítrofes de la ZMM.....	99
5.3.1. Ciénega de Flores.....	99
5.3.2. Salinas Victoria.....	101
5.3.3. El Carmen.....	102
5.3.4. Zuazua	103
5.3.5. Pesquería.....	105
5.4. Observaciones en el trabajo de campo.....	108
5.5. Fragmentos de etnografías. La experiencia de la Movilidad cotidiana.....	114
CAPÍTULO 6. INTERPRETACIÓN Y ANÁLISIS DE DATOS.....	127
6.1. La movilidad cotidiana y sus <i>formas de hacer</i>	129

6.1.1. El tiempo.	130
6.1.2. El clima.....	135
6.1.3. Infraestructura.	139
6.2. De la calle a los habitáculos de la movilidad.	144
6.3. Micro universo de los habitáculos.	149
6.4. Mujeres y Movilidad.....	158
6.5. Discapacidad y movilidad.	166
7. REFLEXIONES FINALES.	180
7.1. A modo de recapitulación.	180
7.2. La dinámica de la movilidad cotidiana: Antes, durante y después.....	181
7.3. Acerca de la Calidad de Vida, Movilidad Cotidiana y Habitabilidad Urbana...	184
7.3.1. Rubro de seguridad.	185
7.3.2. Rubro del tiempo.	186
7.3.3. Rubro de conexión social.....	186
7.3.4. Medidas Subjetivas de la calidad de vida.....	187
7.4. Propuesta sobre innovaciones tecnológicas en la movilidad cotidiana.....	189
7.4.1. <i>Drones</i>	190
7.4.2. A modo de cierre.....	192
REFERENCIAS.....	195

Capítulo 1. Introducción

1.1. A modo de introducción

El presente proyecto de investigación deriva de una primera aproximación sobre la dinámica urbana, en específico sobre el Barrio San Luisito en Monterrey, Nuevo León, México. (Tesis de Maestría, Loredo, 2013) En esa disertación se abordaron los imaginarios sociales entorno del espacio vivido, en elemento e idea. El estudio permitió abrir la veta para comprender la relación entre la ciudad y el barrio, encontrando que en los relatos la alusión al mundo urbano y sus paisajes son un avistamiento desde la movilidad cotidiana. La ciudad es parte del barrio, se enlaza no sólo con puentes físicos sino incluso imaginarios. Entonces la ciudad retoma un nuevo circuito narrativo, más amplio, pero a su vez más íntimo.

El cambio del enfoque de estudio hacia el *barrio* a la escala de la *ciudad* otorga ahora una dimensión en la cual la ciudad de Monterrey es el punto de referencia para generar el análisis de la movilidad cotidiana. “El carácter de la movilidad cotidiana es profundamente geográfico, pues no se trata sólo de desplazamientos sobre el territorio, sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales.” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, 196) La referencia acerca de la *ciudad* es situada en tiempo y espacio, pues, actualmente resulta complejo abordar asuntos de índole urbano sin discurrir a éste como es el resultado de diversas aglomeraciones que en su conjunto conforman la fisonomía de la ciudad.

Considerando lo anterior, una primera aproximación al objeto de estudio y sus problemáticas reconocen las narrativas de los fenómenos urbanos como el vínculo para el registro de la movilidad cotidiana. Donde la movilidad cotidiana considera “los desplazamientos diarios y repetitivos entre el domicilio y el lugar de trabajo” -en clara alusión al término *commuting*, el cual es el viaje para ir al trabajo- (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, 195), además de la relación económica del transporte, en “términos de infraestructura (red de carreteras y de calles, red de ferrocarriles, aeropuertos o puertos), en términos de servicios (plazas de transporte público en ferrocarril, metro, autobús...)” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, 195)

En el siguiente trabajo se incorpora al estudio de la movilidad cotidiana desde el reconocimiento de experiencias y la relación con el espacio urbano. El debate sobre la movilidad cotidiana en la ciudad desprende varios frentes de análisis, refiere a una solicitud coyuntural de dinámicas urbanas en relación con los actores sociales; así mismo, propone una relación multidisciplinaria de enfoques teóricos-metodológicos para la argumentación de la realidad social contemporánea.

Los asuntos urbanos se adscriben a ciertas conjeturas, en relación con la movilidad cotidiana en la ciudad, que son puntos de la agenda pública, donde el rubro del impacto social se mide en horas/hombre, el tiempo como factor de un bien limitado, desde la lógica de la economía se busca maximizar beneficios, al volver más eficiente las vías de transporte; aunado al quid de la movilidad surge “la vertiente medioambiental en el estudio de los desplazamientos diarios supone relacionar el binomio organización del territorio y uso de medios de transporte con los costes ambientales.” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009, 195) El estudio de la movilidad cotidiana facilita el desglose de los mecanismos que estructuran el movimiento en la ciudad para establecer el *mapeo* de los puntos más concurridos y transitados en la urbe, con la finalidad de postular políticas públicas y planes de desarrollo urbano acorde a las necesidades de los usuarios.

1.2. Justificación: La movilidad cotidiana como objeto de estudio

Los alcances del estudio de la movilidad cotidiana ofrecen diversas respuestas que se han incorporado a modo de proyectos y propuestas para la comprensión del fenómeno urbano. El enfoque de análisis es multidisciplinario, así mismo, presenta la característica de la transdisciplinariedad para abordar la complejidad. La movilidad cotidiana ostenta una notable evolución como campo de análisis, se ha compilado un esquema conceptual y analítico para la aproximación a los elementos observables.

En la extensa revisión de literatura, aportes científicos, implementaciones técnicas y propuestas conceptuales la movilidad cotidiana como problema de investigación se presentan diferentes conformaciones para su abordaje analítico, se apremian algunas posturas, se recurren a técnicas de modelaje que ofrecen resultados en términos macro sociales, la discusión en torno a las similitudes con otras problemáticas que conglomeran la actividad de la movilidad deriva en estudios con características singulares.

En los primeros trabajos que rodeaban la problemática de la movilidad cotidiana se enfatizaba la relación con los medios de transporte, principalmente con los automóviles, en el uso individual /privado y con el transporte colectivo desde el ámbito público. Bajo estos elementos iniciales se plantean las categorías del desplazamiento sobre el territorio urbano que describe y analiza la organización de la ciudad y la distribución de los movimientos dentro de la urbe con su vínculo de las actividades productivas.

Los vehículos motorizados -desde lo personal y colectivo- fue considerado el principal medio de transporte para trazar el estudio de la movilidad cotidiana que a su vez relacionaba los traslados con relación a las actividades laborales principalmente. Actualmente se han asociado otros elementos para desarrollar las dinámicas de la movilidad urbana, desde nuevos medios de transporte, la relación de movilidad, el impacto ambiental, además de las nuevas relaciones laborales.

Así mismo se ha incorporado la propuesta de un enfoque desde la sostenibilidad a partir del estudio de la movilidad cotidiana que implica el análisis de la huella ecológica representado por el uso de transportes motorizados los cuales requieren energías no renovables, principalmente combustibles fósiles derivado del petróleo. En consecuencia, se

han anexado ideas sobre nuevos tipos de transportación, apoyado desde las innovaciones tecnológicas, para favorecer la práctica de una movilidad sostenible.

Por lo anterior, el presente documento de investigación implica una aportación desde un ángulo dónde el espacio urbano es analizado acorde las experiencias que operan según las narraciones de los habitantes de la urbe en concordancia con la movilidad cotidiana. El espacio de observación será la ciudad de Monterrey en particular, pero, reconociendo el impacto con la gran urbe que le concierne en la dinámica de la movilidad espacial.

Además, en otra noción del estudio, se implican las diferenciaciones de la estructura social bajo las cuales las dinámicas territoriales revelan peculiaridades atribuidas a ciertos grupos. Así mismo, los segmentos poblacionales advierten algunas tendencias en sus desplazamientos urbanos; la población juvenil es quizá la que mayor número de trayectos genera a lo largo del día, sus actividades implican el tránsito hacia los recintos de enseñanza, lo laboral, el esparcimiento. (Alfonso, O, 2013)

Otro punto de análisis surge desde una perspectiva de género donde la diferenciación entorno a la movilidad arroja algunas generalidades de los conjuntos, en este caso las mujeres, quienes realizan trayectos cortos, además del vínculo laboral, muestran desplazamientos relacionados con la adquisición de bienes, además de ser las principales encargadas de trasladar a los infantes a sus lugares de estudio, a la escuela. Es posible analizar que los diferentes grupos sociales generan una movilidad cotidiana específica acorde a sus actividades y el rubro en que se desenvuelven. (Bertrand, et al. 2010)

Uno más de los nuevos postulados que se incorporaron al análisis de la movilidad cotidiana implica el enlace con los procesos inscritos en las dinámicas de la globalización económica que han desencadenado la relación laboral de carácter flexible. El proceso de flexibilización del trabajo generó una mayor dispersión territorial en las metrópolis, pues, los nuevos centros de producción habrían de abandonar su sitio histórico en la arquitectura de la ciudad, el centro. Las compañías transnacionales instalaron sus plantas productivas en los límites de la ciudad, en ocasiones formando así centros laborales periféricos.

Bajo la flexibilización laboral la movilidad cotidiana será rotatoria, la relación vivienda- trabajo será contingente. El modelo fordista, que permitió la otrora vanguardia del

desarrollo capitalista acompañado de las grandes metrópolis, ha mutado, y en esos cambios afectaron hasta los más mínimos elementos de la vida cotidiana en la ciudad. (Coriat, 1982) Es así como el estudio de los cambios en la ligazón entre el lugar de residencia y su centro laboral ofrece un esquema del dinamismo que se vive en una ciudad (pos)industrial.

La tendencia de reorganizar la ciudad industrial desde la propuesta de la renovación del inmobiliario urbano para propiciar un fenómeno denominado *gentrificación*, donde las zonas populares, los centros históricos, las áreas residenciales transforman su relación con los usuarios tradicionales de esos espacios y dichos cambios implican un traslape entorno a la movilidad cotidiana. Bajo esos cambios del territorio y sus vínculos con las actividades laborales y comerciales, los centros de las metrópolis proponen un nuevo formato de coexistencia entre la tradición y el progreso. Se añaden así, como parte de la infraestructura de la ciudad, andadores peatonales, carriles exclusivos para el uso de bicicletas (ciclovías) y se establece un circuito de transporte público que facilite los traslados cortos en esos renovados espacios urbanos.

En este apartado la breve revisión del desarrollo analítico de la movilidad cotidiana muestra como el origen de los estudios sobre la relación vivienda-trabajo evolucionaron debido a la incorporación de otros factores de observación.

1.3. Antecedentes: Estudios sobre movilidad cotidiana en México.

La estructura urbana es el factor cardinal del estudio de la movilidad cotidiana y desde ese elemento se acopla el análisis de la vialidad y el transporte. El constructo de movilidad cotidiana se aborda desde diversas disciplinas científicas, destacando la geografía humana, el urbanismo, la sociología, la economía, la antropología, para conjugar la dimensión espacial y temporal, es decir, las distancias, el camino, las frecuencias y el tiempo que implica el traslado.

En México, las líneas de investigación en torno a la movilidad urbana apremian una gran diversidad, se contemplan variables diversas que permiten identificar las características de la dimensión espacial de las ciudades. Las grandes urbes son donde se establecen la mayor parte de los estudios de movilidad cotidiana en México, siendo la Ciudad de México, su área

metropolitana, así como sus diferentes regiones de relación, el espacio en que mayor énfasis analítico se centran las investigaciones. Los estudios de movilidad cotidiana presentan una condición compleja debido a su abordaje indirecto, es decir, es utilizado este elemento para apoyar algunas sistematizaciones de los asuntos urbanos. Resulta interesante destacar que en gran parte de los estudios revisados se consideran factores como:

- Impacto de la globalización
- Dinámicas de reconfiguración urbana
- Problemática demográfica
- Crisis económica
- Infraestructura vial
- Innovación tecnológica
- Desarrollo sostenible
- Medios de transportes
- Relación social con el espacio
- Narrativas del lugar

Sumando a lo anterior, existen otros elementos que convergen en los estudios sobre movilidad cotidiana los cuales estimulan una mayor comprensión del fenómeno urbano. Cuestiones como la vialidad y el transporte son estudiadas formalmente por instituciones gubernamentales que auxilian en la obtención de datos a otras dependencias especializadas. En el enfoque sociológico del urbanismo, con Manuel Castells (1980) como referente principal, la relación con la movilidad cotidiana prioriza el análisis de los transportes de motor y la relación entre tiempo-destino, se anexa la idea del tipo de carga que presenta el traslado, es decir, personas o mercancías.

Aunque en algunos casos el método cualitativo es el que rige la investigación, se muestra una rigidez en función de los conceptos y su operatividad, lo cual, según este

ejercicio de exploración, conlleva a encontrarse con resultados muy similares por lo que se corre el riesgo de tornar repetitivo el estudio del tema.

Algunos organismos estatales presentan resultados entorno a la visión global del problema de la movilidad y los transportes, tal es el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que ofrece información puntual sobre el número de vehículos registrados en cada localidad, además que según sus indicadores logran medir la carga vial que presentan algunas ciudades. Lo anterior es posible constatarlo en la publicación *Datos viales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes*. (SCT, 2016) Como parte de una obra que recoge una serie de investigaciones sobre los problemas nacionales denominada: “Los mexicanos vistos por sí mismos”, en apoyo con la UNAM presenta *Entre mi casa y mi destino. Movilidad y transporte en México. Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*. (Suárez y Delgado, 2015). El texto aborda de forma general las prácticas de la movilidad en las principales ciudades de México.

Otra de las categorías de análisis es el tiempo de desplazamiento, considerado este un elemento cardinal para describir la movilidad cotidiana, la recuperación de dichos datos entorno al tiempo y el desplazamiento son recopilados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática en sus informes de la *Encuesta Nacional sobre Usodel Tiempo* (INEGI, 2014).

En un formato que engloba el problema de la movilidad cotidiana en México se presentó el *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015* (ONU-Hábitat, 2015) el cual resalta el siguiente argumento que muestra una tendencia marcada a la obtención de datos de los habitantes con vínculo residencial en las grandes ciudades y sus zonas metropolitanas.

La tabla 1 indica la relación entre los artículos con mayor relevancia en el tema de movilidad urbana donde se destaca el empleo de un enfoque vinculado a la ingeniería del transporte y a modalidades macrosociales que presentan los estudios enlazados con la problemática de la movilidad cotidiana.

Autor (es)	año de publicación	Título de la investigación	Lugar
Navarro, B.	1988	<i>El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México.</i>	Ciudad de México
Navarro, B. y Guevara, I.	2000	<i>Área metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales.</i>	Ciudad de México
Contreras, C.	1999	<i>Movilidad laboral geográfica en un antiguo enclave minero.</i>	Coahuila.
Contreras, C.	2001	<i>Geografía del mercado de trabajo en la cuenca carbonífera de Coahuila.</i>	Coahuila.
Acuña, B. y Graizbord, B.	1999	<i>Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la Ciudad de México.</i>	Ciudad de México
Alegría, T.	2002	<i>Demand and supply among Mexican cross-border workers Commuters en la frontera México- Estados Unidos</i>	Frontera Norte.
CEIT-ITESO	2001	<i>Movilidad. Una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara</i>	Guadalajara
Gutiérrez, M.T., Godínez, L. y Kunz, I.	1983	<i>Algunos problemas del transporte en la Ciudad de México. Análisis del servicio de autobuses urbanos.</i>	Ciudad de México
Islas, V.	2000	<i>Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México</i>	Ciudad de México
Larralde, A.	1997	<i>Los desplazamientos cotidianos de los habitantes en el Área Metropolitana de Monterrey</i>	Monterrey
Quintanilla, E.	1995	<i>El servicio de transporte.</i>	Monterrey
Pérez López, R.	2014	<i>Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la Ciudad de México</i>	Ciudad de México

Tabla 1. *Publicaciones destacadas sobre Movilidad cotidiana en México.*
Fuente: *Elaboración propia.*

La tabla anterior recupera un breve repaso por las investigaciones que esbozan algunas de las líneas de investigación que comprenden la gama de aportaciones para la discusión acerca de la movilidad cotidiana en México. De este trazo bibliográfico se considera que la movilidad cotidiana ha sido analizada de forma prioritaria en términos del desplazamiento entorno a la situación laboral y su lugar de residencia, así mismo los métodos empleados, aunque no son del todo homogéneos presentan algunas similitudes, pues, a partir de datos que provienen de registros gubernamentales se da inicio la disertación e interpretación.

En los albores del siglo XXI se pronosticaba la crisis urbana de la lucha por el espacio en las grandes ciudades, esto a consecuencia de los amplios contingentes de migraciones, las nuevas guerras, la falta de recursos materiales para garantizar la subsistencia en algunas regiones, la violencia e inseguridad, el cambio climático y las cíclicas crisis económicas. Estos presagios se han cumplido con creces, las grandes ciudades, como es el caso de Monterrey, han experimentado en un par de décadas un cambio radical en su morfología y dinámica social.

En la ciudad de Monterrey, la capital del Estado de Nuevo León, el impacto de la problemática del transporte urbano implica que la población que mayormente utiliza ese servicio desembolse cerca del 30 % de sus ingresos mensuales para moverse. (COLEF, 2017)

Según datos oficiales, en el año 2005, la longitud promedio de una ruta radial era de 40.44 kilómetros. Mientras que la longitud promedio de una ruta periférica era de 54.15. La existencia de estas largas rutas se debe a la mala planificación de ellas y a la falta de adaptación a una zona urbana que ha crecido en forma extensiva. Es decir, las viviendas de la población trabajadora de bajos ingresos, quienes son los que más necesitan del transporte público, están muy alejados de sus centros de trabajo, de educación, de salud y de los espacios públicos de convivencia.

Por eso es por lo que los traslados significan un promedio per cápita de más de 50 minutos. Este dato no tiene en cuenta los tiempos de espera, que en el caso de García, Nuevo León, a veces son de más de media hora. No es raro que todos conozcamos a personas que pasan hasta tres horas diarias en un camión urbano. (COLEF, 2017)

En ese mismo tenor de la planificación del transporte y sus implicaciones con la movilidad cotidiana se indica que cerca de 70 rutas de transporte urbano trazan su ruta pasando por el centro de la ciudad de Monterrey, por lo que alrededor del 30 % de usuarios deben transbordar para lograr llegar a su destino. El 48 % de los trayectos realizados en la urbe metropolitana se efectúan en transporte urbano y en automóvil particular un 30 %. Es por lo

que, parte de nuestra observación para el estudio y el objeto de análisis de la movilidad cotidiana refiere al uso de los diversos medios de transporte.

La población muestra para la presente investigación deberá cumplir la característica de efectuar al menos un trasbordo para cumplir con su trayecto de movilidad ocupacional, ya sea que utilice otro medio como el *Metro*, la *Ecovía* (BRT), *Metro Enlace*, otra ruta urbana, automóvil privado. La relación espacial como parte del análisis objetivo será designado al centro de la ciudad como un espacio nodal para la movilidad cotidiana.

1.4. Objetivo general y objetivos específicos

Objetivo general

Explicar las dinámicas de la movilidad cotidiana a partir de las experiencias de los transeúntes en el espacio urbano.

Objetivos específicos

- *Describir las estrategias que efectúan los individuos para cumplir sus trayectos cotidianos con el uso de diversos medios.*
- *Analizar -desde el paradigma de la movilidad- los itinerarios y rutinas de los desplazamientos de los usuarios del transporte colectivo*
- *Desarrollar un instrumento de análisis teórico-metodológico para el estudio de la movilidad cotidiana a partir de la experiencia de los habitantes de la ciudad.*

Preguntas de investigación

A) ¿Cuáles son las narrativas de los transeúntes que se constituyen y simbolizan a partir de la experiencia espacial de los desplazamientos cotidianos?

B) ¿Cómo se construyen las experiencias de la movilidad cotidiana y su relación con la configuración del espacio simbólico de la ciudad?

c) ¿Qué características de la movilidad cotidiana dotan de significado a partir de la experiencia?

1.5. Estrategia metodología

La investigación que se propone acerca de la movilidad cotidiana en el área metropolitana de Monterrey implica la descripción de las dinámicas, además de interpretar los elementos que ofrece las narrativas sobre el desplazamiento diario. A partir de esos principales componentes de análisis será factible abordar la construcción simbólica de la ciudad según sus habitantes.

Los habitantes de la ciudad dejarán de ser sujetos estáticos que el investigador ubica y determina según su lugar social. Bajo esta lógica de la movilidad la ciudad no está fragmentada en zonas de trabajo-camino-vivienda. Este camino requiere de la narrativa de los propios transeúntes porque “el camino soporta un proceso imaginario inevitablemente espontáneo.” (García-García, 2015b, 119) Es decir que se analiza con más interés a los medios que los fines. (Cisneros, et al, 2003)

Preguntas quizá más directas pero que de pronto parecen ser de fácil respuesta requieren un tejido teórico-conceptual más denso para diseñar una propuesta entorno al fenómeno analizado. Tales como, ¿por qué en la movilidad cotidiana se prefiere el uso de automóviles privados que el transporte público? Resulta evidente que las sentencias serían cuestiones ligadas a la comodidad, al confort, al estatus, al tiempo, la seguridad, entre las más destacadas. Pero, es posible que en la oferta del transporte público se cumplan algunas de estas condiciones. Será entonces un problema urbano que se ha ensimismado a la relación tiempo-distancia, y las propuestas organizativas se ven limitadas por los imaginarios entorno a la movilidad cotidiana.

En ese mismo orden de ideas se requiere replantear los proyectos que dotan de opciones para la movilidad cotidiana, explorar así las narrativas, es decir, las concepciones que responden a la complejidad para lograr cuestionar los diseños unilaterales que dejan de lado un enfoque participativo.

Las implicaciones teóricas para describir la movilidad cotidiana en el espacio urbano implican generar una serie de puntualizaciones conceptuales que abordan el impacto de la organización de la vida cotidiana, la proyección de planes urbanísticos, implementación de leyes de regulación del transporte urbano y políticas públicas que soslayan las demandas sociales de carácter económico y social.

Entre los objetivos del proyecto de investigación está el proponer una metodología de análisis de la movilidad cotidiana desde la perspectiva de las narrativas de los transeúntes para describir los significados del uso del transporte (público y privado) de los habitantes de la ciudad. Con este acercamiento se pretende generar una plataforma argumentativa para el desarrollo de alternativas de movilidad tanto en términos de tecnología y tiempo.

Para iniciar el acercamiento entre los constructos y la práctica, es preciso interpretar el fenómeno de la movilidad cotidiana desde los límites de la objetividad y la subjetividad. El tipo de análisis es de corte cualitativo, auspiciado por un enfoque epistémico que cruza la relación espacial con la experiencia, donde las dinámicas de movilidad cotidiana se reconocen a través de las narrativas de los transeúntes.

El campo observacional del científico social, la realidad social, tiene un significado específico y una estructura de significatividades para los seres humanos que viven, actúan y piensan dentro de él, quienes mediante una serie de construcciones de sentido común han efectuado selecciones e interpretaciones previas de este mundo que experimentan como la realidad de sus vidas cotidianas. (Schutz, 2003, pág. 79)

Dicha estructuración es factible utilizando los componentes del análisis de los elementos cualitativos y sus herramientas junto a las perspectivas teóricas y metodológicas de la antropología, la sociología, la hermenéutica, la semiótica, desde sus aportaciones al urbanismo.

Entre los objetivos del trabajo de investigación se busca analizar la experiencia de la movilidad como forma de interaccionar con el espacio urbano en la vida cotidiana. La técnica para generar el acercamiento metodológico del estudio de la movilidad cotidiana en la ciudad de Monterrey serán las narrativas de la experiencia y la realización de mapas mentales. “Más allá de la historia cuantitativa aparece, frágil y nueva, una geografía poética.” (Onfray, 2016, pág. 97) Las representaciones de la realidad a través de la perspectiva de los habitantes de la ciudad serán abordadas por medio de un análisis etnográfico para reflexionar las dinámicas de la vida cotidiana.

La presente investigación posibilitará la exploración y el análisis de la vida cotidiana desde la experiencia de la movilidad de los habitantes de la ciudad de Monterrey. El enfoque de estudio de la problemática urbana desde la fenomenología de la movilidad cotidiana recupera las propuestas sobre la conceptualización del “mundo de la vida” como eje operativo en la actividad de la producción en la vida social. La perspectiva espacial microsocia de la vida cotidiana enfatiza la relevancia de la comprensión desde las experiencias de los habitantes de la ciudad desde el estudio de “las vivencias espaciotemporales de los propios sujetos” (Lindón, 1997, pág. 180)

1.5.1. Proceso metodológico conceptual

A modo de enfatizar el enfoque y justificar el por qué es un tema de estudio pertinente y factible para su análisis dentro de los asuntos urbanos, se desarrolla un esquema conceptual que aborda la relevancia del estudio de la movilidad cotidiana en Monterrey. Pues, si bien, como se resaltó en los antecedentes los diversos análisis que se eligieron de sólo algunas investigaciones -para fines prácticos- arrojan luz sobre un cierto común denominador en el cómo surge la aproximación al tema: se basan en estadísticas oficiales, algunas conjeturas segmentadas, se pretende un aislamiento entre el sujeto y el objeto para configurar la sistematización. El presente proyecto parte de otros supuestos, se comparten algunos elementos conceptuales pero la construcción teórica genera disparidades hacia la observación del objeto de estudio.

La cotidianidad es, ante todo, la organización, día tras día, de la vida individual de los hombres, la reiteración de sus acciones vitales se fija en la repetición de cada día, en la distribución diaria del tiempo. La cotidianidad es la división del tiempo y del ritmo en que se desenvuelve la historia individual de cada cual. La vida cotidiana tiene su propia sabiduría, su horizonte propio, sus previsiones, sus repeticiones y también sus excepciones, sus días comunes y festivos. (Kosík, 1967, pág. 92)

El marco conceptual forma una idea general acerca de cómo se emprende el análisis de la movilidad cotidiana desde los imaginarios. Antes estos factores se cuentan con bibliografía muy puntual, además de las similitudes metodológicas y epistémicas otro factor a resaltar es que se comparten contextos facilitando la transferencia de elementos coyunturales.

En el caso de algunos autores locales destacados en los estudios sobre la ciudad, que han explorado desde el enfoque teórico metodológico de los imaginarios urbanos se vinculan aproximaciones para construir una propuesta de análisis con amplio rigor conceptual y profundidad de observación de los fenómenos urbanos. Si bien, estas propuestas teóricas no pertenecen de forma estricta a la construcción teórica que esboza el presente trabajo de investigación, se presentan como un referente para descartar estas visiones paradigmáticas sobre el objeto de estudio relacionado a las problemáticas de carácter urbano.

Es así que, acerca de los imaginarios localizamos a expertos que desarrollan su quehacer científico sobre esta temática: tal es el caso del Dr. Adolfo Narváez (2013c) que en su artículo “Por qué estudiar a la ciudad desde los imaginarios urbanos” esquematiza lo siguiente, a modo de propuesta en cuatro razones: “1) El enigma del significado de vivir en las ciudades; 2) Un profundo cambio de paradigma en las ciencias contemporáneas; 3) El urbanismo, el humanismo y la complejidad; 4) Imágenes del mundo de la sobremodernidad, la cultura de los medios y la capitalización a partir de los imaginarios urbanos.” (Narváez, 2013c) Narváez ya explicaba en sus textos pioneros acerca de “La teoría de la arquitectura” sobre el porqué de este viraje del urbanismo hacia lo subjetivo: “Esto implica que no puedan separarse las emociones de las operaciones concretas de comprensión, que se relacionan con

el tendido de puentes que correlacionen cosas sin una conexión evidente.” (Narváez, 2004, pág. 106) Se destacan otros textos de Narváez que enriquecen la discusión sobre los imaginarios: (Narváez, 2004, 2010a, 2010b, 2011a, 2011b, 2013a, 2013b, 2013c, 2014, 2015a, 2015b).

En el mismo campo de los imaginarios las aportaciones teóricas y metodológicas de Milton Aragón (2009, 2011a, 2011b, 2013a, 2013b, 2013c, 2015a, 2015b, 2015c, 2016) son pieza fundamental para analizar las problemáticas urbanas desde la transdisciplinariedad, desde un enfoque sistémico, en ocasiones llevando el análisis a términos de la complejidad y la hermenéutica analógica. A decir de Aragón (2011a, pág. 91) “La ciudad es un símbolo aglutinante que presenta una significación manifiesta simbólicamente generalizada, transmitida por medio de la convención social. Esto permite la construcción de un metadiscurso, sobre lo que representa la ciudad, como una consecuencia de la interacción de sus componentes físico-mental-social y lo urbano (su morfología).” En este tipo de análisis es que se encuentra la ciudad versus la otredad; no se limita a “la estructura material de la ciudad, sino también a la idea que tenemos de la ciudad como síntesis de una serie de valores; se refiere a la imaginación colectiva.” (Rossi, 1971, pág. 187)

Como ejemplo de lo anterior destacamos la persistencia de bastas analogías entorno a la configuración del espacio y sus símbolos. Los habitantes, los transeúntes, y en ocasiones hasta el *flâneur*, -aquel *flâneur* que presagiaba Charles Baudelaire y teorizaba Walter Benjamin (2008), presenta una versión inusitada de su andar por las venas de la ciudad, es decir, por sus calles, se apropian del espacio, se asignan a un lugar y se identifican (se nombran) parte de la ciudad. El transeúnte se rige por “las prisas, el ajeteo, la inquietud, los nervios y una angustia difusa que caracterizan la vida actual” (Han, 2015, pág. 53) Estos factores son justificantes para analizar la movilidad cotidiana entorno al tiempo y la experiencia del traslado. No sólo se trata de identificar el punto A hacia el punto B y la medición de su distancia y la temporalidad de traslado. Sino lo intermedio, el camino, sus medios, sus modos, sus discursos.

La ciudad como ingrediente de lo cotidiano no es sino un elemento simbólico. La gran ciudad mitológica, divinizada e imbatible es ya un recuerdo, un afiche. “Toda ciudad

está construida, hecha para nosotros un poco según la imagen del navío Argo, cada una de cuyas piezas no era una pieza original, pero que seguía siendo siempre el navío Argo, es decir, un conjunto de significaciones fácilmente legibles o identificables. (Barthes, 2009, pág. 349) Mediante la interacción de representaciones, imágenes, recuerdos, se descubren y describen “argumentos de identidad, hitos (objeto, hechos, personajes) que restablecen la memoria colectiva de las sociedades que las produjeron.” (Vázquez y Soto, 2009, pág. 19)

La ciudad responde a un proceso histórico, sus transformaciones son producto de cambios políticos y sociales que generan una reorganización del espacio urbano. La ciudad medieval, en su estructura fundamental, “estaba basada en la absoluta identidad del lugar de trabajo y de la vivienda dentro del mismo espacio.” (Rossi, 1971, 227) Las relaciones sociales de producción feudales facilitaban la constitución de una ciudad cerrada. El paso del sistema feudal al capitalismo amplió en términos espaciales la superficie urbana. Pues, el trabajador al ser un sujeto libre para emplearse en otra localidad genera una movilidad, dicha la movilidad es la de la fuerza de trabajo en núcleos urbanos donde emergían las fábricas como lugares céntricos de la concentración de las mercancías.

La separación entre la producción de mercancías, así como su circulación dejó huella en la relación del individuo con el espacio. El centro administrativo y referente físico de la concentración de los poderes del Estado dejan de ser un referente único para la concentración de capital. La ciudad iniciaría su transformación concéntrica hacia el modo espiral con relación al aumento de las fuerzas productiva de la industrialización. Así, la mancha urbana se extiende llevando en sus recovecos un punto limítrofe que constantemente se extiende. Debido a esa dinámica del crecimiento poblacional en la urbe, la ubicación de las residencias de los nuevos habitantes de la ciudad tendrá como eje la relación con su centro laboral. “El ciudadano va a cualquier parte del territorio dando lugar al tráfico «pendular». Residencia y trabajo están ahora, en relación, esencialmente ligados al tiempo, son función del tiempo” (Rossi, 1971, pág. 228). La ciudad iniciaría su transformación concéntrica hacia el modo espiral en relación con el aumento de las fuerzas productiva de la industrialización.

Al romper los cercos y extender los horizontes, la ciudad reconfigura su forma urbana, generando un espacio donde los habitantes interactúan en función de: la seguridad, el conflicto y el *blasse*. (Aragón, 2015, pág. 110) La ciudad amurallada, en su forma urbana, es el ejemplo idóneo para establecer su nexo con la seguridad; actualmente hemos adoptados elementos -físicos y simbólicos- que simulan las murallas.

En la ciudad industrial, en su construcción se caracteriza el conflicto, “más que una lucha de contrarios es una diferenciación que designa desde dónde se va a acoplar la comunicación. (...) siendo el conflicto una consecuencia de la forma de la vida urbana, que desde siempre ha estado presente para quienes viven en la ciudad”. (Aragón, 2015b, pág. 111) Así la actitud *blasse* que describe Simmel (2005) responde a una especie de indiferencia por su entorno lleno de estímulos, plantea así el traslape del conflicto hacia una postura distante con el “otro”. El “otro” es un parte del mobiliario urbano, como de por sí lo somos ante ese otro, esto permite vincular mediante un mecanismo de defensa que permite fluir por la urbe sin la angustia y preocupación que resultan de la situación del otro, del *próximo prójimo*.

1.5.2. Propuesta analítica

La diferencia cardinal que pretende aportar este proyecto de investigación entre los estudios sobre la movilidad cotidiana es la generación de un marco metodológico que abarque los elementos subjetivos de la relación entre el espacio y el transeúnte. No sólo generar tipologías que sistematizan la relación de los traslados y sus vínculos con el medio que se utiliza. Sino que además el reconocer cómo mediante la concepción colectiva se producen las narrativas debido a las experiencias de la vida urbana. (Taylor, 2006)

Para lograr formular un análisis oportuno es necesario recurrir a una serie de técnicas para recopilar la información y codificarla. Herramientas como la observación, (directa, participante), descripciones, -escribiría Geertz (2005, pág. 24) “la etnografía es descripción densa”- grupos focales, serán las adecuadas para rescatar las narrativas de la experiencia de la movilidad desde el “mundo de la vida cotidiana.” El mundo de la vida cotidiana

significará el mundo intersubjetivo (...) toda interpretación de este mundo se basa en el acervo de experiencias. (Schutz, 2003, pág. 198)

En líneas anteriores se presentaban las ideas generales de algunos estudiosos del tema urbano en términos analíticos y teóricos. Así mismo, es puntual señalar las propuestas analíticas del Dr. Alejandro García García esbozadas en sus trabajos de investigación (2003, 2004, 2007, 2010, 2015a, 2015b) donde se aborda desde la antropología social un desarrollo metodológico que acopla elementos de la socio-semiótica y las construcciones simbólicas de la ciudad y sus habitantes. Se suscribe la idea de García-García que menciona que: “Cuando hablamos de itinerarios, de rutinas, de puntos de vista, que 'repiten' su recorrido aceptamos al mismo tiempo que estos son percibidos de una manera particular por los observadores, de manera tal que 'desbordan' lo material que, combinados con la imaginación, las expectativas y el recuerdo personal, se fusionan.” (García-García, 2015a, pág. 22) En resumen, estos postulados son la base de las contribuciones de parte estos autores para el avance de una visión analítica que, a lo largo de casi dos décadas, han explorado la búsqueda de una interpretación sobre la ciudad de Monterrey con esquemas paradigmáticos que no pretenden ser calco ni copia de modelos ya establecidos.

Por lo tanto, en la propuesta de análisis de los problemas de la movilidad se refiere al aumento de la demanda de medios para transportarse en la ciudad, a las discrepancias sobre el uso del espacio urbano y la relación con los habitantes de la ciudad. Por otro lado, las posibles soluciones ya no responden a la lógica de la oferta y la demanda *per se* sino que abogan por la inclusión de nuevas tecnologías, tanto en los medios de transportación como en la telecomunicaciones. Es así como el reto del reordenamiento urbano en función de la movilidad cotidiana irrumpe con proyectos de innovación tecnológica y aplicaciones científicas.

El campo de acción de la movilidad cotidiana va más allá del supuesto pendular, aquel que indica el trayecto como una simple ida-vuelta, sino del proceso y el grado de las implicaciones sociales al propiciar la expansión de la mancha urbana. La vida cotidiana en la ciudad refiere a la movilidad como parte de su fenomenología; los usos del transporte para efectuar la movilidad, sin duda, ofrece el *quid* de las relaciones del individuo con la

ciudad desde sus experiencias del trayecto, sus opciones para transportarse (según su capacidad económica) y la exclusión socioespacial.

La divergencia entre las investigaciones que se han realizado y esta propuesta es que el eje central argumentativo parte de elementos no categóricos sino subjetivos, como la memoria y la enunciación del “recorrido (de la ciudad, de los lugares), mediante el cual se ven, se nombran y se interrelacionan las cosas, será el procedimiento privilegiado en el seguimiento de los imaginarios.” (Méndez, 2012, 25)

La memoria enlaza imágenes, en el entrelazo de lo fundacional entre el espacio y la experiencia. Así también esa memoria de la ciudad conforme la movilidad cotidiana el transeúnte es ya *el* habitante de la ciudad. “El habitante de la ciudad acumula las residencias y se deslocaliza constantemente.” (Joseph, I, 2002, 21) Las experiencias llevan al transeúnte a ser un viajero, “pero la ciudad constituye estación y estancia para lo que no permanece, para el viajero.” (Nancy, 2013, 76)

Los proyectos de investigación sobre la movilidad y el transporte en las grandes urbes en México describen en gran medida los factores y las condiciones que se enfrentan los habitantes en el proceso de exclusión social. En el caso de la ciudad de Monterrey, las dimensiones de análisis confluyen entre los sistemas de transporte público (Rutas de camiones urbanos, Metro, sistemas de enlace – metroenlace, Ecovía) y los medios privados (automóvil propio, taxi, Uber) así también se destaca el papel del Estado en la regulación del escenario de la movilidad, que implica la oferta de medios de transportes colectivos, así como la legislación de los prestadores de servicios de transportación de los habitantes dentro de la ciudad.

La factibilidad y relevancia del presente proyecto de investigación acerca de la movilidad cotidiana en la ciudad de Monterrey se sustenta en la comprensión de las experiencias de los habitantes de la ciudad y cómo viven la movilidad cotidiana, pues así mismo se derivan los elementos de construcción identitaria a través de sus narrativas. La problematización de la movilidad cotidiana en términos de la experiencia será explorada mediante recursos etnográficos. Mediante los mapas mentales se pretende señalar que los

habitantes desde su experiencia de su movilidad cotidiana generan una serie de trayectos donde asumen los retos de transitar en la ciudad.

Con este trabajo de investigación de corte cualitativo se busca reconocer la experiencia del Otro en la movilidad cotidiana, para así partir hacia una delimitación sobre la reorganización de las dinámicas urbanas. Se espera generar propuestas metodológicas para el estudio de la movilidad cotidiana. Así mismo, este tipo de estudios pueden ser auxiliares en la identificación de nuevas formas y medios de la movilidad cotidiana.

Es puntual incorporar fenómenos recientes que han generado cambios en nuestras formas y dinámicas de la movilidad cotidiana. Específicamente se hace referencia al sistema de transporte privado *Über*, el cual se solicita su servicio por medio de una aplicación en un dispositivo electrónico -regularmente un teléfono celular con acceso a internet-, dicho sistema de transporte que se ofrece en las grandes ciudades principalmente ha implementado la posibilidad de compartir el vehículo según la ruta de traslado. Ante esto se aprecia un cambio entorno a la experiencia del transeúnte en términos de seguridad, pues resulta ser el argumento que prevalece para la adquisición de ese servicio. Esto último es todavía muy aventurado el proponer algún criterio, pero no deja de ser llamativa para el análisis de la movilidad cotidiana. Considerando estos nuevos fenómenos de la movilidad cotidiana se anexan elementos de la innovación tecnológica, así como una posible idea de concientización del impacto ambiental que genera el uso del automóvil.

Si se retoma la noción de narrativa acerca de la ciudad y sus “hechos urbanos” acude la noción de un espacio que su mayor recurso es el sentido enunciativo, a través de metáforas, símbolos, mitos, signos, donde el transeúnte alude a la “ciudad de las vivencias”. (Aragón, 2009, pág. 73) La conjugación de componentes para analizar la movilidad cotidiana pueden circunvalar las narrativas sobre la ciudad. De fondo se dispone a la búsqueda de esas narrativas derivadas de procesos simbólicos que entretejen representaciones y percepciones del espacio vivido.

Capítulo 2. Marco teórico

En este trabajo de investigación se abordan las discusiones teórico-prácticas entorno a la movilidad cotidiana en la gran ciudad del siglo XXI. El enfoque para analizar dichos elementos de la movilidad se basa en la recuperación de narrativas de los transeúntes que permitan codificar una serie de rutinas y dinámicas a lo largo de sus trayectos y espacios de acciones cotidianas. Para lograr este propósito se utilizará un enfoque fenomenológico con la apertura de incorporar otros referentes teóricos que concatenen el ejercicio del análisis en conjunto de las problemáticas urbanas.

En atención a esta declaratoria es preciso estipular el carácter transdisciplinario que vincula el estudio desde varias aristas, de manera que se priorizan algunos esquemas argumentativos donde se instauran conexiones apropiadas entre teóricos y sus postulados para definir una línea de observación y exploración del objeto de estudio. Consecuente a esto el presente esquema lejos está de pretender ser un epitome de obras a modo de abreviación de una línea teórica unívoca. Los planteamientos de algunos autores que, serán considerados como puntos de partida para efectuar el estudio, de alguna manera tiene una interconexión explicativa en la organización teórico-conceptual.

El escenario de postulados pretende en un primer momento hacer mella en la orientación de carácter ontológico, pero se busca evitar el dogma y la secuencia mecánica como empleo ceñido a nivel interpretativo. Es decir, se establece una gama amplia de propuestas teóricas-analíticas con el objetivo de conformar un diagrama secuencial en la que algunos autores de forma coyuntural se concatenan para favorecer un marco sustancioso de proposiciones. Sea válida esta advertencia como una concesión para ejercer el diálogo entre posturas y desarrollos ulteriores de la teoría. El cuidado es máximo ante las circunstancias

del ensamble, en algunos casos las premisas argumentativas resultan de un proceso colateral que enriquece las aportaciones teóricas.

En primer lugar, se ha escrito líneas más arriba que el estudio guarda una relación con la propuesta teórica de la fenomenología, de alguna forma es enlace para decantar una perspectiva que se basa en la experiencia y la vida cotidiana. Dentro de esta corriente hay diversas interpretaciones y aplicaciones del método que subyace en una amplia línea de acción donde el engrane conceptual explora variaciones analíticas. En algunos casos, se presentan ideas de autores que a pesar de no contar con una declaración puntual sobre su orientación es posible acoplarlos, no directamente con esta línea de pensamiento, pero sí con sus empleos eficaces del análisis sobre las problemáticas teórico-conceptuales.

El abordaje teórico sobre el fenómeno ($\phi\alpha\iota\nu\acute{o}\mu\epsilon\nu\omicron\nu$) pertenece a una discusión filosófica en la que se desprenden algunas interpelaciones acordes a los principios de ciertos pensadores. En la denominada Filosofía Clásica Alemana, escuela de pensamiento liderada por Kant, Schelling y Hegel, la categorización acerca del fenómeno es la base para plantear el problema del conocimiento y la relación con el sujeto como proceso de forma activa. El fenómeno lo configura el lazo sensorial acorde a los rasgos externos del objeto.

Las contribuciones de Kant señalan al noúmeno ($\nu\omicron\omicron\acute{o}\mu\epsilon\nu\omicron\nu$) como contrario al fenómeno, con esta diferenciación emplea un distingo entre la realidad objetiva aplicada a los objetos que se muestran independientes del mundo sensorial y sus condiciones epistémicas. Se establece la correspondencia con el mundo inteligible que “tienen lugar sólo en relación con los fenómenos para conectarlos en experiencias” (Kant, 2011, pág. 86). Con lo anterior, se emplea la concomitancia entre el mundo sensible y el mundo inteligible donde el mundo inteligible es “sólo un punto de vista que la razón se ve obligada a tener fuera de los fenómenos para pensarse a sí misma como práctica” (Kant, 1963, pág. 130). En este orden, se constituye la idea de fenómeno como algo que llega a la conciencia por afección de los sentidos.

La relación entre la propuesta Kantiana y el objeto de estudio de este trabajo reside en la consideración de la experiencia como elemento cardinal para la formulación de nuevos conocimientos dados a partir de nuestro entendimiento de las impresiones sensibles. (Kant, 2014, pág. 39) Otro aspecto a resaltar en estos postulados, no es sólo la experiencia y el

vínculo con la praxis en el mundo sensorial, sino también cuáles son las impresiones desde la filosofía trascendental acerca del espacio. Para Kant “el espacio es considerado como condición de posibilidad de fenómenos, no como una determinación dependiente de ellos, y es una representación a priori en la que se basan necesariamente los fenómenos externos.” Las características de esta noción del espacio como escenario dónde se exteriorizan los fenómenos implica el reconocimiento del espacio como infinito, pero, esta representación es dada según el sentido, lo cual indica un juicio empírico o de experiencia. Se puede vaciar el espacio, pero los fenómenos se limitan a un espacio-tiempo afines a los principios apodícticos formulados en su relación.

En las representaciones del espacio y tiempo tenemos *formas* a priori de la intuición sensible, tanto externa como interna, y a ellas debe conformarse siempre la síntesis de aprehensión de la diversidad del fenómeno, ya que dicha síntesis sólo puede tener lugar de acuerdo con tal forma. (Kant, 2014, pág. 158)

Sobre estas formas se establece la relación con el conocimiento según las percepciones que representan las condiciones de posibilidad de la experiencia. En ese sentido el fenómeno revela la esencia, se hace presente el mundo inteligible teniendo conciencia de sí como parte del mundo sensible. La concomitancia de este proceder analítico revira sobre los conceptos puros de la razón, del entendimiento, hacia los principios a priori del conocimiento desde la experiencia. (Kant, 2008)

Dentro de esta tradición filosófica alemana Hegel continua con una estructuración analítica acerca de la fenomenología, en su “Enciclopedia de las ciencias filosóficas” trata el espíritu práctico desde el ámbito dialéctico de los contrario a partir de la moral y el derecho. Es así, que el fenómeno en un análisis del sentimiento práctico emprende una resolución entre la razón y los sentidos. Por lo tanto, categorías como el tiempo y espacio son escenarios de las contradicciones y salvadas por su misma naturaleza multifacética. (Hegel, 2011, pág. 162).

La obra cúlmine de Hegel podría situarse en su disertación sobre “La fenomenología del espíritu” que de alguna manera es la síntesis de sus postulados sobre la “ciencia de la experiencia de la conciencia” (Hegel, 2010). El esfuerzo de este autor es llevar a un nivel de representación el proceso de cognición a través de los fenómenos y describir la esencia como

parte de la conciencia, que a su vez es dada según la percepción sensorial. “La riqueza del saber sensible pertenece a la percepción, no a la certeza inmediata, en la que solamente la percepción tiene en su esencia la negación, la diferencia o la multiplicidad” (Hegel, 2010, pág. 71). Si bien, no se trata de ahondar en las diatribas filosóficas, la conceptualización del fenómeno implica el estudio de lo *subjetivo*, pero en algunos casos examinando la cognoscibilidad de la esencia.

Por otra parte, la fenomenología convenientemente como propuesta de E. Husserl es la búsqueda de la esencia de los objetos y su relación con los sujetos. “El *método* de la crítica del conocimiento es la fenomenológico. La fenomenología es la doctrina universal de las esencias, en la que se halla su lugar la ciencia de la esencia del conocimiento” (Husserl, 2015, pág. 77) Si bien, el término fenomenología es utilizado de forma distinta a las categorías de Kant y Hegel, éstas permiten realizar un análisis de la complejidad del concepto, para evitar reduccionismos o adecuaciones incompletas. El fenómeno es la esencia, es mediante este ejercicio inductivo que se capta la percepción de la esencia, aunque dita del formalismo del método inductivo que analiza un número extendido de casos para formalizar el carácter universal según el fundamento de la inferencia inductiva.

El mundo como fenómeno, es parte de la descripción fenomenológica, como correlación a la percepción de las cosas. “Diferencia fundamental del análisis fenomenológico y el análisis en el sentido corriente” (Husserl, 2009, pág. 44) El método fenomenológico como método *eidético*. Las expresiones sobre el objeto las ofrece la experiencia directa, se infiere lo no experimente a partir de lo experimentado directamente. Es ese “eterno *río heraclitano* de fenómenos” que engloban parte de otros, y se vinculan entre sí. La vivencia se torna objeto cuanto en percepción y reflexión inmediata. Este ejercicio es dado por la experiencia.

Por ejemplo, el sonido dura; tenemos ahí la unidad evidente dada del sonido y de su dimensión temporal con sus fases temporales -la fase del ahora y las fases del pasado. Por otra parte tenemos, si reflexionamos, el fenómeno de la duración del sonido, que es él mismo algo temporal y tiene su correspondiente fase del ahora y sus fases del pasado. Y, en una fase del ahora del fenómeno que entresacamos, no sólo es objeto el

ahora del sonido mismo, sino que este ahora del sonido es ahí sólo un punto en una duración.” (Husserl, 2015, pág. 85)

Desde la revisión de los postulados cartesianos el método fenomenológico de Husserl enfoca la investigación en la experiencia, valiéndose de las premisas kantianas acerca de la experiencia como posibilidad de acercarse al mundo sensorial. Los hechos y sucesos observables refieren dentro del método fenomenológico de distinguir su esencia, no es la inducción mecanizada entre repeticiones y aglutinaciones de características englobadas, sino la descripción de corte fenomenológico como parte de la esfera de la experiencia. Un ejemplo del análisis descriptivo según el método fenomenológico es, según Husserl que, “esta descripción se dedica a hacer ver las relaciones de correlación que existe entre el fenómeno (lo representado) y las modalidades de las representaciones.” (Husserl, 2009, pág. 52) Un poco al seguir el símil de “poner en paréntesis” es dónde el fenómeno es descrito y descuella sobremanera en sus unidades esenciales de los hechos, esto mediante el reconocimiento de la práctica.

Es manifiesto que una captación de esencias plenamente evidente *remite*, sí, a una intuición singular sobre cuya base tiene que construirse; pero no a una *percepción singular* que haya dado lo singular que sirve de ejemplo como algo presente ahora de modo genuino. La vivencia que ahora vivimos se vuelve objeto para nosotros en la reflexión inmediata, y sigue en ella exponiéndose el mismo objeto: el mismo sonido, que era aún tan sólo hace un instante efectivo ahora, siempre todavía el mismo, pero retrocediendo hacia el pasado y construyendo en él el mismo punto objetivo del tiempo. (Husserl, 2015, pág. 67)

Vale recordar que el trabajo de Husserl es una propuesta filosófica, es un método y una aproximación al objeto mediante la relación sobre la esencia de las cosas. Esta corriente filosófica tendrá adeptos en otras ramas de la ciencia, en específico, para este propósito es de interés destacar algunos precursores en el campo de las ciencias sociales que logran matizar la fenomenología como un método aplicable en el terreno del pensamiento sociológico.

En casos particulares, algunos científicos sociales se acercan a los postulados fenomenológicos sin ser declaraciones manifiestas ni compromisos de carácter rígido, tal vez atraídos por las discusiones en boga y el gran interés que suscitó Husserl al construir un

marco de referencia filosófico que acompañaba la posibilidad de un método cercano a las conjeturas que buscaba resolver la reciente escuela sociológica alemana. Max Weber pasaría a la historia como uno de los fundadores de la sociología comprensiva al formular un estudio amplio que contemplaba un método y su aplicación. De este autor subraya para intenciones de este trabajo de investigación, el acercamiento a la construcción de la ciudad en términos históricos, así como su relación entre economía y sociedad.

Como se mencionó anteriormente algunos autores se acercan al método fenomenológico, pero sin ser seguidores puntuales de la corriente husserliana. Weber marca distancia con el positivismo de Durkheim, para establecer una noción de comprensión de los hechos sociales no en sí mismo, sino como parte de una serie de articulaciones dadas en el espectro de las instituciones sociales. Por otro lado, contemporáneo a Max Weber, surge la figura de Georg Simmel, sociólogo alemán que aportará a la sociología no sólo un renovado método metodológico sino un esquema visionario para abordar a los sujetos sociales y sus interacciones con el entorno.

Para marcar un justo balance entorno a Simmel y su relevancia en la construcción de la sociología como ciencia, es razonable indicar que a pesar de no contar con una declaratoria que lo vincule a la fenomenología o lo convierta en adepto a esta corriente, en sus aportes se pueden dilucidar algunos rasgos conceptuales. Tal es el caso de esta relación con los elementos del análisis fenomenológico como la esencia y la forma. En su ensayo “Filosofía de la coquetería” (1909) se parte con el subtítulo de esencia (*wesen*) de la coquetería. Este primer esbozo de aplicación metodológica es sumamente enriquecedor para comprender los gestos y las dinámicas conforme a la práctica cotidiana. Enfatiza en el acto del movimiento, en las formas de ver; así también en el movimiento del cuerpo, en específico de la cadera. Este simple gesto le habrá de valer para explicar las formas de la coquetería. A decir de Simmel:

Aplicaré esta interpretación de la coquetería primero en algunos hechos de la experiencia. Es característica de la coquetería, en su forma más trivial, la mirada por el rabllo del ojo, con la cabeza medio vuelta. Hay en esta actitud un apartamiento mezclado al mismo tiempo con una como efímera entrega: la atención (...) Ese modo de mirar no puede persistir fisiológicamente más de unos segundos, de suerte que al

empezar a ser, prepara ya, por así decirlo, algo inevitable, su cesación y muerte. Tiene el encanto de lo clandestino, de lo furtivo, de lo que no puede durar largo tiempo y en que por lo mismo el sí y el no se mezclan inseparables. La mirada plena, de frente, por muy íntima y anhelante que sea, no tiene nunca ese matiz específico de la coquetería.

A esta misma región de la coquetería pertenece el movimiento ondulatorio de las caderas, el andar contoneándose; no sólo porque ese movimiento acentúa por modo instintivo las partes más atractivas del cuerpo, desde el punto de vista sexual, conservando sin embargo la necesaria distancia y reserva, sino también porque esa manera de caminar nos presenta la imagen del ritmo alternado con que se suceden la oferta y la negativa. (Simmel, 2015, pág. 9)

En Simmel hay una suerte de explicación que mientras argumenta se decanta un método. Los sentidos serán recuperados como elementos para el análisis de un escenario urbano. Simmel se adentra en el estudio de la observación, del juego de las miradas, como actividad para diferenciar las relaciones cotidianas en las metrópolis. El contacto con el otro, inexorable en el orden urbano conduce a ciertos mecanismos de preservación como resultado de las tácticas dadas en las relaciones de la vida moderna. Sus descripciones fenomenológicas establecen el ritmo y el tiempo (*tempo*) en que se ejecuta la cotidianidad en los espacios de interacción.

La obra de Simmel difiere con las corrientes en boga de su época, se separa del tono académico, establece una autonomía frente a las pugnas y tendencia de generar una teoría totalizadora. Se insiste en el reconocimiento del paralelismo con cierta orientación fenomenológica, pero con una soltura y apropiación de suma autenticidad.

Resulta una experiencia frecuente que poderes de índole personal y general que interfieren en nuestra vida de alguna manera sean concebidos como perturbaciones e inadecuaciones; sin embargo, pierden este efecto en el momento en el que aumentan considerablemente la medida de su disponibilidad y pretensiones” (Simmel, 2012, pág. 21).

Es por este motivo que se busca incorporar a Simmel en este trabajo no precisamente por vincularlo, o acuñarle una escuela de pensamiento fenomenológico, sino por su precisión

convinciente para abordar los fenómenos desde las esencias y las formas. Tal es la intención de concentrar las interpretaciones de Simmel como parte nodal de este estudio, en la medida que sus contribuciones resultan pertinentes al establecer un método innovador para el acercamiento al objeto de estudio.

Nuestra manera de interpretar los fenómenos de la vida nos hace sentir en cada punto de la existencia una pluralidad de fuerzas. Cada una de éstas se nos presenta como aspirando a ser limitada, rebosando de su manifestación real; pero al quebrar su finitud contra a las demás, queda convertirla en mera tendencia y anhelo. En toda actividad, aún la más fecunda y que más parezca agotar su potencia advertimos algo que no ha podido llegar a plena exteriorización. Como esto es debido a la mutua limitación que los elementos antagónicos se imponen, resulta que, precisamente en su dualismo descubrimos la unidad de su vida integral. Porque en esta tendencia de toda energía íntima a trascender la medida de su manifestación visible es donde adquiere la vida aquella característica riqueza de posibilidades nunca agotadas que contempla su realidad, siempre fragmentaria; sólo en virtud de ello nos permiten sus apariencias sospechar fuerzas más profundas, tensiones más contenidas, colisiones y paces de especie más dilatada que las patentes en el aspecto inmediato de la existencia. (Simmel, 2015, pág. 27)

En el urbanismo se han incorporado las contribuciones de las ciencias sociales en general, y de la sociología en particular, se marca un parteaguas cuando se discute el sobresaliente ensayo de G. Simmel “La metrópolis y la vida mental” (1903), en este breve estudio se pone de manifiesto el sentido subjetivo de la vida urbana, mostrando relevancia el carácter individual frente al tumulto y las esencias de los estímulos como estrategias para sobre vivir en las metrópolis. “Es por esta razón que lo que aparece de manera directa en el estilo metropolitano como una disociación es en realidad sólo una de sus formas de socialización. (Simmel, 2005, pág. 6). De acuerdo con las ideas anteriores, se muestra un notable ejercicio de análisis los emergentes rituales de la ciudad moderna, el tiempo es ya un factor para imperar el orden, la actitud *blaseé* es un escudo protector y también una medida de relación con el entorno, la desconfianza y la indiferencia son una forma de identificación social.

La importancia de reconocer la esfera de la vida metropolitana facilita la comprensión sobre la problemática de “la integración imperativa de un agregado muy grande de personas con intereses diferenciados en un solo organismo altamente complejo” (Simmel, 2005, pág. 3). Para Simmel la ciudad es parte del movimiento, como una conexión con el desarrollo histórico. Es decir, en la obra de este sociólogo alemán no cabe la injuria, lejos deja la nostalgia por lo “buenas épocas”, toma distancia de las idealizaciones, sus aportes no son recetas, ni calcos ni copias de teorías desarticuladas. El escenario de la metrópoli es el futuro, es el auge y caída de la individualidad, es el proscenio que perfila “el dinamismo de la ciudad: su extraordinaria vitalidad abraza inevitablemente los distintos elementos, por antiguos, extraños o inútiles que resulten, incluso los más renuentes quedan atrapados en la corriente” (Simmel, 2013a, pág. 12). Emplaza la racionalidad como un reflejo, pero en esa atmosfera se disipan los actos de sociabilidad como parte de las relaciones causales.

Se renuevan las formas de interacción, donde para sorpresa del colectivo el estado anímico es de indiferencia, observa los tranvías atiborrados de gente, los nuevos transportes urbanos que conectan las crecientes ramificaciones del espacio urbano son parte de un reciente fenómeno, pero es en el habitáculo donde señala que las relaciones fortuitas y las rutinas sitúan una disociación, se emplea la actitud *blaseé* como la respuesta más docta para estar entre el tumulto.

Hay que admitir que la existencia humana sólo es real en individuos, pero sin que esto reduzca la validez del concepto de sociedad. Si se concibe a éste en su generalidad más amplia, significa la interacción anímica entre los individuos. En esta determinación no hay que dejarse confundir por el hecho de que ciertos fenómenos fronterizos no se le puedan subordinar sin más: cuando dos personas se miran de manera pasajera o se apretujan una contra la otra ante una taquilla de billetes de entradas, por esto no se les considerará socializadas. Sin embargo, aquí el efecto de interacción es superficial y volátil de una manera que dentro de su medida también se podría hablar de socialización cuando se piensa que tales interacciones sólo han de aumentar su frecuencia e intensificarse uniéndose con otras del mismo género para justificar esta denominación. (Simmel, 2018, pág. 31)

Este conocimiento del medio caracteriza la individualidad, la distancia social, el uso de los sentidos, la recatada implementación de la mirada, el contacto negado, la afable indiferencia como técnica y proceso de interacción. Estos aportes no solamente aparecen con precisa vigencia, sino que serán el *leitmotiv* principal para la conformación de la sociología urbana. La tendencia de este pensamiento coloca la ostensible relación entre el individuo, el grupo social y la sociedad.

En el transcurso de este trabajo de investigación se ahondará minuciosamente en las ideas de Simmel. Por otro lado, para continuar con el repaso de autores cercanos a la propuesta fenomenológica se establece la secuencia de una corriente que terminantemente se jactan sin mayor complejo en denominarse una escuela fenomenológica, continuando a su modo, con la tradición filosófica de Husserl. Entre los miembros más reconocidos se encuentra Alfred Schutz, un pensador con severa agudeza y decantación por la argumentación teórica que exploya una tendencia para aplicar la fenomenología como método de análisis de la realidad social.

El desmarque con ciertas tendencias que en la primera mitad del siglo XX habían vulgarizado el uso de la fenomenología a modo de trastocar los juicios cardinales como la categorización de una fórmula inductiva que se alejaba de la experiencia vivida y la relación con la esencia de los fenómenos. Para Schutz (2003, pág. 123): “la fenomenología no estudia los objetos mismos, sino que está interesada en su interpretación”.

Las aclaraciones de Schutz en algunos de sus ensayos versan sobre el método fenomenológico, donde se establece la catalogación de las investigaciones eidéticas, dando pie a estudio enfático de las características esenciales del fenómeno, siendo este no sólo un trazo entre el mundo físico -inteligible- sino que profundiza el análisis en las cualidades dadas por la interacción, es decir por la experiencia. “Sólo mediante el método eidético podemos hallar, por ejemplo, la razón real de las llamadas esferas de incompatibilidad; sólo mediante su suso podemos descubrir y describir la importante relación de fundamentación que subsiste entre ciertos ámbitos ontológicos” (Schutz, 2003, pág.123). La consigna de esta línea del pensamiento es volver al punto de partida y colocar la filosofía fenomenológica como parte de un método en las ciencias sociales. Pues, a decir de Schutz al momento de realizar una

relatoría de respuestas entorno a la aplicación del método subraya una vuelta al flujo vivo de las experiencias del mundo. (Schutz, 2003)

Es este ya un *universo experiencial* donde se describen experiencias originariamente creadoras, donde -según la terminología husserliana- son esferas primordiales para el reconocimiento del fenómeno en el mundo de la vida. “Las figuras concretamente empíricas están dadas para nosotros, en nuestro mundo de la vida, como formas de un material, de una plenitud sensorial; así, están dadas con lo que se representa mediante las llamadas cualidades sensoriales específicas (color, olor, etcétera)” (Schutz, 2003, pág. 133) Es mediante el flujo de experiencias que se localiza la accesibilidad a una explicación de un análisis fenomenológico constitutivo. Ese mundo constituido previamente a nuestra experiencia cotidiana se le acumulan en cierto orden otras esferas mentales.

Schutz renueva la fenomenología con el principio de la comprensión del sentido (*Sinnfundament*), desde una exaltación de la vivencia en el mundo de la vida (*Lebenswelt*). Descrito con anterioridad, la vuelta a un punto de análisis fenomenológico sin interpretaciones ni anexiones teórico-metodológicas de la época, Schutz establece la conexión con la posibilidad de una determinación empírica, bajo una esfera más ceñida como la “esfera mundana de nuestra vida en el mundo”. (Schutz, 2003)

Por un lado, se retoma el concepto cardinal de “reducción fenomenológica” donde de acuerdo con Husserl que nombra *epoché* o reducción fenomenológicas (2015, pág. 83) se genera un paréntesis que observa al fenómeno en su vigente relación con lo observable y la evidencia, “aunque la reducción fenomenológica no exige ninguna facultad mágica o misteriosa de la mente, la técnica de poner entre paréntesis no es nada sencilla si se la aplica con la profundidad necesaria.” (Schutz, 2003, pág.115) Este procedimiento remite a una esfera de la vida consciente donde, de acuerdo con la experiencia (*Enfahrungen*) este “mundo-fenómeno reducido, un objeto se distingue de los otros”. (Schutz, 2003, pág.131) En resumen, se propone un análisis profundo que parten de las interpretaciones de las vivencias conscientes del individuo.

En este sentido se advierten las ideas más acordes a la propuesta de este trabajo de investigación, existe el reconocimiento de diversas escuelas que tratan una formación fenomenológica con variantes y empeños en sumar constructos a partir de otras tendencias

teóricas. En la mayoría de estos casos es posible diferenciar ciertas corrientes que reflejan las vetas del análisis fenomenológico. He aquí que este proyecto en particular lejos está de ambicionar la aprobación de ser considerado un enfoque totalmente fenomenológico. Es en todo caso, un ancla para estipular la construcción de un marco referencial que facilite el análisis y la interpretación de los fenómenos sociales como la movilidad cotidiana y la experiencia en los transeúntes de la ciudad.

Algunos otros autores reforzaran este cometido de llevar el estudio de la movilidad cotidiana como consideración de todo un proceso. Es esto por lo que en un apartado especial se discute sobre la ciudad como un esquema de interpretación histórica-narrativa. El uso de otros recursos y herramientas metodológicas desglosan el afán de implicar diversas visiones para explorar los fenómenos sin caer en los esquemas preconfigurados que en definitiva ya se han mostrado de manera sobresaliente en otros trabajos de investigación. Apuntar esto como advertencia no es un salvoconducto para librar exigencias teóricas, sino para reconocer similitudes y traslapes argumentativos que condiciones un escenario apropiado para la transdisciplinariedad.

Al hacer efectivo lo anterior, también se hace notar la importancia de las aportaciones de Maurice Merleau- Ponty que entre sus obras más destacadas se encuentra “fenomenología de la percepción” publicada en 1945, esta obra será de mayor utilidad para la interpretación de los hallazgos y las relaciones dadas en la experiencia de la movilidad, así como su método para analizar la espacialidad vivenciado y los sentidos desde la percepción.

Existen también algunas notas de carácter aclaratorio dadas por figuras centrales de la sociología contemporánea, que al tiempo de problematizar la dimensión social desarrollan algunas consideraciones al margen de la fenomenología. Es el caso de un escrito planteado por motivos del XVI Congreso de Sociología Alemana en Frankfurt en 1968, donde Niklas Luhmann que, previo a exponer su idea a *grosso modo* de lo que será la Teoría General de los Sistemas Sociales, recapitula sobre algunas nociones teóricas en el desarrollo de la teoría social del siglo XX.

“En la reflexión acerca de las condiciones subjetivas de las vivencias de sentido, se encuentra a los hombres como *alter ego*, siempre ya presupuesto como sujeto constituyente. La constitución de sentido y mundo debe reconocerse como una

rendición (*Leistung*) intersubjetiva – en esto culmina el trabajo de Husserl- frente a este problema. Pero esta constitución intersubjetiva no significa otra cosa que contingencia social del mundo, por ejemplo, el tratamiento de lo dado bajo el punto de vista de otras posibilidades.” (Luhmann, 1986, pág. 105)

Si bien, Luhmann discrepa del trato de la fenomenología hacia el sistema social, encuentra algunos puntos de enlace que con mayor profundidad desglosará en la construcción de su ambiciosa teoría.

La fenomenología se practica como ontología. Esta condición puede al menos hacerse visible, y en la observación de segundo orden puede suspenderse (*aufheben*) sin que se renuncie totalmente a la observación de primer orden, ya que en último término la observación de segundo orden debe observar a un observador. (Luhmann, 2007, pág. 67)

Con lo anterior, es admisible que algunas divergencias sobre la teoría se consideren elementos coyunturales en el ejercicio de la práctica y la exposición metodológica. Por una parte, la proyección de la práctica como componente de la experiencia traza un ejercicio metodológico de recopilación de datos *in situ*, la construcción de narrativas derivadas de estas experiencias tanto del investigador como observador como la producción de datos dados por una observación de segundo orden. Con esto se marcan los límites de la teoría fenomenológica pero tampoco se considera la capitulación de sus constructos.

Este debate se pone de manifiesto para hacer un juicio equitativo donde las proposiciones teóricas se deben tomar con su justa medida. A lo largo de este trabajo de investigación se añaden interpretaciones de diversos autores e investigadores acordes a la cuestión urbana como eje de sus estudios. Como se señaló en el capítulo introductorio, el enfoque es con intenciones de ampliar el panorama de la sistematización del fenómeno urbano en general y de la movilidad cotidiana en particular. En otros capítulos se ofrecerá la relación de la ciudad en un formato de análisis histórico que busca innovar la aproximación con los referentes vinculados a la narración del fenómeno de lo urbano. Quizá esto pueda

ser visto como una digresión, pero, en efecto es una intermediación para enfatizar el estudio de la movilidad desde un análisis transversal.

2.1. Marco Conceptual

El presente apartado de referentes conceptuales dispone una orientación para identificar los constructos cardinales para desarrollar este proyecto de investigación acerca de la movilidad cotidiana. En este orden de ideas habrá que separar algunas tendencias pragmáticas acerca del fenómeno de la movilidad. Tal es el caso, de las consideraciones donde se empata el término de movilidad con transporte, en algunos esquemas de análisis sobre políticas públicas urbana dirigidas a la movilidad se pondera en mayor medida la contemplación de un eje temática circundado en los medios y las infraestructuras del transporte.

Así también este espacio de reflexión detallará las diferencias y conjeturas que convierten a estos conceptos en términos coordinados entre sí. De la misma manera, un objetivo de esta sección de debate refiere al desglose del concepto de movilidad entre sus variantes de aplicación, así como la relación entre las perspectivas teóricas para el análisis a partir de los nuevos paradigmas.

De acuerdo con lo anterior, una visión recurrente en la mayoría de los tratados de índole urbanística sobre la movilidad gira en torno a los postulados de análisis enfocado en mediciones que detallan las formas y modos en que se realizan los traslados tales como, la relación de origen y destino, también se relaciona el tiempo como un factor para evaluar la eficacia según la distancia recorrida.

Lo anterior se limita a observar la movilidad urbana como un servicio, deja de lado las condiciones y percepciones de los transeúntes a partir de los cuales se dota de una experiencia derivada de sus traslados por la ciudad. Se abre así una breve recopilación de ideas precisas para revelar las orientaciones teóricas y -principalmente- analíticas sobre los conceptos que concatenan, en términos de análisis, la noción de la movilidad.

2.1.1. Movilidad

El paradigma de comprender la movilidad desde una condición ceñida en el transporte se desarrolla en las líneas de estudio con apego a los métodos cuantitativos, es así que gran parte de los estudios de movilidad – en correspondencia al transporte- se asocian a la ingeniería. El esquema de modelaje de la relación del transporte y la movilidad establece observaciones medibles como referentes de análisis, entre estos se establecen dimensiones en distintos niveles de la intervención social. Es decir, el ejercicio analítico de organizar un modelo sobre la movilidad que contempla factores de corte individual -grupal como el cuestionamiento del viaje en términos de origen y destino, o de la motivación del traslado, el costo, con lo cual se adjudican propuestas para la toma de dediciones por parte de las autoridades correspondientes. En cierta medida este formato de análisis macrosocial configura en un nivel global la problemática, por lo tanto, las respuestas son señaladas a nivel de mejoras en la infraestructura de los transportes para favorecer los traslados.

Si bien, no se puede romper de tajo con este paradigma, se consideran lineamientos distintivos para abordar la problemática de la movilidad. Las observaciones de carácter cualitativo, con acercamientos al fenómeno de la movilidad desde sus prácticas cotidianas ofrecen una panorámica que complementa al aporte estructurado en elementos estadísticos genéricos.

Para abordar la movilidad urbana se debe reconocer el impacto que ha suscitado en la construcción de las nuevas metrópolis. La idea de trasladarse era un atisbo de la utopía de la modernidad. Las grandes narrativas de la época especulaban sobre la infinitud del espacio y la velocidad como aliciente para medir el progreso. Como muestra se conserva en la obra de Jules Verne una serie de relatos vinculados a los viajes. Desde estas nociones de la denominada narrativa de ciencia-ficción, se explora ese espíritu de la modernidad por conquistar la velocidad y el espacio. En el caso específico de “La vuelta al mundo en ochenta días” publicada en 1872, donde para cumplir el reto de recorrer el mundo se hace gala de todos los medios disponibles de la época: “Phileas Foog, había empleado todos los medios de transporte, vapores, ferrocarriles, coches, yates, buques mercantes, trineos, elefantes. (...) Pero ¿qué había ganado con esa excursión? (...) Nada, se dirá” (Verne, 2014, pág. 259). En efecto, ese peculiar *gentleman* habría de ganar una apuesta, pero la experiencia que le ofreció realizar ese viaje será lo que lo atesore. Este breve aporte es, sin lugar a duda, un reflejo de

su época. La movilidad se consideraba en relación profunda con el avance tecnológico. Es así como, en este esbozo se establece el vínculo con los actores sociales y sus vivencias en el espacio urbano.

El espacio urbano, no se considera como un lugar que pueda ser habitado, sino más bien, se le supone como un espacio de “tránsito” y, por lo tanto, aparentemente no existe permanencia en él; sin embargo, la diferencia entre un usuario y habitante es el punto clave para entender que cualquier espacio utilizado por el ser humano, sea de manera permanente o transitoria, debe cubrir todas las características de comodidad y en ello radica la habitabilidad del mismo. (Valladares *et al*, 2015, pág. 21)

Al comienzo del siglo XX las nuevas dinámicas en el espacio urbano apuntaban hacia la movilidad con la aparición del automóvil -de motor de combustión interna-, transformando así la morfología de las urbes. Un dato por destacar es que, a pesar de la aparición de diversos medios de transporte, estos no se suprimen, si acaso disminuyen su presencia y disputan una menor aprobación como opción de traslado, pero persisten hasta nuestros días con innovaciones técnicas. Con el automóvil se establece el paradigma de la movilidad motorizada que trastoca el flujo vial de las ciudades.

La vida urbana adquiere un *nuevo* sentido en la medida de la exponencial relación con el movimiento, donde “la movilidad pone de manifiesto su capacidad de adaptación” (Duch, 2019, pág. 105). Las interacciones sociales se disipan en el espacio urbano, la especialización del espacio constituye el reto de lo presencial como entidad reguladora entre lo interno/externo. Para Bauman “En el ‘estadio líquido’ de la modernidad, la movilidad es el material con el que se construye una nueva jerarquía de poder, el factor primordial de estratificación, en tanto que la velocidad y la aceleración son las principales estrategias apuntadas a volcar ese factor en favor de uno” (Bauman, 2011, pág. 203). En este sentido, la velocidad no es sólo un factor de medición para determinar la secuencia de los viajes, es también la implicación de nuevos elementos de la realidad social en conjunto con las innovaciones tecnológicas que proporcionan el acceso a la dinámica de la urbe en medida de las complejas experiencias del transeúnte.

De nueva cuenta, en estos saltos cuantitativos y cualitativos acerca del fenómeno de la movilidad, en los albores del nuevo milenio, se pretende romper con el “paradigma de la movilidad” en medios individualizados y retomar con nuevos bríos la movilidad urbana colectiva. Bajo estas premisas de análisis las diferenciaciones que Urry (2009) plantea acerca de la movilidad y su trato en las discusiones teóricas, se decreta un concepto de movilidad con mayor enlace que permita examinar las consecuencias y motivos a nivel individual, que a vez generan redes de reciprocidad para organizar la vida cotidiana.

Para Urry (2009) la movilidad es un fenómeno social y espacial, con la característica inusual que también incluye a los objetos, a la comunicación y las experiencias de los sujetos. Bajo este amplio concepto de movilidad se ejecuta el análisis a un nivel general, pero, según el autor, esto tiene como consecuencia la falta de un anclaje que favorezca la capacidad de descripción de los cambios en los fenómenos sociales actuales.

En este trabajo se suscribe la noción de movilidad conforme a la propuesta de una innovación en términos de construcción de un paradigma que define el estudio de los comportamientos de los individuos a través de los territorios vividos. Este análisis de la movilidad se soporta en la estrategia de concatenación de las pautas y los flujos socioespaciales acontecidos en la vida cotidiana.

La movilidad cotidiana es un fenómeno urbano de relevancia cardinal en la experiencia de los individuos dentro de un contexto urbano, en esta dinámica se presentan variables territoriales que se relacionan con las categorías económicas, culturales y sociales. (Miralles y Cebollada, 2009; Sheller y Urry, 2006) En la enunciación de este “paradigma de la movilidad” se interrelacionan perspectivas que complementa la relación de las categorías de análisis sobre la distancia y el tiempo dando un enfoque que compensa la búsqueda de los significados en la trama de las relaciones desde la experiencia del sujeto.

Dentro de esta misma línea del “paradigma de la movilidad” se intercala el concepto de *motility* para enlazar las problemáticas de la movilidad como parte del desplazamiento en el espacio en términos de los medios y las necesidades. El desarrollo de este concepto para analizar la propuesta desde el “paradigma de la movilidad” es posicionado por V. Kaufmann, en la misma sintonía que los aportes de J. Urry.

Motility is defined as all of the characteristics of a given actor that allow him/her/it to be mobile (i.e. physical skills, income, aspirations (to move or be sedentary), the social conditions of access to existing transportation and telecommunication systems, and acquired skills (job training, a driver's license, international English for travel, etc.) Motility therefore refers to the social conditions of access (the conditions required to use the offer in the broadest sense of the term), the knowledge and skills (those required to make use of the offer), and mobility projects (the actual use of the offer that makes it possible to realize them) (Kaufmann, 2014, pág. 7)

El concepto de *motility* se relaciona con las habilidades y capacidades de individuo para adaptarse a las dinámicas de los flujos, donde se acoplan estrategias para cubrir la movilidad al aplicar el uso de diversos medios de transporte, así como reconocer otras formas de acceso a la información para facilitar los traslados, esto implica el empleo de herramientas tecnológicas. (Aplicaciones de telefonía móvil, uso de redes sociales, GPS, mapas virtuales, trazados de rutas por medios electrónicos, entre otros.) (Kaufmann *et al*, 2004)

The degree of motility capital then constitutes an indispensable resource to enable people to get a round the many spatial constraints that bind them. Quality of life often depends on the ingeniousness of the solutions invented and applied” (Urry, 2009, pág 39)

Motility seems to be a particularly indispensable resource for overcoming the spatial and temporal friction we experience in our daily lives. Individuals can have little motility or a great deal of it, and, most importantly, can have it in different ways. The quality of our lives and chances of improving our social status often depend on it. (Kaufmann, 2014, pág. 10)

De acuerdo con esta conceptualización sobre la movilidad, el empleo del constructo *motility* es parte de una diferenciación que liga en mayor medida a la experiencia de la vida cotidiana en función de la movilidad espacial. En estas dimensiones de análisis se encuentra la accesibilidad y la competencia (*competence*). La noción de *accesibilidad* en correlación con la movilidad es un esquema de limitantes dadas por factores económicos, culturales, espaciotemporales, de infraestructura, de oferta de servicios y de seguridad. Por otro lado, el elemento de *competencia*, entendido éste en la acepción sajona de habilidad, cristaliza la

destreza que puede ser adquirida conforme a la experiencia que contempla un factor estratégico de las prácticas sociales en el reconocimiento de las pericias de la movilidad.

Por lo tanto, se puede argumentar que cuando se usa el término movilidad se debe hacer referencia a su carácter múltiple, a su heterogeneidad que lo relaciona con los diversos campos de la vida social. Cuando se analizan las movildades se establece un vínculo con las trayectorias de vida de los sujetos, con las consecuencias de una estructuración del territorio, con los elementos prácticos y simbólicos del espacio social.

A partir de estas ideas es posible diferenciar el concepto de *movilidad*, utilizado en referencia a las metrópolis. Vale aclarar para evitar confusiones que el concepto *Movilidad* en algunos campos de las ciencias sociales guardan relación con la noción de movimiento pero con peculiaridades sobre diversos fenómenos, por ejemplo en el sentido más amplio de movilidad -salvo en la línea de los estudios sobre asuntos urbanos- la movilidad implica una conexión con la migración, con escalas macrosociales, en aspectos más puntuales se le denomina movilidad espacial, en ocasiones utilizado a razón de una cierta asociación equivocada con el término de movilidad residencial.

Quizá con mayor detalle de distinción se encuentra el concepto de movilidad social, que se emplea para determinar una cuestión relacionada con los grupos sociales definidos por características económicas, como acceso a los bienes y servicios, así como las condiciones para el ascenso en la escala de las divisiones sociales entorno a la distribución del ingreso. Al realizar una exhaustiva revisión de la literatura sobre estos conceptos se detecta un empleo de forma desigual hasta el grado de parecer en algunos puntos contradictorio, por lo que en ocasiones corresponde a una adaptación de un concepto que se operativiza según el enfoque de análisis y las determinaciones del objeto de estudio, en otras situaciones se da el caso de algunas adecuaciones de la traducción o el uso en estudios con apego a las ciencias experimentales.

Así también, el uso del término movilidad urbana engloba las características que estructuran los cambios morfológicos entorno al espacio, a la ciudad a las regiones. Al margen de este empleo diverso del término movilidad urbana se asocia al modelo que circunda los principios económicos de oferta y demanda. La línea divisoria es muy delgada, pues en la extensa literatura sobre el tema se relaciona la movilidad con el transporte y las

infraestructuras, por lo cual desde un análisis de corte cuantitativo se premia a la construcción de propuestas, proyectos y planes urbanos que se sustentan en encuestas, censos económicos y de demográficos, así como cuestionarios que eximen las conexiones con los individuos en particular frente a una problemática que se aborda en términos estructurales y funcionales.

Por lo tanto, la movilidad cotidiana es también puesta a ciertas directrices que marcan tendencia univocas, como la relación con la movilidad obligada, es decir aquella que establece un enfoque de la movilidad en función de los trayectos diarios en forma pendular, los cuales encuadran funciones productivas y de formación académica. La presentación de estas divergencias guardan ciertos fundamentos cardinales, pero para uso preciso de esta disertación se empleará el término de movilidad cotidiana no sólo como el esquema pendular, sino que ahondará en la peculiaridad de las movیلidades desde lo cotidiano en medida del impacto en la calidad de vida de los individuos al considerar los modos de desplazamiento, el tiempo invertido, la producción del espacio, las experiencias que respaldan las estrategias y conocimientos para cubrir las necesidades dentro de la dinámica urbana.

Entre los traslape posibles en el uso del término movilidad cotidiana se aprecia un compendio dado en los factores de la movilidad ligada a los viajes con relación a los centros laborales definido este como *commuting* (Herce, 2009; Sheller y Urry, 2018; Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Pero, además de lo anteriormente descrito se contemplan los trayectos coyunturales, las sincronías entre otras variables que involucran el ocio, el estudio y el consumo, Este tipo de análisis de la movilidad cotidiana contempla el impacto en las dinámicas de la vida cotidiana y los mecanismos adaptativos en las dimensiones socioespaciales.

Por lo tanto, la movilidad cotidiana como concepto operativo en este documento se articula con los hábitos de la movilidad en lo cotidiano, el derecho a la ciudad, la integración a los espacios de vida, el acceso las dinámicas urbanas, así como los elementos para cubrir estas necesidades -acorde al constructo de *motility*-, donde se apremian los saberes y las prácticas como parte de la competencia para efectuar la movilidad en las metrópolis. Entonces se puede añadir que la movilidad cotidiana no sólo se concentra en los desplazamientos rutinarios, ni se enfoca únicamente en los medios para cumplir esta acción,

sino que relaciona las dinámicas y las experiencias de los transeúntes en las redes complejas de la movilidad y su influencia en la vida cotidiana.

2.1.2. Vida cotidiana

En el terreno de las disputas teóricas algunas percepciones son piedras angulares para determinadas posturas. Existen constructos que se complementan, que al parecer se logra un consenso y salvo minucias de su aplicabilidad las diferentes corrientes del pensamiento adaptan y adoptan dichas nociones. En el caso de los conceptos *vida cotidiana*, lo *cotidiano*, *cotidianidad*, resultan ser dejados en una segunda línea del análisis de las problemáticas, se asumen tendencias pragmáticas que sitúan a la cotidianidad como *algo ya dado*. En el espectro de la cotidianidad se configuran los fenómenos sociales, es tal la importancia que se suprime como hallazgo teórico conceptual.

Sin emplear un método del *todo vale*, o mezclar teorías y conceptos, detallar la idea de lo cotidiano refiere a una organización, a una organización del tiempo y del espacio dado por los individuos bajo circunstancias domeñadas por sus actividades en las esferas tanto públicas como privadas de la vida social. La vida cotidiana conserva su propio ritmo, se dan las experiencias de forma que a simple vista se puede caer en el error de señalar un cierto mecanismo, pero, así como no es la contradicción entre las esferas de lo privado como rituales, o de lo público como las rutinas, sino es la actividad dialéctica del individuo frente a su contexto, su historia personal.

La vida cotidiana es vista con cierto halo de repetición, aburrimiento que se refleja en roles impuestos inexorablemente, pero “la rutina de nuestra vida cotidiana no es ciertamente una simple secuela de nuestra animalidad superada constantemente por la actividad del espíritu. (Levinas, 1993, pág. 100). Está en ese ámbito cotidiano una lucha para sobrevivir, es parte de la existencia de la colectividad, se interiorizan las reglas, se pactan los ritos y se armonizan los rituales como “necesarios y contingentes”.

Por otra parte, el debate que aborda Norbert Elias (1978) acerca de la vida cotidiana, pone de manifiesto su ruptura con un concepto que parece ser usado a modo de carta comodín, que según sea la tendencia y orientación del análisis se emplea de forma aleatoria.

Elias enfatiza en su disertación la disputa por encontrar en lo cotidiano una estructura de propiedad autónoma en relación a otras esferas de la vida social.

En los trabajos de investigación de N. Elias como “El proceso de la civilización” (2016 [1977]) explora como las categorías sociales son analizadas en términos de un movimiento pendular, por lo que propone realizar los juicios con una carga anímica desde la práctica (*praxis*). “Se maneja mucho mejor la problemática de la sociología sino se hace abstracción de los movimientos, del carácter procesual” (Elías, 2008, pág. 137). Es decir, que se expresan las configuraciones conceptuales a modo que se trata a los objetos de estudio sin sus relaciones contextuales.

Se toma así la idea de la vida cotidiana como “premisa no explicitada”, donde se marca un antagonismo con los discursos históricos en la medida que se indaga una relación estructural paralela a la vida social. La clasificación de usos sobre lo *cotidiano* ejemplifica como se relaciona la idea de rutina, la noción de la vida laboral, las dinámicas del vulgo, así como sus contraposiciones dadas por la vida de los gobernantes y poderosos, los sucesos de carácter histórico y los pensamientos reflexivos. [Ver, (Elias, 1978)]

Por lo tanto, Elias (2016) señala la infertilidad del análisis dado por la contraposición del *individuo aislado*, así como constreñir el estudio en una categoría ambigua como la de *sociedad*. De tal forma que la relación con el espacio de lo cotidiano en rubros como lo privado/intimo, refiere también a sus prácticas y dinámicas procesuales en el ámbito social. La vida cotidiana es una interacción dadas por el ritmo de los microrituales (como duración) de la experiencia.

Las actividades “obligadas” han crecido en forma sustancial en la vida moderna, al grado de representar una parte considerable del tiempo de la vida del individuo. La presencia de crecientes regulaciones estatales, la relación corporativizada con las actividades esenciales de la vida cotidiana, la compra de alimentos y otros bienes considerados básicos, sin contar el crecimiento exponencial de los tiempos de transporte, son todas condiciones que imponen ritmos de vida acelerados y una creciente demanda de atención a actividades obligadas, en detrimento del tiempo libre. (Hiernaux, 2000, pág. 102)

La vida cotidiana cuenta con su propio orden, su ritmo y efecto frente a las dinámicas del día a día, algunos autores lo colocan en una especie de actividad irracional, pero, desde lo cotidiano se encuadran lógicas simbólicas que dotan de sentido a las prácticas sociales. “La desmesurada aceleración de los ritmos cotidianos impone casi necesariamente una “macanización” irreflexiva del pensar, actuar y sentir del ser humano.” (Duch, 2019, pág. 50) Los espacios de la cotidianidad se buscan ejemplificar en territorios fijos, en actividades concretas con órdenes y lógicas superpuestas, por lo que en medida de las contradicciones la orientación de un orden cotidiano no es sino una conjetura argumentativa. (Habracken, 2000)

En otros ejemplos sobre el debate de lo cotidiano se observa, ya no la discusión teórica como factor de profundidad analítica, sino sus implicaciones prácticas -que no pragmáticas- en las cuales se exploran los diversos ámbitos que circunscriben a la vida cotidiana. Tal es el caso de Jesús Ibáñez (2014) en su texto “Por una sociología de la vida cotidiana” donde hace un repaso de algunas reflexiones que estipulan un acercamiento como observador desde un pensamiento de lo social a través de los escenarios cotidianos.

El sociólogo español Jesús Ibáñez (2014) explora las minucias de lo cotidiano con una mirada longitudinal sobre algunos hechos que marcan el acontecer de la vida social. Sin ínfulas de teorizar y distanciarse de los hechos ni de las secuencias, puntea un horizonte que abarca desde la discusión científica, con aportes a la interpretación literaria de géneros mal llamados “menores” como la ciencia-ficción, y desde la tribuna de una columna periodística dialoga con lectores que reflexionan a su lado sobre el carácter axiológico de las coyunturas cotidianas.

Otra obra que será tomada a detalle para el proceso de interpretación es “La invención de lo cotidiano” de Michel De Certeau (2007) quien, desde un enfoque transdisciplinario, (quizá sea difícil de encuadrar en una escuela de pensamiento o tendencia unívoca de organizar el análisis de la realidad social), aborda la noción de lo cotidiano desde la práctica. De hecho, a decir de De Certeau: “Quisiera seguir algunos procedimientos -multiformes, resistentes, astutos y pertinaces- que escapan a la disciplina, sin quedar pese a todo, fuera del campo donde ésta se ejerce, y que deberían llevar a una teoría de las prácticas cotidianas, del espacio vivido y de una inquietante familiaridad de la ciudad” (De Certeau, 2007, pág. 108)”

De Certeau vincula las prácticas cotidianas con el acontecer, tanto en el espacio donde se efectúan la socialización como en los espacios dotados de un carácter simbólico, no busca un modelo de la cotidianidad, sino un relato del movimiento, de los desplazamientos en la ciudad, de los transeúntes y sus actos tráfugas de la rutina desde sus prácticas cotidianas. Analiza así la cotidianidad como una invención, como una percepción, adrede suma los recuerdos, los imaginarios, los discursos simbólicos que dotan de sentido a la relación entre el transeúnte en su andar por la ciudad y la experiencia de la movilidad.

En otro orden de ideas, la noción de lo cotidiano se aborda desde la propuesta de la microhistoria, donde se enlazan los indicios y acontecimientos que reflejan una cotidianidad, en términos concretos e históricos, para explicar las grandes narrativas de la Historia. Esta postura establece un vínculo con una ruptura de análisis de la Historia a “gran escala” y acopla los elementos cotidianos para constatar o refutar las tendencias macrosociales de analizar la realidad en función de las estructuras aglutinantes.

Lo cotidiano como parte de una reescritura de la Historia ahora en términos regionales o locales, que se nutre de lo anecdótico, de las “pequeñas cosas” o de sitios específicos dentro del marco de un acontecimiento trascendental, “sin embargo las pequeñas dimensiones son rescatadas por la tipicidad” (Ginzburg, 2014, pág. 354). En las obras de Carlo Ginzburg (2014, 2018) se codifican los acontecimientos desde una ruptura con la linealidad histórica y las categorías socioeconómicas como determinantes, se deriva en un método narrativa exhaustivo de una *cotidianidad* que respaldan a los hechos y exploran los acontecimientos desde una visión a *ras de suelo*.

Por último, en este recorrido acerca de la noción de lo cotidiano desde diferentes posturas es notable una conjugación que señala a lo cotidiano como cardinal en la relación entre la práctica y la teoría de las categorías sociales. En la visión de la escuela marxista del campo socialista con una postura no ortodoxa, se da una aproximación al concepto de vida cotidiana como parte de la interpretación filosófica de los procesos del cambio social. En específico se mencionará a dos filósofos: Agnes Heller y Karel Kosík.

Ambos autores localizan en las diatribas de la cotidianidad una pugna con los esquemas totalizantes dados por categorías económicas o históricas. De forma que en el afán de asirse a una respuesta que les dé luz sobre la relación del individuo frente a su realidad

concreta e inmediata se relacionan como factores de análisis contrapuestos la noción de la vida cotidiana y la Historia.

La cotidianidad no es alterada por acontecimientos inesperados, por fenómenos negativos. A la cotidianidad pertenece también la excepción cotidiana. (...) En la vida diaria el individuo se crea relaciones sobre la base de su propia existencia, de su propia posibilidad y actividad, y, por ello, considera esta realidad como su propio mundo. (Kosík, 1967, pág. 93)

Karel Kosík es un sin duda un filósofo esclarecedor, despojado de los dogmas y sectarismos de su época, su obra es una propuesta con nuevos arrojios a repensar la cotidianidad en las esferas de la economía, la filosofía y la política. En la cotidianidad se encuentran las esencias -subraya Kosík-, es en ese proceso de reconocimiento de las dinámicas sociales donde el sujeto se hace acreedor a un ejercicio racional sobre su papel en la sociedad como estructura. La vida cotidiana no es sólo la rutina, sino es una construcción de acontecimientos que facilitan aprehender el mundo de los social por vía de la experiencia cotidiana.

En el caso de la filósofa húngara se define la cotidianidad como una característica en la cual el individuo está inmerso y desde esa condición realiza todas sus actividades y desarrolla sus habilidades de socialización. “Son partes orgánicas de la vida cotidiana la organización del trabajo y de la vida privada, las distracciones y el descanso, la actividad social sistematizada, el tráfico y la purificación” (Heller, 1986, pág. 40) La heterogeneidad es la característica de la vida cotidiana. La característica de la vida cotidiana -según Heller- es la espontaneidad. Se asimilan estas condiciones a partir de *motivaciones efímeras* según la posibilidad y probabilidad de los acontecimientos.

La espontaneidad caracteriza tantos los motivos particulares (y las particulares formas de actividad) cuanto las actividades humano-específicas. El ritmo fijo, la repetición, la rigurosa regularidad de la cotidianidad no están en modo alguno en contradicción con esa espontaneidad, sino que, por lo contrario, lo uno implica lo otro. (Heller, 1986, pág. 55)

A modo de cierre, se puede observar que en ambos autores se compensa una visión renovada del método dialéctico para interpelar una categoría frente a sus condicionantes. Es así como, en el balance de la exploración sobre el concepto de vida cotidiana y sus semejantes, se puede añadir que es un espacio de la vida social que se construye mediante el seguimiento de rutinas en función de un ritmo con el cual se cumplen las actividades de desarrollo del ser humano. Es en esta esfera de la vida cotidiana que se pueden expresar a detalle las conjeturas que circunvalan las características del desarrollo individual, dadas en función de las prácticas, y como resultado analítico, es posible acoplarlo a la noción de calidad de vida.

2.1.3 Calidad de vida

El término *calidad de vida* presenta un abordaje dual; considerando aspectos económicos desde modelos cuantitativos y, por otro lado, elementos subjetivos que dotan una aproximación perceptible del ambiente y el contexto en que viven los individuos de una comunidad. La flexibilidad del concepto calidad de vida facilita la conjunción de factores para destacar la lógica del impacto de una problemática puntual en relación con el desarrollo social. El uso común del término se deriva en un primer momento de las ciencias de la salud y se consolida como parte de los marcos de análisis en los estudios sociales por su propio carácter holístico.

Las discusiones, tanto teóricas como prácticas, que subyacen en los postulados del presente trabajo reconocen algunas áreas de oportunidad dentro de las investigaciones de gran alcance. Estas intervenciones de reconocimiento de las realidades sociales -que en su mayoría son auspiciados por instituciones gubernamentales- buscan como objetivo cardinal una implementación de acciones desde la plataforma de políticas públicas. En dichos estudios se muestran resultados parcelados, se estipulan lineamientos con cierta rigidez que sólo logra recaudar las necesidades de la población, pero, se limita la voz colectiva como parte de presentación de escenarios de perspectiva y prospectiva.

Retomando el concepto *calidad de vida*, según la Organización Mundial de la Salud (1996), se expande el panorama para disponer de una relación integral de las condiciones

sociales de una población. Los indicadores para la medición de la calidad de vida abordan elementos que favorecen la equidad, seguridad y sostenibilidad (EcuRed, 2015), tales como:

- Equidad
- Empleo y Seguridad y Asistencia Social
- Alimentación y nutrición
- Salud Pública
- Educación
- Cultura y arte
- Deportes
- Viviendas y Servicios Comunales

Los postulados del urbanismo moderno esbozados en la Carta de Atenas (CIAM, 1957) consideran una ciudad funcional que contempla cuatro rubros para su habitabilidad: residencia, recreo, laboral y circulación. En este apartado de circulación se aborda la movilidad de forma integral. Los apuntes de Le Corbusier (1981) indican una serie de distinciones entorno a la movilidad según las necesidades de los habitantes. Por lo tanto, la reestructuración del entramado vial corresponde a las diversas funciones y actividades que se presentan en la ciudad. Añade a esto último la concatenación de las necesidades humanas y los planes urbanísticos que fortalecen el discurso de inclusión y diversidad en el uso del espacio público.

Por lo tanto, en el mismo orden de ideas es posible enunciar que la movilidad cotidiana es una necesidad y, desde esta perspectiva, los elementos considerados como satisfactores son el componente para trazar el nivel de calidad de vida y habitabilidad urbana. Para Castro (1999) “la habitabilidad es un concepto referido a la satisfacción que uno obtiene en determinado escenario o grupo de escenarios; es el atributo de los espacios construidos de satisfacer la necesidades objetivas y subjetivas de los individuos y grupos que la ocupan.” Así mismo, Bentley *et al* (1985) destaca cualidades que señalan la calidad del diseño con los que se logran entornos exitosos, según su idea original *–responsive environments–* “interpretando una serie de cualidades integradas por permeabilidad, vitalidad, variedad, legibilidad y robustez” (Moreno, 2008, pág. 51).

En el caso de la movilidad urbana y la calidad de vida se expresa el deterioro de las condiciones de vida, así como problemas medioambientales que repercuten en la salud de la población. A modo de glosa, se admite que el estudio de la calidad de vida en las grandes ciudades de México ha acumulado gran cantidad de investigaciones y datos.

Si bien, lo anterior refuerza las perspectivas globales de la problemática, se favorece la evaluación de las condiciones materiales desde categorías como la distribución del ingreso, la relación del uso y tenencia de la tierra, y en el caso de la movilidad urbana el punto de origen y destino, lo anterior desde una visión cuantitativa que suma a los indicadores como el PIB, índice Gini, y algunos más especializados para postular un cuadrante de la calidad de vida.

Los efectos que los problemas de transporte generan en un nivel psicológico no son muy conocidos, al menos en México, pero es obvio que la vida personal, particular del sujeto específico, aprehende y re-crea la realidad específico, aprehende y re-crea individualmente con un mayor agrado y por tanto de eficacia en sus objetivos en la realidad externa, como miembro de grupos o masas; esto además de los procesos endocrinológicos que se procesan metabólicamente a partir de un contexto satisfactorio o exigente e insatisfactorio.

La calidad de vida es el conjunto de diversos factores que constituyen la relación entre la satisfacción de las necesidades y la armonía con el entorno desde niveles tanto objetivos como subjetivos. El bienestar subjetivo surge como propuesta de medición de los satisfactores que, considerados más allá de elementos cuantificables, principalmente en términos económicos como el ingreso *per capita*.

En México, el INEGI incorpora a su cuadro metodológico “el enfoque de Medición del Progreso de las Sociedades que surge de un consenso internacional en el que ha influido de manera sobresaliente el reporte de la Comisión Sobre la Medición del Desempeño Económico y el Progreso Social (Comisión Stiglitz-Sen-Fitoussi)”. (INEGI-BIARE, 2018) El bienestar subjetivo ofrece un análisis desde la perspectiva de los sujetos sobre su propia realidad, su contexto y las valoraciones que surgen de estos; los aspectos a contemplar son: “1) Satisfacción con la vida en general y con ámbitos específicos de la misma, denominados dominios de satisfacción; 2) Fortaleza de ánimo y; 3) Balance anímico, que explora la

prevalencia de estados anímicos positivos o negativos en un momento de referencia” (INEGI-BIARE, 2018).

De acuerdo con Rojas (2011), el bienestar subjetivo reflexiona sobre los postulados esquemáticos que buscan interpretar las condiciones de los individuos desde la imputación de factores metodológicos dados desde la validez unívoca de la academia o los “especialistas” en la materia. Las aportaciones de Mariano Rojas (2007, 2008, 2011) son, además de la crítica más condensada a las teorías dominantes acerca del bienestar desde la visión econométrica, la irrupción de un paradigma analítico que emprende el reto del reconocimiento del sujeto frente a la realidad macrosocial. Rojas (2011, pág. 64), retomando las ideas de Veenhoven (1984) el cual “afirma que el bienestar subjetivo sólo puede medirse mediante la pregunta directa al sujeto y que no hay espacio para especular sobre el bienestar de una persona con base en sus posesiones, su expresión facial o comportamiento.” Es entonces desde un sentido de la experiencia y la vivencia de los individuos que se plantean las condiciones para configurar una categoría del bienestar alejada de las proposiciones de la lógica económica.

Aunque la encuesta del INEGI (2019) tiende a ser un análisis global de la situación y su medición resulta escueta al valorizar las respuestas en una escala decimal, logra esbozar los matices y contradicciones del complejo constructo del bienestar. La contribución de los estudios de Rojas (2005, 2007, 2008, 2011) arrojan luz sobre las consideraciones del bienestar subjetivo de la población mexicana, destacando el eje de la familia como un elemento rector para determinar el grado de satisfacción según sus condiciones de vida. Si bien es una contribución que posiblemente sea considerado un lugar común, se resalta el hecho de la influencia del ámbito familiar en los rubros de convivencia, relaciones personales, seguridad, empleo y salud.

Este hallazgo puede ser cotejado con los estudios antropológicos clásicos, en especial con las disertaciones de Oscar Lewis, “Antropología de la pobreza” (1961), “Los hijos de Sánchez” (1964), en los cuales se logran establecer los vínculos familiares como el nodo de las redes sociales para subsistir ante situaciones de pobreza (material). Señala Lewis (1961, pág. 17): “Me impresiona la extraordinaria similitud en la estructura familiar; en la naturaleza de los lazos de parentesco; en la calidad de relaciones esposa-esposo y padre-hijos; en la ocupación del tiempo; en los patrones de consumo; en los sistemas de valor y en el sentido

de comunidad encontrado en las clases bajas (...). Lo anterior concatena las ideas de Rojas (2011, pág. 73) sobre “la multiplicidad de factores que pueden ser relevantes para el bienestar.” Es así como en sumatoria se apoyan en las relaciones familiares como el vínculo cardinal para describir el bienestar subjetivo desde apreciaciones afectivas que, sin duda, son relevantes para la satisfacción de vida. La familia no es sólo el estudio de los nexos de parentesco, sino es aquel grupo que se torna en el soporte para sobrellevar y tomar decisiones en otros rubros importantes como las relaciones laborales, la elección de lugar de residencia y el desarrollo profesional.

Capítulo 3. Metodología.

En el presente trabajo se incorpora al estudio de la movilidad cotidiana desde el reconocimiento de experiencias y la relación con el espacio urbano. En el capítulo anterior se aborda una estructuración teórico-conceptual para analizar el fenómeno de la movilidad urbana. Se continua con la disertación sobre la exploración metodológica desde un proceso de reflexividad constante que acompañan a las herramientas para el análisis y los supuestos teóricos en que se sustentan.

El debate sobre la movilidad cotidiana en la ciudad desprende varios frentes de análisis, refiere a una solicitud coyuntural de dinámicas urbanas en relación con los actores sociales; así mismo, propone una relación multidisciplinaria de enfoques teóricos-metodológicos para la argumentación de la realidad social contemporánea.

La dinámica de la movilidad cotidiana refleja diversas problemáticas urbanas que precisan abordarse no sólo en términos de cantidad sino de calidad. Tales dificultades dentro del entorno urbano implican cuestiones como el tiempo, contemplado desde la espera del transporte, el traslado, el trasbordo y las eventualidades que llegasen a ocurrir; así como la distancia, los trayectos entre los centros laborales o educativos y las zonas residenciales. También se incluyen complicaciones propias de la tecnología empleada para la movilidad. En la mayoría de las ciudades latinoamericanas el transporte urbano se rige por equipos con uso de energías fósiles; además de las implicaciones de la planeación urbana, carriles exclusivos para transportes BRT, ciclovías, nuevas avenidas entre otras vicisitudes espaciales.

De esta situación se deriva un incremento en los usos de medios motorizados para efectuar la movilidad cotidiana siendo la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) la región con mayor agudización. Según el reporte del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2018) aumentó 5.9% el uso de medios motorizados y 8.8% en relación con Kilómetro/vehículo en la ZMM. Además de considerar que en el año 2019 la ciudad de Monterrey ocupa el lugar 49 del ranking de ciudades con mayor congestión vial y dificultades de tránsito (INRIX, 2019).

Los vehículos motorizados -desde el personal y el colectivo- fueron considerados el principal medio de transporte para trazar el estudio de la movilidad cotidiana que a su vez relacionó los traslados con relación a las actividades laborales principalmente. En la actualidad se han incorporado otros elementos para desarrollar las dinámicas de la movilidad urbana: desde nuevos medios de transporte, la relación de movilidad- tecnología y el impacto ambiental, además de las nuevas relaciones laborales.

Asimismo, se ha incorporado la propuesta de un enfoque desde la sostenibilidad a partir del estudio de la movilidad cotidiana que implica el análisis de la huella ecológica representada por el uso de transportes motorizados, los cuales requieren energías no renovables, principalmente combustibles fósiles derivados del petróleo. Con lo anterior se anexaron ideas sobre nuevos tipos de transportación, apoyados con las innovaciones tecnológicas para favorecer la práctica de una movilidad sostenible.

El trabajo de campo consta de observaciones en sitios que se han detectado como puntos nodo de la movilidad cotidiana en la ZMM. Se efectuaron entrevistas semiestructuradas con informantes claves, principalmente usuarios habituales del transporte público. Además, se implementó la técnica de observación directa, la cual consiste en seguir a un itinerario de un usuario durante todo su trayecto desde su vivienda a su lugar de trabajo. La observación directa propone una recopilación de la experiencia de la movilidad desde una innovación metodológica en conjunto con la etnografía en movimiento (Jirón, 2012; Jirón y Imilan, 2016). Se realiza la etnografía desde el habitáculo de transporte y la cercanía con la dinámica de la movilidad permite detectar las estrategias y los «guiños» que vuelven extraordinaria la jornada cotidiana.

La técnica para generar el acercamiento metodológico del estudio de la movilidad cotidiana en la ciudad de Monterrey serán las narrativas desde el espacio vivido y la realización de entrevistas para determinar “las experiencias de vida más satisfactorias” (Rojas, 2011, pág. 67). Esto último, al considerar a Rojas (2011) desde el enfoque del bienestar subjetivo, el cual dista de generar variables para realizar un juicio que en alguna medida compare acorde a parámetros que difícilmente se traslapan a todas las realidades que se viven en una urbe.

El bienestar subjetivo de la persona “no se limita sólo a aspectos económicos (su actividad como consumidor), sino que incorpora aspectos vivenciales tan diversos como su situación de pareja, su relación con sus hijos o amigos, la disponibilidad de tiempo libre y la gratificación que recibe de sus actividades de ocio, su situación laboral, la satisfacción de sus necesidades psicológicas y materiales, su participación política y muchas más. (Rojas, 2011, pág. 68)

Las representaciones de la realidad a través de la perspectiva de los habitantes de la ciudad serán abordadas por medio de un análisis etnográfico para reflexionar las dinámicas de la vida cotidiana. Los apuntes metodológicos que se exponen en el presente capítulo son también una clave para considerar futuras investigaciones, así mismo, como una propuesta operativa para abordar no sólo el tema de la movilidad cotidiana sino la integración de las dinámicas sociales desde las fragmentaciones del espacio en la ciudad.

3.2. Debate sobre el método

La presente disertación está inscrita en el estudio de los asuntos urbanos donde se toma como escenario de referencia la ciudad, dentro de esta dinámica se enmarcan la producción del espacio a través de las interacciones sociales. A decir de este dilema que se enfrenta la relación entre la ciudad como un objeto de estudio y la dinámica dada por la organización urbana, los apuntes no son menores en torno al cuidado sobre su abordaje teórico metodológico.

Resulta complicado encontrar en las aportaciones de las investigaciones urbanas una propuesta metodológica acorde a una visión plural y que, a su vez coordine los esfuerzos de un marco conceptual sin ambigüedades o improvisaciones. En la mayoría de los casos de los

estudios sobre la movilidad cotidiana en México se opta por el calco y copia de un modelo, se le añaden algunos ajustes, en otros se empatan a modo de justificante elementos condicionantes que reflejan un esquema pragmático del estudio.

En ocasiones en casi un requisito volver a replantear los fundamentos de una investigación de corte social, en disertaciones como la presente es también un acto de cabalidad para establecer las conexiones prudentes entre la teoría y la práctica. Por ejemplo, reconocer qué es una investigación urbana, en general; qué es un estudio de reflexión sobre el movimiento, es decir sobre la movilidad en la ciudad, esto último a título de las particularidades que remiten al fenómeno urbano y sus interpretaciones.

Por investigación urbana nos referimos a los problemas de investigación organizados en torno a procesos sociales en los que se consideran fundamentales la producción, apropiación, uso, organización y significados de un determinado espacio; se trata de cuestiones socialmente producidas y nos interesan sobre todo porque son el soporte, el *locus*, de una población espacialmente aglomerada y de las actividades y prácticas de todo tipo que esta población desarrolla. (Duhau, 2003, pág. 212)

A modo de paréntesis, al reseñar las investigaciones urbanas desde las relaciones sociales se puede prestar a la confusión de contemplar un enlace desprovisto de la interacción entre el objeto y el sujeto, recurriendo a constricciones justificada entorno a las variables o los resultados aislados según ciertos factores del “objeto” de estudio. En este mismo orden de ideas Nobert Elias (2018) señala una reorientación de las expresiones teóricas y su aplicabilidad en los fenómenos sociales.

El ejemplo del entramado personal de un solo individuo quizá no destaque con la precisión suficiente la trascendencia de estos aspectos personales de las vinculaciones humanas. (...) Tal vez en pequeñas unidades sociales que engloben a un número comparativamente escaso de personas, los entramados de relaciones de tipo personal vividas desde la perspectiva del “yo” de cada individuo pueden abarcar a la totalidad de las personas presentes. (Elias, 2018, pág. 163)

La discusión está lejos de enfrascarse en las estériles conjeturas sobre el método a nivel macro o micro social, de la pugna aparente entre las tendencias cuantitativas *versus* cualitativas, o de una supuesta objetividad que da un método sobre otro, en muchos caso el recurso del

método se entrona en una descripción del *cómo* se ejecutarán las mediciones pero, escasas oportunidades se despliegan las constancias del análisis según los *por qué* se emiten un juicio de análisis concatenando las herramientas de recolección de datos y las interpretaciones teórico-conceptuales.

La investigación empírica se aturde con una interpelación de carácter nominal, con un esfuerzo descriptivo que se ajusta a cuestionamientos categóricos y las respuestas son ya un ejercicio gradual de elección. Esto disipa la probabilidad de ajustar adecuadamente las correlaciones o en su defecto se domeña a los parámetros e indicadores que se anteponen. Lo anterior es también un recurso para analizar situaciones y fenómenos desde una condición observable que desdeña las causas ulteriores dadas por el sentido de un objeto de estudio móvil, cambiante, irreprimible.

En el caso de la sintetización de las experiencias se puede caer en la inducción de las respuestas, por lo cual dificulta la verosimilitud de los hallazgos y el aprendizaje sobre el objeto de estudio. (Rojas, 2014) En el modelo de entramados, es decir, donde se describen las relaciones entre los individuos -según sus acciones e intenciones- se presenta el concepto de *figuración* como instrumento para flexibilizar las conjeturas que se pueden suscitar en las categorías. En este sentido Elias (2018) propone reconocer la abstracción de los conceptos “concretos” y la *figuración* como un modelo cambiante en la interdependencia de las relaciones sociales.

Aquellas aserciones que no se basan en medidas de propiedades cuantificables suelen descalificarse como “impresionistas”, como “simplemente descriptivas” o “subjetivas”. Investigadores previos deben haberse sentido afligidos por la ineficacia de una conceptualización que implicara que cualquier declaración verbal que no tuviera una referencia directa a datos estadísticos era necesariamente poco fiable, imprecisa y científicamente sospechosa, que las únicas certidumbres posibles sobre fenómenos sociales son aquellas que se basan en aserciones que indiquen cuánto más hay, o hubo, del fenómeno *a* que del fenómeno *b*. (Elias y Scotson, 2016, pág. 81)

Las configuraciones de los análisis y la sinopsis figuracionales se desempeñan como parte de métodos integrales en escalas macrosociales y en las disrupciones cotidianas. Se observan a

los individuos de manera aislada para cuantificarlos frente a una modalidad inmóvil, la evaluación de análisis del objeto de estudio se sustenta en métodos que se aplican en totalidades. Se dictan elementos de confianza y veracidad en medida que son comprobables algunas mediciones y exponen el interés de una legitimación a contrapelo de la fundamentación científica.

3.1. La estrategia metodológica

Los análisis de corte cualitativo en ocasiones trazan una línea de compatibilidad en función de la comparativa con situaciones o dinámicas idénticas, es decir que generar una misma variable para observar un fenómeno desde dos o más casos representativos. En este ejercicio comparativo se equiparán condiciones y atributos dados por el marco de referencia, es decir que se acoplan y adoptan formas de mirar al fenómeno entre una misma condición de identificación. Es un modelo válido de aplicación del método cualitativo, pero, sin duda refleja ciertos condicionantes que no exploran a detalle las relaciones entre los sujetos ni las acciones frente a la dinámica social.

Sin embargo, el desarrollo de la propuesta metodológica del presente trabajo de investigación se aleja de esa tendencia comparativa en relación con los fenómenos aislados. Antes de puntualizar la propuesta metodológica, se esboza un debate sobre el método y las técnicas para recopilar e interpretar la información. En el caso de los estudios sobre la movilidad urbana /cotidiana han sido abordados desde categorías que se enfocan en la gran escala de análisis, tales como un nivel macro territorial, que es soportado por encuestas y censos oficiales (Encuestas de movilidad).

Por otro lado, se retoma la noción de zonas metropolitanas, pero se conforma una alusión estática, como si sólo lo ocurrido bajo ese marco espacial es validado para el análisis, es decir se enfocan en ciertos niveles dados por una consideración centralizada. De esa misma manera, se focalizan los usos de algunos medios de transporte, no se presentan las variables entorno a los usos y ajustes dados desde la práctica de los transeúntes de la ciudad, de alguna forma se estipulan rutinas inamovibles y consecuentes a un modelo a modo de secuencias cerradas.

En el trato de los resultados se observan soluciones a nivel metropolitano que encuadran una misma lógica aplicada a todo a una región. En estos enfoques se privilegia la estructuración de resultados dados en términos de aplicaciones gubernamentales, es decir que los rubros sobre movilidad en los estudios para la planeación urbana se enfocan en una información a nivel macrosocial y espacial.

Habría que tener cuidado al momento de hacer esta lectura, en este proyecto de investigación no se trata de entrar en la inocua relación de un falso dilema sobre los métodos, como una pugna inexorable y categórica que antagoniza desde el descredito y la imposición argumentativa. Es esto acaso una delimitación sobre enfoques que ofrece una panorámica sobre el fenómeno de la movilidad. Se suscribe en un esquema desde las prácticas de la movilidad con relación a una escala a nivel micro (tanto en lo espacial como lo social) que favorece la detección de diferenciaciones en el mismo entorno bajo características particulares.

En una gran parte de los estudios sobre la movilidad se prioriza el uso de una metodología cuantitativa; que si bien en algunos casos se emplea el enfoque cualitativo es este supeditado a cumplir la función de cotejar los hallazgos a un nivel macro que se esquematiza en las encuestas diseñadas a modo de exploración y estructuración del tema en rubros limitados al orden estructural del fenómeno de la movilidad, tales como el tiempo, el costo monetario y la distancia de los recorridos. Por lo que se ofrece poca información sobre el transeúnte y sus prácticas de movilidad cotidiana desde una perspectiva que considere las interpelaciones de los usuarios y sus conjeturas.

La presentación de encuestas a un nivel regional facilita el reconocimiento de las condiciones a término transversal de las problemáticas de la movilidad. Pero, al reconocer lo anterior, es sabido que se deja de lado el proceso y las situaciones que se plantean desde la experiencia de los individuos en el entorno urbano. Así pues, que esta investigación busca una innovación en la estrategia metodológica desde un enfoque cualitativo que comprende una recolección de datos desde un exhaustivo trabajo de campo que involucra la aplicación de los lineamientos de los nuevos paradigmas de la movilidad.

El trabajo de campo se encuadra en un diseño adecuado a los principios y conceptos teóricos que suscriben los objetivos de la investigación. Las técnicas empleadas para la

obtención de datos son la entrevista, la observación participante, la etnografía, empleo de itinerarios y mapas mentales.

En la presente investigación el uso de la técnica etnográfica se aplica no sólo como el respaldo del trabajo de campo, es decir, lejos está esa concepción de una intervención a las dinámicas de la realidad social desde un enfoque pragmático y técnico. Así mismo, se problematiza desde los hallazgos con la conformación de una estructuración fundamentada desde el propio conocimiento y las intenciones narrativas de los sujetos. Por lo tanto, posible señalar la relación entre la *episteme* y la *techné* en el uso apropiado del método, así como las sugerencias que brotan en la práctica y su conexión con elementos teóricos.

La etnografía y la observación participante son métodos de investigación que responden muy bien a problemas sociológicos planteados en esos términos, en los que la necesidad es comprender la propia interacción, para estos fines, la manera en que los individuos se adhieren, el cómo y por qué las configuraciones que forman cambian y, en algunos casos, se desarrollan. (Elias y Scotson, 2016, pág. 17)

En ese mismo orden de ideas, el empleo de la etnografía se considera un recurso de acceso a las dinámicas y su interpretación de manera directa, pues, se abordan las (inter)relaciones de los sujetos en espacios definidos y como se efectúan los procesos según la estructura social e institucional. Entonces, el trabajo de campo sin adornos exóticos, ni someras aproximaciones nos plantea un espacio de reflexión, es acaso el diálogo entre los sujetos y la configuración en términos académicos de un conocimiento empírico que se arroja a la interpretación desde un enfoque global.

Es cuando se reflexiona entorno a la cultura como un eje de análisis que se acota el concepto de Geertz (2005; 20) donde señala que “la cultura es esencialmente un concepto semiótico”; “El análisis cultural es conjeturar significaciones, estimar las conjeturas y llegar a conclusiones explicativas partiendo de las mejores conjeturas, y no el descubrimiento del continente de la significación y el *mapeado* de su paisaje incorpóreo” (Geertz, 2005, pág. 32). Con lo anterior, asumimos un compromiso de comprender y analizar la cultura desde esa totalidad semiótica (desde la *Semioesfera* Lotmaniana).

En este caso realizar un trabajo etnográfico de la movilidad es un reto mayúsculo, pues en principio no se observa desde la posición estática del investigador, se debe

indudablemente que convertirse en participante, en asumir los retos de una dinámica compleja y difícil de delimitar. Así como señala Geertz, el “etnógrafo tiene como oficio escribir”, sin duda esto es muy abierto, tal es el ejemplo que cuando en este mismo documento se utiliza el término de crónica o de narrativa se efectúa la distinción de un ejercicio reflexivo alejado de las interpelaciones literarias. Entonces, el etnógrafo escribe, pero cómo o qué, pues, se escribe desde la experiencia, se confecciona una “red de significados” desde la memoria y las prácticas sociales.

Cuando se recopilan datos no resta el acto de organizar según atributos o parámetros, sino que implica un reconocimiento de un cierto orden racional, una búsqueda de lógica y sentido que se dota según las características de la investigación y el paradigma al que se suscriba. “Human beings have a very strong desire to have reasons for what they do and find indeterminacy hard to accept. They tend to shy away from decision procedures suggested by indeterminacy, such as making up one’s mind by the toss of a coin (Elster , 1999, pág. 36).

A decir de Elster (1999) acerca del uso de la narración en medida de emplear una aproximación entorno a la discusión crítica sobre la Historia como relato unívoco y las secuencias de un orden dado por generalidades abrumadoras que disipan las dinámicas cotidianas desde la experiencia.

By telling a story one can transform a issue from a metaphysical one into one that is amenable to empirical research. The question now is whether the premises of the story are true, not whether it is possible or impossible to explain one range of phenomena in terms of other, less complex phenomena. (Elster, 1999, pág. 8)

Por lo tanto, las conjeturas acerca del método son también una consideración reflexiva que incluye la recopilación de opiniones y experiencias. Las observaciones directas y entrevistas a profundidad se enfocan en la narración de experiencias, así como las dinámicas que existen en la producción de modos de desplazamiento acordes a las diversas latitudes de acción. En cierta medida los estudios de carácter cuantitativo apuntan a una orientación desde el ámbito socio territorial que describe y justifica el desarrollo de las morfologías urbanas de distintos puntos de la ciudad.

De todo esto se desprende una reflexión metodológica: no es posible estudiar la *subjetividad y la identidad en nuestras metrópolis múltiples*, sin considerar la

cotidianidad, la vida práctica, el hacer del individuo, ya que es en ella en donde emergen identidades y la subjetividad social, los fragmentos imaginarios; es en ella donde el científico social encuentra su campo de observación más promisorio. Así, revalorizamos analíticamente al sujeto visto desde su subjetividad y su hacer cotidiano y banal, para acercarnos a estudiar las metrópolis actuales. (Lindon, 2001, pág. 55)

El impacto de la movilidad desde el enfoque de la infraestructura urbana es una suerte de acercamiento inexperto pues, se suelen mencionar lugares comunes o evidenciar tendencias que a primera vista resultan evidentes. En ese sentido se emplea una metodología cualitativa que analiza las rutinas de un sector con rasgos heterogéneos, pero, con puntos de encuentro dadas sus circunstancias y problemáticas que reflejan la articulación de sus dinámicas en el sentido de los itinerarios y trayectorias en la ciudad. Lo anterior permite articular las relaciones entre los puntos nodales y circuitos de acción que se dibujan en los recorridos a modo de ofrecer una forma de ver, habitar e imaginar la ciudad.

Así mismo, el uso de las entrevistas a profundidad son una especie de pequeñas biografías como transeúntes de la ciudad que nos lleva a contemplar sus dinámicas entre la vivienda y el lugar de trabajo, principalmente. Pero, que en definitiva ese recorrer es una manera en que el sujeto reflexiona sobre su experiencia de vivir en la ciudad, así como sus estrategias para lidiar con la vorágine citadina y sus espacios que le permiten hacer una pausa sin dejar de estar en movimiento.

3.2. Propuesta metodológica desde el paradigma de la movilidad.

Para reconocer el comportamiento espacial y temporal de la movilidad gran parte de los estudios se basa en estadísticas que se recaudan en los censos o algunos estudios situacionales, con la participación de un número reducido de habitantes, por lo cual los resultados suelen ser agrupados en grandes esquemas de análisis como Movilidad obligada, y movilidad no obligada, tipo de uso de transporte, distancias, tiempos. Lo anterior refiere una constante en un volumen amplio de viajes, se sintetiza los hallazgos en medida de las tendencias y respuestas que se buscan aprobar o justificar en los planes de infraestructura o en las aplicaciones de políticas públicas sobre movilidad.

Habría que señalar que lo anterior es un recurso con el cual se muestran las condiciones de la movilidad cotidiana a grandes rasgos, pero, esto puede complementarse en la medida que se realice una apertura metodológica donde el transeúnte logre identificar sus necesidades y conjeturas presentadas en el fenómeno de la movilidad urbana. Para establecer esta cabalidad no es una simple añadidura o sumatoria de un proceso de análisis, se debe realizar un ajuste más profundo, es decir, un cambio de paradigma.

En este sentido al establecer la noción de paradigma se hace un planteamiento de diferenciación en los postulados y las jerarquías del análisis, pero, no sólo eso sino la reconsideración de cómo se observa el objeto de estudio. Los paradigmas son mencionados particularmente cuando se interviene en ellos con una postura transgresora. Los cambios de paradigmas implican proporcionar modelos de estudio, desde la teoría y los instrumentos de análisis, para comprender los fenómenos desde una nueva perspectiva que amplíe la reflexión metódica.

La decisión de rechazar un paradigma es siempre, simultáneamente, la decisión de aceptar otro, y el juicio que conduce a esa decisión involucra la comparación de ambos paradigmas con la naturaleza y la comparación entre ellos.

Además, existe una segunda razón para poner en duda que los científicos rechacen paradigmas debido a que se enfrentan a anomalías o a ejemplos en contrario. Las razones para dudar que antes bosquejamos eran puramente fácticas; o sea, ellas mismas eran ejemplos en contrario de una teoría epistemológica prevaleciente. (Kuhn, 1975, pág. 129)

La ruptura con el paradigma de lo *estático* implica reconfigurar el objeto de estudio, dejar de observar la realidad social desde esquema inmóviles, configurados por lugares, y grupos sociales determinados con roles preconfigurados, así como favorecer los resultados de un análisis mediante consecuencias o derivados de un proceso observado desde un orden pragmático. Este caso, puede señalarse como ejemplo, en los trabajos de investigación sobre la movilidad cotidiana desde un paradigma estática, ligado al estudio del transporte en sí mismo, empleando datos de la población como un gradiente para considerar el impacto determinado en el uso del transporte.

Por otra parte, el paradigma de la *movilidad* incorpora una serie de estrategias para el análisis de una sociedad en movimiento, donde los grupos sociales son efímeros según sus actividades, los recursos tecnológicos son un medio y no la finalidad del estudio, así también se coloca a los sujetos como principales representantes de un estudio flexible y abierto a los hallazgos particularizados de cada situación concreta. Es así como el postulado del paradigma de la movilidad involucra una serie de herramientas metodológicas con un enfoque holístico para ampliar la visión del fenómeno de la movilidad cotidiana en un escenario con alto nivel de complejidad como la metrópoli.

Dichas herramientas metodológicas son producto de una aproximación de corte cualitativo al objeto de estudio, donde el enfoque etnográfico indaga de mejor manera las situaciones móviles en que desarrollan los procesos de las rutinas cotidianas. El empleo de una descripción densa que sitúe con un registro amplio de las situaciones cotidiana que la movilidad arroja. A partir de ese ejercicio de obtención de datos de primera fuente, surge la conformación de las trayectorias como un eje de análisis de las experiencias de la movilidad en la ciudad.

Con el uso de herramientas metodológicas para un análisis cuantitativo de los viajes como categoría de movilidad obligada, se alejan de una interpretación ligada a la experiencia en y durante la movilidad cotidiana, así como los rasgos significativos para señalar los casos de inequidad en la accesibilidad a la infraestructura urbana de la movilidad. Ese enfoque de la ciudad a modo estático, como un objeto fijo, requiere un examen a detalle pues, los habitantes de la ciudad gran parte de su quehacer en la urbe implica movimiento, un reconocimiento de lugares y trayectos para cumplir con sus propósitos dentro de la dinámica urbana.

Paradigma del Transporte	Paradigma de la Movilidad
<i>Movimiento de vehículos</i>	<i>Movimiento de personas</i>
<i>Se expresa en términos de números de viajes, desplazamientos y pasajes.</i>	<i>Está determinado por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades.</i>
<i>Se determina por eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.</i>	<i>Se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios.</i>
<i>El movimiento como medio. Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.</i>	<i>El movimiento tiene valor en sí mismo. Se hace énfasis en la condición, género y edad de las personas.</i>

Tabla 2. *Comparativos entre los paradigmas del transporte y de movilidad*
Fuente: CDHDF-CIADH-ITDP. 2013. *Informe especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.*

Los puntos de análisis sobre la movilidad refieren a los sujetos en acción, a sus prácticas cotidianas que convierten en trayectorias. Es la sistematización de observaciones lo que permite la configuración del estudio, inexorablemente se exige la presencia in situ de un observador con cierto entrenamiento en el campo para distinguir los giños y los vericuetos de las dinámicas en movimiento.

El contexto en que se presenta el fenómeno de la movilidad como parte de las problemáticas urbanas corresponde al crecimiento desmedido de las metrópolis, donde el automóvil se convierte en el centro de las planeaciones urbanas y las ciudades se reestructuran conforme las prácticas sociales derivadas de la movilidad cotidiana, vinculada de forma preponderante en vehículos motores.

A estos esquemas de análisis acerca de la movilidad cotidiana y las relaciones con los sujetos e infraestructura se destaca la noción de *orden urbano*:

Al utilizar el concepto orden urbano partimos del hecho de que todos, en cuanto ciudadanos, cuando utilizamos, transitamos o permanecemos en y por el conjunto de espacios y artefactos que conforman la ciudad (vialidades, aceras, áreas abiertas de uso recreativo, locales de uso público, mobiliario urbano, semáforos, etc.), lo hacemos con base a ciertos conocimientos prácticos y aplicando norma y reglas relativas a su función, cómo *deben* usarse y cuáles son los comportamientos que en diferentes contextos y en relación con distintos espacios y artefactos los demás esperan de nosotros y nosotros esperamos de los demás. (Duhau y Giglia, 2016, pág. 29)

En ese mismo sentido del orden urbano que se presenta en el fenómeno de la movilidad que se incluyen los riesgos, las premuras, la incomodidad, el tiempo, para completar la noción de un desplazamiento cotidiano. Es posible acompañar esta disertación sobre el orden urbano desde las prácticas con la aproximación del vocablo inglés *competence*, donde el transeúnte desde sus prácticas cotidianas adquiere habilidades y destrezas que se configuran en la dinámica de la movilidad cotidiana.

Por ejemplo, en la ciudad hay una serie de códigos culturales que es necesario compartir para poder desplazarse. En segundo lugar, y con una centralidad manifiesta, destaca las representaciones del espacio: tiene que haber una representación del territorio donde se va a efectuar el desplazamiento. (Le Breton, 2002)

Es esta tendencia de situar la movilidad en un contexto de las relaciones sociales y la interacción con la producción de territorios. Donde Le Breton (2006, pág. 26) apunta sobre la movilidad como “una dimensión transversal de la vida cotidiana, un matiz de todas las experiencias sociales.” Entonces durante los trayectos también se está reconociendo la construcción de territorios ligados a la cotidianidad, territorios practicados en la dinámica de la ciudad vivida.

En el caso de los estudios de la movilidad cotidiana que se adhieren al paradigma del transporte, se busca un orden pendular en los viajes cotidianos, se trabaja la noción estática de una trayectoria de ida y vuelta, sin ampliar las posibilidades o situando el proceso de movilidad como una acción sin sobresalto. Es por lo que, en este enfoque basado en el

paradigma de la movilidad, con enfoque en el sujeto y sus relaciones sociales, se refiere a las trayectorias con el potencial de la coyuntura, orientado en no sólo el patrón residencia-trabajo, sino en las actividades económicas, de consumo y de cuidados que cubre un transeúnte durante su trayecto de manera cotidiana.

En resumen, en los capítulos 2 y 3, sobre el aspecto teórico para abordar el fenómeno de la movilidad y las nociones metodológicas que se emplean para el análisis concreto de la problemática urbana de la movilidad cotidiana se destacan los aportes de los autores sajones que buscan un replanteamiento desde los constructos en que se compaginan las intervenciones analíticas del proceso de la movilidad.

Este enfoque de estudio discrepa de considerar el viaje en sí mismo, ni los medios para cubrir la trayectoria, por lo que se complementa la idea de potencialidad del transeúnte en su movilidad cotidiana. Esta potencialidad se puede traducir en las habilidades y destrezas que se desarrollan desde la práctica de la movilidad en un contexto determinado.

Al seguir esta propuesta teórica de Urry, J. (2019), Sheller, M. y Urry, J. (2018) y Kaufmann, V (2014), se establece un cambio en el paradigma de la movilidad al plantear un posicionamiento desde otra óptica para abordar el objeto de estudio, es decir, se plantean las relaciones sociales en función de la movilidad como ejercicio práctico para el análisis de las problemáticas urbanas y su nexos con la movilidad cotidiana en la metrópoli.

3.3. Narración de la experiencia de la movilidad.

Los apuntes acerca de la narración suelen ser vinculados a una condición de análisis literario, pero, la incorporación de ciertas herramientas de este tipo de interpretaciones se ha ligado a los métodos de las ciencias sociales. Si bien, el método de *análisis del discurso* goza de cierta popularidad, por lo cual se han amalgamado una serie de condiciones y adaptación para su puesta en práctica para interpretar las problemáticas sociales, para esta propuesta de investigación sobre las narraciones de las prácticas de la movilidad se opta por una aproximación de *análisis de contenido*. Desde el análisis de contenido se apunta un tratamiento de las entrevistas de manera directa, se señalan las recurrencias entre la serie de respuestas y se establecen líneas simultáneas para explorar las condiciones y contextos que se describen.

En el caso de las narraciones que se constituyen en las entrevistas a profundidad, se analiza al sujeto como un verdadero informante, no se plantea la ocultación encaminada o la sencilla condición de una tabulación de respuestas, se deja sí la posibilidad de un recurso de ampliar los temas de manera libre, de situarse en la rememoración de las experiencias como observador privilegiado.

Nuestro enfoque se orienta hacia el desarrollo de una comprensión en profundidad de los escenarios o personas que se estudian. Los conceptos sociológicos se emplean para iluminar rasgos de los escenarios o personas estudiados y para que faciliten la comprensión. El análisis de los datos es un proceso dinámico y creativo. Los investigadores también se abrevan de su experiencia directa con escenarios, informantes y documentos, para llegar al sentido de los fenómenos partiendo de los datos. (Taylor y Bogdan, 2016, pág. 159)

Este recurso de las entrevistas a profundidad y las historias de vida son calificadas para fines prácticos en esta investigación como *narrativas de las trayectorias*. En ese proceso, después de recopilar datos, donde se generan categorías y sobre todo se refina el tratamiento de la información al nivel de hallazgos es de forma particular una construcción de medida en que el informante articula sus impresiones sobre la dinámica de la movilidad y las estrategias que emplea en su vida cotidiana para viajar a través de la ciudad.

También vale señalar que el tratamiento de la información se torna a un informe compacto, pues, sin duda las entrevistas son extensas y el material es algo disperso para su comprensión en conjunto. Es por lo anterior que se clasifican algunos rubros de interés, temáticas recurrentes y de mayor impacto en relación con la problemática de la movilidad. En ese ejercicio de depuración y refinamiento de los datos. Esta obra de investigación no pretende ser un cúmulo de narraciones abyectas o simulaciones de diálogos que expresen a manera de impostura aquello que se busca empatar con la teoría y las percepciones del investigador.

Por el contrario, la sinterización de la información es parte de un proceso de análisis de largo alcance, es decir, se presentan los casos con mayor relevancia y claridad, se sitúan escenarios donde las problemáticas son más evidentes. Así mismo, se postula una relación

con las narrativas de modo que sea plausible para el lector seguir un hilo narrativo y de análisis desde las experiencias de los transeúntes. La reorganización de los datos se mostrará en una serie de tablas de hallazgos que condensará la información a modo de explorar la problemática desde sus partes y el todo.

En este sentido, para Norbert Elias (2018) la aproximación a los problemas sociales debe incluir el carácter procesual, es decir, reconocer las relaciones sociales que se emplean en la configuración de los acontecimientos de ámbito cotidiano. Con lo anterior se constata la insistencia en reconocer la falsa pugna entre las entidades como grupo o sociedad y el individuo. Es por eso que se recurre a las narrativas para unir ese eslabón donde el individuo es parte de la colectividad, pero mantiene su autonomía frente a los designios hegemónicos del grupo.

El individuo que toma conciencia de sí mismo dentro de esa configuración global que es la ciudad abandona la posición que le ha otorgado su limitado y cerrado círculo histórico-social para encontrarse de repente inmerso en un sistema de valores enormemente diversos con los que ha de medirse de manera, por sí decir, “objetiva”. (Simmel, 2013a, pág. 15)

En ese orden de ideas, para esta investigación se asume la noción de un informante que es tomado como un individuo consciente de su realidad y puede dar claridad en las argumentaciones de las problemáticas sociales, en este caso sobre sus trayectorias y experiencia de la movilidad cotidiana. Lo anterior también es acorde a la disertación de Walter Benjamin (2018) acerca de la experiencia y la pobreza, donde señala que no se entienda pobreza sólo en términos materiales sino es que dadas las experiencias se cuenta una acumulación de habilidades que suelen dar mayor riqueza en función de la vida social. Por lo cual, el objetivo no es señalar la condición del individuo dentro del esquema de una sociedad fragmentada, aunque se contempla al locutor precisamente desde la posición en que enuncia su experiencia, desde qué sitio y circunstancia se generan esas narraciones es también un condicionante para asumir a los transeúntes como informantes clave.

Conforme las narraciones se estructuran los transeúntes, convertidos en informantes clave, registran sus desplazamientos en una especie de mapa mental, sin trazarlo directamente a un papel o en un formato cartográfico, sino que, mediante la memoria de los lugares,

inspeccionan el sentido de habitar desde la movilidad. “En la práctica de narrar es el viajero la figura por excelencia de quien relata y la circunstancia es el viaje realizado, tras el cual se relata con la autoridad que la experiencia confiere y con ella la enseñanza, la moraleja o consejo extraído” (Méndez, 2017, pág. 184) Esto sucede con recursos, en ocasiones descartados para ciertos métodos de análisis, como los sentidos, no sólo las interpretaciones verbalizadas en acciones, sino que se siente estar en el metro en “hora pico” de tránsito, qué olores desprende el habitáculo o cómo aturde el silencio en la espera desesperada de una mañana de crudo invierno del noreste mexicano.

Entonces como sintetiza Benjamin (2014, pág. 239) acerca de narrar que no es sino “intercambiar experiencias”. Esto indica al narrador como un informante que de forma activa interviene en una primera aproximación de la interpretación de los sucesos, además en su reflexión interna construye una narrativa jerarquizada de alguna forma por el interés que desprenda según sus trayectorias cotidianas. Así de forma puntual, Benjamin (2014, pág. 345) refiere a los transeúntes como los sujetos que pueden ser reconocidos por sus caracteres típicos desde su experiencia cotidiana de transitar la ciudad, que dota a su narración de las peculiaridades del sujeto, así como los bosquejos narrativos que se recopilan según sus dinámicas en la urbe.

Las ciudades resumen las huellas del tiempo que, al sucederse, imprimen marcas sobre marcas. En ella, el lugar es nicho de marcas diferentes respecto a los otros lugares. Luego, el narrador (en este caso, el viajero en la ciudad) relata su experiencia *en* los lugares, a la que incorpora sin solución de continuidad su experiencia *de* los lugares que, ya procesados mental y verbalmente, son reconstituidos en lugares imaginarios. (Méndez, 2017, pág. 193)

En ese sentido nos interesa ese cruce desde las narraciones *de* los lugares hasta la experiencia *en* los lugares, esto extendido a los ambientes relacionados a la movilidad cotidiana. Estos mecanismos narrativos permiten la noción de *hacer ciudad*, pues en la conjugación de los signos y significados de los lugares y las identificaciones sensoriales entorno al espacio dan la perspectiva de un amplio espectro de análisis de lo urbano. (Méndez, 2016). Las relaciones de los transeúntes con los dispositivos urbanos sugieren una traspiración de comprender al sujeto en movimiento como un miembro que configura sus

espacios vividos entorno a procesos cotidianos que lo llevan a transitar la ciudad y por lo cual este asume la identificación territorial como parte de la dinámica urbana de la movilidad.

En este proceso de narrar la ciudad desde las experiencias de la movilidad cotidiana el transeúnte se refiere a él mismo como un actor activo en la dinámica urbana. Se construye no sólo como identidad grupal, sino que logra establecer una individualidad puntualizada para comprender el fenómeno de la movilidad desde las conjeturas persistentes, así como los mecanismos en que se logran resolver los problemas situacionales del traslado como acción cotidiana.

Desde las narrativas se destaca “la permanencia de la transitoriedad; la durabilidad de lo efímero, la determinación objetiva que no se refleja en el carácter consecuencial y subjetivo de las acciones.” (Bauman, 2013, pág. 71) El transeúnte no cumple un rol social determinado, o más bien, deja sus roles sociales en un *stand by*, en una pausa que se prolonga según su trayectoria. Mientras viaja no deja de ser un trabajador, una ama de casa, un estudiante, pero ante esta categoría amplia se empata el rol de transeúnte, de viajero en la ciudad, por lo cual cada uno según sus necesidades y experiencias resuelve los acertijos de la dinámica de la movilidad cotidiana.

La incorporación de este modelo epistemológico donde el transeúnte es la figura principal como informante, el objeto de estudio es la movilidad cotidiana, pero desde un enfoque que facilita el estudio de las experiencias de la movilidad en el conjunto de las relaciones sociales que se gestan en el espacio urbano que a su vez representan las transformaciones de los modos de vida y formas de hacer de los habitantes de la ciudad. “There is, in other words, a counterfactual element in the emotions triggered by others people’s experience. For the thought experiment to have an emotional impact, one must not be too different from the other person” (Elster, 1999, pág. 64). Se establecen similitudes al momento de sistematizar las experiencias, -no como el constructo de tipos ideales- pero, sí con un cierto factor de vínculo en las dinámicas urbanas, desde las interacciones con el espacio urbano y el abordaje de los factores multidimensionales que encuadran a los transeúntes en la experiencia de la movilidad cotidiana.

En este conjunto de ideas, el recurso de la narración es un enlace para concatenar las experiencias de los transeúntes donde se describen sus recorridos en los desplazamientos

cotidianos que dota de referencias a los aspectos de su calidad de vida dentro de las circunstancias de la configuración de la dinámica urbana.

A modo de adelanto sobre lo que se desarrolla en capítulos posteriores, es notorio que las narraciones no se centran en el acto pendular de la movilidad, sino que va más allá del relato del viaje en sí mismo, sumando así experiencias de cómo deben realizar diversos viajes o cambiar sus trayectorias para cubrir necesidades cotidianas. Por lo tanto, se puede asumir que las narraciones sobre la movilidad exploran el carácter procesual y fluido de la movilidad cotidiana a efectos de conexión con espacios de la ciudad y el sentido durante la acción de circulación por la urbe.

Capítulo 4. Breve crónica de la movilidad cotidiana en Monterrey.

Las próximas líneas son un puente de enlace para establecer la relación entre la movilidad cotidiana y los elementos tanto de infraestructura como del contexto histórico. Así mismo la secuencia de estas ideas se dirigen como apuntes de análisis al desarrollo del fenómeno de la movilidad a un nivel local que a su vez se inscribe en las lógicas globales del avance tecnocientífico. Este exiguo intento de compilar una narrativa se aleja de formalismos historiográficos, pero, indica tanto la forma, como la precisión de los datos para referir a los sucesos que marcaron la vida urbana de la ciudad de Monterrey en el siglo XX.

Algunos aspectos por resaltar de esta breve interpelación sobre los cambios morfológicos de la ciudad se inscriben en un modelo de historia social de las prácticas culturales donde se destaca la relación dialéctica entre el contexto social y el individuo. El proceso de lectura de estos sucesos vincula el énfasis entre el sujeto como ente social y las estructuras históricas que le preceden. Los lugares como punto en el espacio de la socialización son los constructos que desglosan los avatares, pero no en sí mismos sino como el conjunto de espacios de la experimentación donde “los lugares ‘permanecen’ como inscripciones, monumentos, potenciales documentos, mientras que los recuerdos transmitidos únicamente por vía oral vuelan como la hacen las palabras” (Ricoeur, 2010, p. 63).

Escribir sobre la movilidad cotidiana, desde una línea del presente, advierte un reconocimiento de las etapas previas que engarzan los fenómenos a partir de una amplia perspectiva para localizar las conjeturas que actualmente resultan recurrentes. Así mismo, en las próximas líneas, aunque con algunos sobresaltos, se mencionan las alteraciones que

entretengan los medios y modos en que se experimentaron -y experimentan- los procesos de la movilidad cotidiana desde el plano morfológico de la ciudad y el impacto en la población.

“Lo que tiene importancia social no es el espacio, sino el eslabonamiento y conexión de las partes del espacio, producidos por factores espaciales. Esta síntesis del trozo espacial es una función psicológica específica que, no obstante parecer «natural» y dada, se halla modificada individualmente; por las categorías de que parte están en relación más o menos visible con el espacio.” (Simmel, 2014, p. 597)

De acuerdo con lo anterior, el uso de la crónica como técnica de ejemplo para el rescate de la cotidianidad frente a la *Historia de bronce*, no es la narración de un personaje, ni de una voz autorizada para resolver los difíciles asuntos del orden público, es el decoro de los secretos a voces y las correcciones reprochables de sucesos que en su transparencia figuran *el hilo de Ariadna*.

La crónica es la historia de lo inmediato, la narración del movimiento. “El movimiento, en el tiempo o en el espacio, es un acto de resistencia contra la acción de avanzar: nos movemos para permanecer” (Manguel, 2010, p. 107). Este contrasentido, lejos de parecer una relación equidistante, es una lógica que traza la idea de la movilidad cotidiana y su relación con el proceso de las problemáticas urbanas.

Por consiguiente, las ideas próximas son el compendio de algunas correspondencias de la crónica a nivel local y nacional, que con similitudes se empeña en explorar los medios de transporte y su relación con los habitantes de la urbe. Algunos trazos de esta crónica histórica infieren cómo se unieron los polos del espacio urbano, así mismo como se construyó el mito del centro de la ciudad como punto nodal.

Los estudios sobre la movilidad, en su mayoría, se enfocan en describir los medios, en calcular el tiempo, en determinar las alteraciones de elementos medibles. En el ejercicio de revisión mediante la bibliometría es posible perfilar algunas de líneas de investigación sobre la problemática de la movilidad cotidiana, la cual coloca en primer plano a los transportes y la infraestructura (Insunza, 2017). Rescatar las impresiones de los sucesos emergentes en los entornos urbanos en desarrollo es en ocasiones complicado a través de un esquema con tendencias macrosociales.

La construcción de una narrativa basada en la crónica remite a sucesos referenciales que traslapan los acontecimientos mediante particularidades y, en un segundo plano, la exposición del relato con sus subordinadas advertencias sociológicas (Ricœur, 2011). En algunos casos, los aportes de la crónica generan instrumentos para explicar el desarrollo de la movilidad cotidiana conforme los cambios en los medios y la inexorable transformación de los modos en que el individuo designa sus acciones en las prácticas cotidianas.

Para abordar la crónica como datos de análisis se divide la narración del comentario, desde la perspectiva del narrador se realiza una interpretación que pone en relieve la diferenciación como composición (Ricœur, 2011, p. 485). “El proceso de la narración va acompañado de una combinación de perspectivas puramente perceptivas que implican posición, ángulo de apertura y profundidad de campo” (Ricœur, 2011, p. 524). La crónica como narración explora, de manera desequilibrada, los hechos con los sujetos, las relaciones entre los individuos y los medios, las imbricaciones entre el espacio y el tiempo en las nociones interpretativas.

A través de la historia, se observa el vínculo directo existente entre medios de transporte -a pie, en carretas tiradas por caballos, en tranvía, en tren, en bus, en bicicleta, y en automóvil- y desarrollo de las formas urbanas, es decir la manera a través de la cual las redes de movilidad intervienen en la producción del espacio de la ciudad y más específicamente, en la producción del espacio público.

Así, la introducción masiva del automóvil en el siglo XX produjo un cambio importante en el proceso de desarrollo de las morfologías urbanas. (Escudero, 2017, pág. 25)

Los avances tecnológicos durante el siglo XX constituyen un campo fértil para contemplar la movilidad como un fenómeno emergente que se desprende de ser un proceso considerado como coyuntural a ser adoptado como un referente de los estudios sobre la ciudad. Es por esa misma razón que se reflexiona sobre la confluencia de los transportes masivos y su impacto en el análisis socioterritorial. La incorporación de los vehículos motorizados a la vida urbana cotidiana contribuyó a replantearse la planificación de las ciudades, además de modificar el

paradigma espacial al incentivar una paulatina descentralización de las actividades económicas y de producción en las nacientes urbes.

4.1. El moderno tranvía.

Para 1882, según datos del censo de la época, la ciudad de Monterrey contaba con 41,145 habitantes. Ese mismo año se enlazarían las vías férreas entre Nuevo Laredo y Monterrey. Este acontecimiento catapultó a la ciudad como un centro de comunicación con la frontera norte del país (De León, 1968). En la dinámica local, los viajes cotidianos se realizaban en un tranvía tirado por mulas, la concesión del servicio data del 25 de febrero de 1882 (Cázares, E. 2012). Por las calles del centro de la ciudad se entramaba una red de vías que conectaba con los principales lugares de interés.

Un circuito corría de la plaza Zaragoza a la Estación de Ferrocarriles Nacionales; otro de la calle del Puente Nuevo (hoy calle de Juan Zuazua) a la Alameda de la Llave (Plaza de la Purísima); y otro de la Plaza de la Llave al Obispado. El recorrido costaría seis centavos cada tres kilómetros. (Cázares, E. 2012)



Imagen 1.- Tranvías tiradas por mulas denominadas de “tracción de sangre”. Inmediaciones del Palacio Municipal de Monterrey. Calle Zaragoza. Circa 1900.

Fuente: Atribuida a Winfield Scott. Fototeca del Centro de las Artes. Fondo AGENL.

El preludio del desarrollo industrial impulsó una centralizada movilidad demográfica hacia la ciudad de Monterrey. Esto se considera como una oleada migratoria de repliegue en función de las coyunturas económicas y políticas que se presentaron en el norte del país. Al inicio del siglo XX se consolidó el poder económico de la burguesía local con la otrora “fundidora más grande de América Latina” que entró en labores en 1900, para así convertir a la ciudad en un referente industrial en el país. Una década antes fue fundada la Cervecería Cuauhtémoc, otro emblema fabril de la ciudad.

Con el acelerado incremento de la actividad económica se requería un moderno transporte de pasajeros, por lo cual con inversión de capitales canadienses se estableció el tranvía eléctrico el 25 de julio de 1907. (Morrison, 2003) El tramo unió la zona norte con el centro de la ciudad, la ruta que se cubría era denominada Monterrey-Topo Chico.

El trabajo de investigación de Allen Morrison sobre los tranvías y trenes en América Latina son de tal precisión que es posible recolectar las minucias de cómo los transportes modernos cambiaron las prácticas de la movilidad cotidiana y de esa manera se registran a detalle las transformaciones de la fisonomía de las calles de la ciudad. El registro visual es de gran apoyo para constatar una historia que se ha dejado aparte para describir el espacio urbano.



Imagen 2.- *Tranvía cerca de la Calzada Unión y Calzada Progreso (Actualmente Calzada Madero y Avenida Pino Suárez). Circa 1930.*
Fuente: Colección Allen Morrison.

Los tranvías eléctricos desplazaron a las carretas y a los tranvías tirados por mulas. Para 1930 la compañía de tranvías fue adquirida por una iniciativa local que resultaría en el cierre de operaciones en 1932. Por cerca de 25 años los habitantes de la ciudad se desplazaron en los modernos tranvías eléctricos.

Pronto los tranvías serían desterrados de la memoria colectiva con la llegada del automóvil y los camiones de pasajeros. En una entrevista que se realizó hace más de 10 años a un habitante del barrio San Luisito (a razón del trabajo de campo del proyecto de tesis de maestría), contó que recordaba ver los vestigios de las vías del tranvía que pasaba por el barrio. El tramo que indica el habitante de la calle Querétaro, en la actual Colonia Independencia, era aquel que conectaba con el centro de la ciudad y, a pesar de ser más como una falsa memoria, cuesta entender que en temporadas de lluvia cuando las calles se adornaban de baches y las capas de asfalto se desprendían se asomaban los fierros retorcidos

y oxidados de un camino transitado que seguramente llevó a cientos de miles de habitantes de esa época a su destino.

Recordar también el impacto que generó la incursión de las máquinas de vapor en la vida cotidiana de los habitantes de las grandes ciudades de la Europa del siglo XIX. Se implementó un servicio de transporte locomotor primero para fines de comunicación, cubrir rutas de envíos de correo y mercancía en distancias relativamente cortas, para después buscar cierta aceptación de la población para hacer uso de este medio como parte de la movilidad cotidiana.

Las controversias no se hicieron esperar, tal es el ejemplo que recupera Walter Benjamin acerca de la primera línea de ferrocarril inaugurada en 1825, donde se muestra cómo inició una difícil relación entre la comunidad y los avances tecnológicos que involucraban mejoras en términos de movilidad.

Cuando se consultó sobre el ferrocarril de Núremberg a los profesores de medicina de la Universidad de Erlangen, estos dijeron que no había que permitir su instalación bajo ningún concepto, pues el rápido movimiento produciría enfermedades mentales en los pasajeros. Más aún: sólo el hecho de mirar esos trenes de paso veloz podría provocar desmayos. Como mínimo habría que colocar tabiques de madera de tres metros de altura a ambos lados de las vías. Cuando se inauguró el segundo ferrocarril alemán de Leipzig a Dresde, un molinero presentó una denuncia judicial porque el tren le interceptaba el viento.

Para saber lo que pensaba la gente sobre el ferrocarril en los primeros tiempos, nada mejor que lo que decía un sabio inglés que no tenía un pelo de tonto: para él, eso ya no tenía nada que ver con viajar, sino que simplemente era ser enviado de un lugar a otro, como si uno fuera un paquete. (Benjamin, 2015, Pág. 89-90)

Es posible que este debate se produjera sólo durante ese lapso de incorporación del tren en la vida cotidiana. En el caso latinoamericano se presentan otras visiones, pues, el tren era considerado el umbral de la modernidad. Con las vías del tren en México se inauguraba

la postulación a ser considerado un país desarrollado, esta apuesta fue un estandarte de la “República Juarista” que buscaba consolidar la construcción de una nación a partir de la comunicación, circulación y libre acceso de las mercancías.

Como nota al margen de este hallazgo entre una serie de entrevistas, en recientes fechas se han encontrado vestigios del paso del tranvía en las calles del centro de la ciudad de Monterrey. El Instituto Nacional de Antropología e Historia supervisa los trabajos de ampliación de las banquetas en la calle Juárez, del programa “Calles seguras” que promueve el tránsito peatonal por las grandes avenidas del primer cuadro de la ciudad. En estas obras de mejora de la infraestructura urbana se realizaron los descubrimientos de algunos durmientes que pertenecen a la estructura de las vías del tranvía tirado por tracción animal. En un comunicado del INAH publicado el 28 de julio de 2020, dio a conocer a la comunidad los hallazgos de los durmientes de las vías que se ubicaron en la calle 15 de mayo cerca de la Iglesia del Roble (Mendoza Lemus, G. 2020).



Imagen 3.- Tranvía ex Toronto transitando por la calle Padre Mier, centro de la ciudad de Monterrey. Circa 1930.

Fuente: Colección Allen Morrison.

En la imagen anterior, es posible observar cómo se iniciaba el caótico tránsito por las calles del centro de la ciudad. Una lucha por el espacio, no sólo de los vehículos contra el tranvía sino también entre los transeúntes. El tranvía tendría una vida efímera, pero dejó postales entrañables que mostraban como los transeúntes se movilizaban en un radio de mayor alcance dentro de la ciudad. El automóvil invade la cotidianidad, se vuelve el epicentro de las mejoras y adecuaciones del espacio urbano. Las avenidas se ensanchan, las viviendas incorporan la cochera, las calles adaptan las aceras para estacionar los vehículos, los transeúntes cambian sus hábitos de deambular la ciudad.

4.2. La calle cede el paso al automóvil

La traza cuadriculada de un primer cuadro de la ciudad de Monterrey a finales de la década de los 30 del siglo XX facilitó la afiliación a la experiencia de lugar; se interrumpió la consolidación de una red de bulevares al estilo de Haussmann, que en la urbe regiomontana se reflejó en las denominadas calzada Unión y Progreso. “Lo que marcaba la diferencia entre espacio y lugar era la velocidad a la que la gente podía recorrer la ciudad” (Sennett, 2019, p. 51) La red de tranvías eléctricos quedó rápidamente obsoleto ante la mirada de una población que habitaba la ciudad que suscribió que “la experiencia de la velocidad en las calles define una determinada visión de modernidad” (Sennett, 2019, p. 53). El automóvil significó la revolución de la movilidad, implicó el grado máximo de avance científico y de dominación de la naturaleza de la época, rompió el esquema de una planificación urbana que tendría que centrar sus esfuerzos en coordinar el desarrollo social con la innovación tecnológica.

Las calles principales de las urbes mexicanas cederían el paso al automóvil, lo cual implicaría las aplicaciones de viejos caminos reales transformados en avenidas y, tiempo después, esas calles de adoquines fueron delineadas con autopistas para tejer un entramado que suma miles de kilómetros a lo largo y ancho de la ciudad.

Pocos sucesos que involucran una trascendencia de este tipo pueden ser dotados de una crónica precisa, en este caso la llegada del automóvil a México se registra el 6 de enero de 1895 a cargo de Fernando de Teresa, un aristócrata porfiriano. El ruido del motor irrumpió

la vida urbana. En las primeras décadas del siglo XX el automóvil se convertirá en la prioridad de las mejoras urbanas a la infraestructura de las calles y caminos.

Otro aspecto llamativo de este dato es que precisamente el primer recorrido del automóvil se suscitó en la calle 16 de septiembre, la misma que previo a la Colonia era la ruta de las chalupas y trajineras de los comerciantes mexicanos y, ya en tiempos de la Nueva España, las acequias se secaron y se convirtió en la calle de las Canoas. Esa misma calle 16 de septiembre, donde sus habitantes presenciaron el inicio de la era de los coches motorizados, fue declarada una vía exclusivamente peatonal en 2014 por el -otrora- Gobierno del Distrito Federal (De Mauleón, 2015, pág. 223).

Por su parte, en la ciudad de Monterrey, en las primeras décadas del siglo XX, se transformó la fisionomía del viejo centro de estilo colonial para ampliar sus límites circundados por las vías del ferrocarril y el tranvía. Algunos espacios dedicados al comercio cambiaron sus grandes corredores peatonales para conceder terreno al automóvil.

Sin lugar a duda, la ciudad de Monterrey en los albores del siglo XX luce un drástico cambio no sólo en su aspecto físico sino en los nuevos modos en que los habitantes viven la urbe donde

los automóviles circulan a velocidad de un lado para otro; los peatones y los ciclistas tratan de escabullirse entre la multitud de coches; hay guardias de la circulación en cada cruce importante con el fin de regularla con mejor o peor fortuna. Pero esta regulación externa está orientada fundamentalmente a conseguir que cada cual tenga que adecuar del modo más exacto su propio comportamiento, en correspondencia con las necesidades de este entramado. (Elias, 2016, pág. 539)

Como parte de esta reunión de crónica sobre la movilidad cotidiana, en el contexto local se proyectó después de la segunda mitad del siglo XX una serie de adecuaciones entorno al centro histórico de la ciudad de Monterrey. Tal es el caso de la adecuación de la Plaza Hidalgo, -reconocida como la Zona Rosa- como el primer proyecto de movilidad peatonal para fines recreativos y comerciales.

A la par, se incluyó la transformación de la avenida Morelos, que curiosamente era nombrada la Calle del Comercio, en un espacio peatonal que albergaba a una serie de

negocios desde la avenida Juárez hasta la calle Zaragoza. Con este proyecto se modificó la trayectoria de los transeúntes con la facilidad de una avenida peatonal que conectaría el centro histórico de la ciudad con el nuevo centro comercial y laboral. (Saldaña, 1986, pág. 180)

Las escenas donde las calles eran adornadas por automóviles en las aceras ya formaban parte de la cotidianidad de las urbes en crecimiento. En Monterrey, el salto del tranvía tirado por mulas hasta llegar al automóvil fue muy acelerado. El automóvil pronto se convirtió en símbolo de prestigio, de distinción y pertenecía a la modernidad industrial como su objeto emblemático; para dar paso así a una nueva dinámica de la movilidad cotidiana en la ciudad.

La ciudad crece en media que se expande la producción, se intensifica el consumo, se concentran los poderes en el centro político y económico: se puede observar en la Imagen 3, “los anuncios publicitarios excitan el deseo, las comunicaciones estimulan la movilidad. El tren, la bicicleta y el automóvil impulsan la circulación de personas y cosas” (Perrot, 2001, pág. 314). Los medios de transporte habían tomado la dinámica de la urbe para acelerar la información y la movilización tanto de objetos, mercancías y personas de una manera constante, las distancias se fueron acortando en términos de tiempos, pero se ampliaron mediante se incursionó en el proceso de industrialización de última generación en la ciudad de Monterrey.

La fisionomía de la ciudad empieza su transformación al pasar de pequeñas calles de tierra con libre paso para los transportes tirados por fuerza animal, se colocan los cimientos para vías de comunicación acordes al proceso de movilidad, las calles principales lucen empedradas, para facilitar el paso de vehículos y el tranvía. Se inicia también la adaptación de los caminos reales para conectar con otros ayuntamientos y facilitar la circulación de mercancías, principalmente.

4.3. El metro: proyecto inconcluso

El sistema de transporte masivo fue un reto para las grandes ciudades. En el caso de Londres, Reino Unido, en 1863 se construye el primer tramo de vías de un ferrocarril urbano que conecta con los puntos de mayor afluencia en el territorio urbanizado. Con la expansión de

la urbe el sistema de transporte se satura y el crecimiento demográfico suma a la dificultad de generar un reordenamiento a corto plazo. Es una clara situación de costos-beneficios por lo que las autoridades consideran viable la opción de abastecer de servicios de transportación a población, como parte de la infraestructura urbana, a partir de la proyección de un sistema exclusivo para fomentar la movilidad cotidiana. Por un lado, este sistema es en demasía costoso y a partir de la segunda mitad del siglo XX se relaciona con las grandes ciudades con cierta relevancia cosmopolita. Es un proyecto en el cual se derrochan grandes cantidades de recursos no sólo en su construcción sino en el mantenimiento y subvención del costo al usuario.

El registro del término *metro* se asocia con el vocablo *metrópolis*, a modo de apocope. Esto debido a una nueva legislación en términos de ordenamiento urbano que implica ya no sólo el carácter local, municipal sino regional y de expansión que posibilita la coordinación de esfuerzos entre varios gobiernos locales /municipales. Se establece una relación metropolitana donde las zonas limítrofes con los grandes centros urbanos (en términos políticos y económicos) coadyuvan un proyecto común. En algunos casos también son reconocidos como transportes subterráneos (*subway*), dadas las condiciones de su estructura vial que, según las condiciones de la obra, se establecen rutas por debajo de la superficie de la ciudad.

En el ejemplo del proyecto del sistema de transporte colectivo metropolitano de la ciudad de Monterrey responde al tercero en su tipo en todo México, después de la Ciudad de México y Guadalajara. La historia relacionada con la construcción del metro en Monterrey implica una fuerte dependencia de los apoyos gubernamentales y las decisiones políticas que han afectado en estos casi 30 años desde su inicio de operaciones.

La línea 1 inició su construcción en 1988 y se puso en marcha al servicio al público el 25 de abril de 1991. (Metrorrey, 1995) La línea 2 se inauguró el 30 de noviembre de 1994. Algunos proyectos del plan maestro de 1987 a pesar de contar con ciertos avances en la infraestructura no se concretaron y se modificaron en otros servicios como el transmetro y la Ecovía.

La línea 1 es un metro elevado que cubre el trayecto desde la zona poniente del municipio de Monterrey hasta el municipio de Guadalupe en la estación Exposición. Se

construyó en su totalidad de 18 km por un trazo de vías elevadas que recorre las avenidas más importantes de la ciudad como Colón, Simón Bolívar, cruza el río Santa Catarina en dirección a la avenida Juárez en Guadalupe. Después se le anexaría una estación a nivel de la calle, Estación Talleres, la cual es parte de los talleres de mantenimiento del sistema Metrorrey.

La línea 2 es subterránea, con orientación de sur a norte, que recorre las principales avenidas del centro de la ciudad de Monterrey, como Padre Mier, Cuauhtémoc en Monterrey para sumarse una ampliación en el año 2008 en dirección al municipio de San Nicolás por la avenida Universidad hasta llegar a los límites con el municipio de Escobedo en la estación terminal Sendero. En esta última ampliación se cambió de un sistema subterráneo a uno elevado desde la estación Niños Héroes hasta Sendero. Actualmente el sistema de metro de Monterrey cuenta con 32 estaciones y rutas de alimentación que se integran al servicio como el TransMetro, MetroBús, MetroEnlace, Circuito DIF y Ecovía.

Casi toda la década del 2010 se ha tratado de concluir un proyecto para ampliar la red de servicio del metro. Por cuestiones políticas y principalmente económicas, la línea 3 no ha entrado en operaciones, a pesar de contar un gran porcentaje de avance en su construcción. En realidad, la línea 3 no es sino una extensión de la línea 2 en dirección de la Estación Zaragoza a la zona oriente del municipio de Monterrey en las cercanías con el municipio de San Nicolás. Este tramo también cambiará de ser una vía subterránea a un paso elevado de las vías del metro.

Este espacio no trata de las minucias acerca de las cuestiones sistemáticas de la construcción del metro en la ciudad de Monterrey. Es, como en líneas anteriores, un repaso por las distintas formas, en términos históricos, de los medios en que se efectúa la movilidad cotidiana de la población. Es una breve introducción al contexto en que se han estructurado los medios para favorecer el transporte colectivo.

En el presente trabajo de investigación se orienta hacia una visión de recuperar otros datos, no sólo las estadísticas ni los informes gubernamentales sino la experiencia que se da en al practica de la movilidad cotidiana. Desde ese enfoque también se incluyen algunas impresiones de los cronistas de la época, por ejemplo, previo a la inauguración del primer sistema de transporte masivo -metro- el cronista regiomontano José Alvarado señalaba la

posibilidad de pensar la ciudad desde un antes y después del metro, como un punto de inflexión y un hito que habrá de marcar a los habitantes de las grandes ciudades. “El metro cambiará no sólo el tránsito y el aspecto del burgo sino también la psicología de sus habitantes. ¿Ha estudiado alguien el alma de quienes se pasan buena parte de su vida, metidos en camiones, víctimas de apreturas, tufos, pisotones, codazos, impaciencias, calores, injurias y retardos?” (Alvarado, 1985, pág. 37) El sistema de tren metropolitano se inauguró el 5 de septiembre de 1969, actualmente oscila entre el tercer lugar a nivel mundial con relación al número de pasajeros que realizan viajes diariamente.

Sin lugar a duda, el metro es un elemento que configura la movilidad de la ciudad, es el ritmo del movimiento de los habitantes de todos los puntos de la urbe que se concentran en ese mismo espacio para cubrir la necesidad de movilidad. En la ciudad de Monterrey, en las últimas dos décadas, el metro se convertido en el recurso primordial para conectar los distintos puntos de la ciudad por medio de sus entramados y conexiones que entretejen no sólo la red de vías sino su incorporación a los demás medios de transportación.



Imagen 4.- Línea 1 del Metro en dirección de la Estación Central a Cuauhtémoc. Avenida Gral. Bernardo Reyes cruce con Avenida Colón. Circa 1995.
Fuente: Recuperada de <https://mtty.rutadirecta.com/>

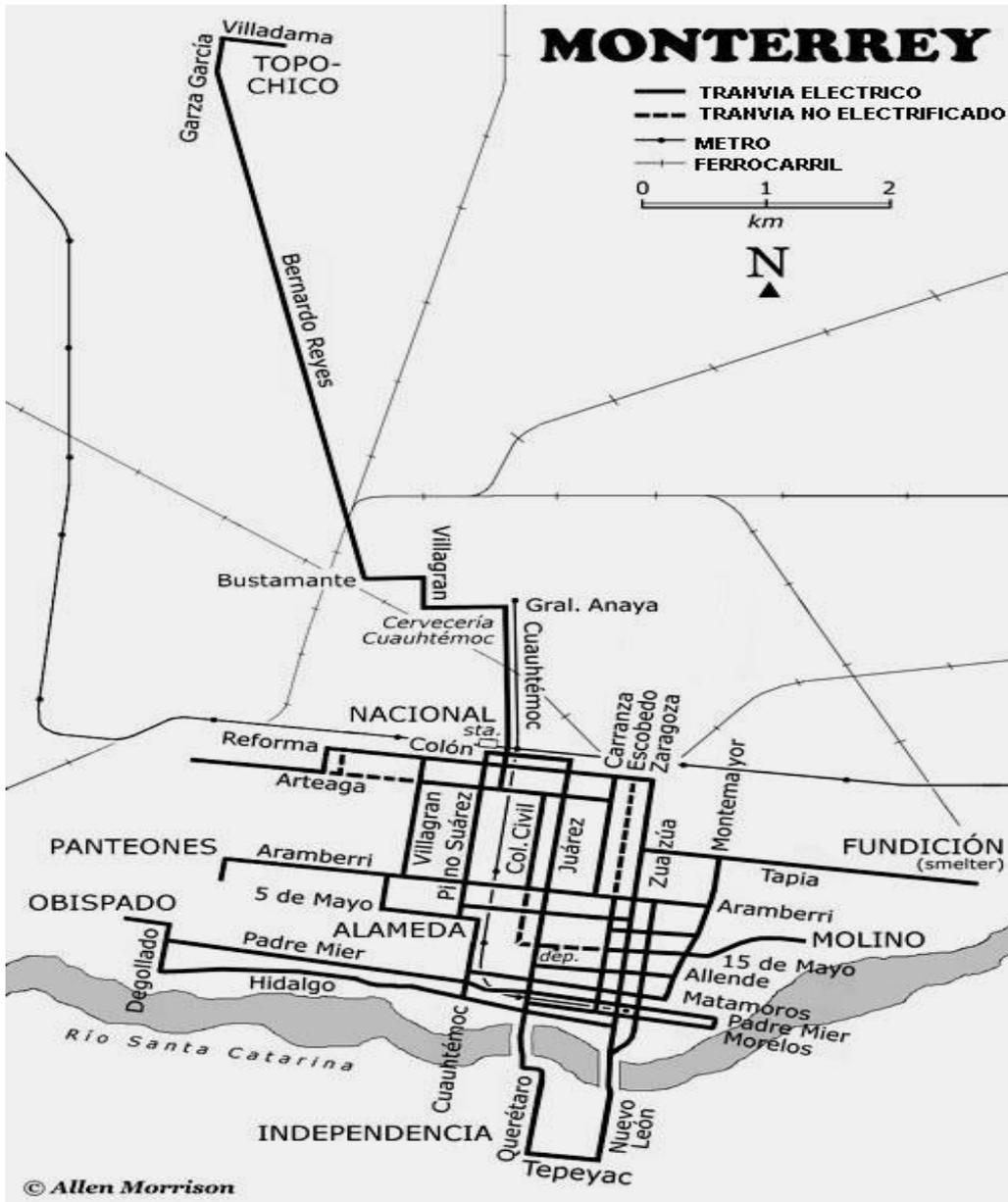


Imagen 5.- Mapa comparativo de los distintos medios de transporte.
Fuente: Colección Allen Morrison.

5. Casos de Estudio.

5.1 Apuntes demográficos de la ZMM.

En este capítulo se retoman las propuestas metodológicas del capítulo 3, así como las exploraciones teóricas y conceptuales de mayor importancia para elaborar una propuesta de análisis conforme a las técnicas innovadoras para abordar el trabajo de campo. Se considera adecuado usar ejemplos de la dinámica de movilidad cotidiana que especialmente se hacen referencia en las entrevistas, etnografías y observaciones participantes con lo cual se van colocando las piezas para comprender el fenómeno y abordarlo con énfasis en las interacciones y complementos desde la práctica efectuada por los transeúntes.

A través del trabajo en el terreno de campo se observan los matices que favorecen a un análisis de corte cualitativo, pero, en una primera instancia se recuperan datos de análisis estadístico basado en las instancias federales como el INEGI y CONAPO con la finalidad de incorporar una visión amplia del contexto que se estudia.

Conforme se observan las disimilitudes en los contextos de cada intervención se logran marcar algunas conexiones dentro de la lógica de movilidad cotidiana de los habitantes de la urbe metropolitana de Monterrey. El debate de cercar la investigación a un solo municipio o una dinámica particular se presentó a lo largo de este proyecto como algo recurrente. Pero, resultó complejo el tratar de situar la movilidad como un eje de orden pendular o en su defecto a tratar de separar otras dinámicas que se tornaban consecuentes y referentes al momento de interpelar a los transeúntes y viajeros.

Por lo anterior, el escenario no es un espectro recortado es, a *grosso modo*, un mapa que se extiende y se traslapan otros mapas como capas que entre la maraña de acciones definen la movilidad cotidiana como un azar. Se rescatan las irrupciones de la vida cotidiana como la tragedia, las tácticas dadas por la experiencia, las miradas conscientes de un entorno indescifrable. Se agrupan las trayectorias en puntos nodales, se sitúan los marcos limítrofes como bordes difusos, lejos queda la idea de “centro /periferia” como una lógica imantada.

El uso de imágenes recuperadas por medio de fotografías del sitio, de las personas, de la dinámica son una herramienta útil para despejar interrogantes sobre el lugar y resaltar un momento en la vida cotidiana de individuos que parten del mismo objetivo de moverse para cumplir sus obligaciones diarias. “En la investigación etnográfica se trata de que las fotografías cumplan una función demostrativa, en donde el valor y significado de las viñetas visuales se fundamenten gracias a la comparación y conectividad con otras fuentes.” (Paya, 2017, pág. 163) Es así que bajo la necesidad de hacer un registro exhaustivo de la dinámica de movilidad se emplea la fotografía como un recurso de aproximación para referir al lector a los sujetos, a los transeúntes de la ciudad, pero esta vez con rostro, con miradas, con posturas que describen su cuerpo en el espacio y los habitáculos.

Las imágenes descartan el lado exótico que puede anunciar un falso asombro o evidenciar la inmadurez analítica del observador. Se emplean las fotografías como un respaldo que coloca las coordenadas y despliega interpretaciones más profundas a nivel de los sentimientos que brotan de la atmosfera en que se vive la movilidad cotidiana. El detalle etnográfico es carente de parafernalias y dádivas a lo ornamental. Se rescatan las precisiones que dictan los transeúntes de la ciudad desde su experiencia.

El trabajo de campo difícilmente inició y concluyó en breves visitas. Se emplearon métodos de recolección de datos, descritos en los capítulos anteriores, pero, la principal fuente es la práctica, la aproximación al fenómeno de la movilidad no se construye desde un compendio conceptual, sino se acoplan esas miradas colectivas, los silencios, las esperas, las situaciones de riesgo que resultan imposibles medirse en la configuración de la argumentación lineal de origen-destino.

5.2. Datos de referencia acerca de la movilidad cotidiana en la ZMM.

Como primera parte para exponer los casos de estudio se presentan algunos datos del contexto en que se realiza el trabajo de campo. Estos datos corresponden a una historia inmediata de la dinámica demográfica, así mismo, de la expansión de la denominada mancha urbana de la ZMM. En la historia reciente de la ciudad de Monterrey y su transmutación en una metrópoli se presentan problemáticas que afectan no sólo a su morfología, sino a la conformación de prácticas que se tornan en cotidianidades. La geolocalización de la vivienda, los nuevos polos de desarrollo industrial y las alternativas de movilidad son factores de

análisis que facilitan la identificar la expansión de la mancha urbana. Desde las iniciativas gubernamentales se aborda la problemática de forma aislada y, en ocasiones hasta con cierto sesgo, pues se basan en elementos macrosociales. (SOFRETU, 1983)

En México, las primeras décadas del siglo XXI, el fenómeno de la migración -interna principalmente- en las grandes ciudades aceleró el incremento poblacional, esto motivado por el despunte en rubros de actividades económicas de índole industrial y de servicios. Tal es el caso de la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) donde el proceso de urbanización no sólo ha incorporado a nueve municipios (Monterrey, San Nicolás de los Garza, San Pedro Garza García, Juárez, García, Guadalupe, Escobedo, Santa Catarina, Apodaca) sino que, la mancha urbana ha traspasado este límite, que resulta inminente la propagación de las problemáticas vinculadas puntualmente a las dinámicas urbanas.

La extensión metropolitana, en términos prácticos, involucra a los municipios aledaños al norte de la ZMM (Ciénega de Flores, Salinas Victoria, Pesquería, Zuazua, El Carmen, entre otros) donde se concentra el sector industrial de reciente creación. Aunque las discusiones entre los actores vinculados en el estudio de los asuntos urbanos; por un lado, los académicos y por otro los funcionarios públicos, han resultado en intereses dispares debido a los alcances y propuestas que se suscitan, producto desde los distintos enfoques y métodos para analizar la realidad presente.

La tendencia de plantear el problema de la movilidad en términos económicos fue parte del preludeo del estudio con énfasis en el Zona metropolitana de Monterrey (Chavarría y Villarreal, 1995). En esta misma visión se anunciaron planes a largo plazo que intentaron constituir propuestas y proyecciones ante una realidad incierta y cambiante de la metrópoli (Consejo Estatal de Transporte, 1992). Sin embargo, la perspectiva alentadora que sumaba infraestructura y nuevos medios de transporte se dispersa ante un nuevo contexto urbano el cual precisa de otras alternativas.

La serie de investigaciones y estudios sobre la movilidad urbana en la ciudad de Monterrey, en las últimos tres décadas, enfocan sus esfuerzos en mostrar un mismo ritmo de resolución con el que se atribuyen incrementos en la infraestructura, pero descartando el impacto que genera en la población. Es decir, la mayoría de los esfuerzos académicos para interpretar este asunto urbano se basan en las interpretaciones de carácter estático, pero se

dejan de lado o se minimiza la experiencia del usuario, la vivienda de la movilidad como un factor subjetivo para comprender a detalle el porqué de un problema a gran escala (Sheller y Urry, 2006; Sheller y Urry, 2016)

Si bien el tema de la movilidad cotidiana se analiza de manera señera, como si fuera un efecto y no una causa; el andamiaje conceptual para explicar este fenómeno urbano se acompaña de diversos esquemas analíticos, tales como la vivienda, el lugar de trabajo, la asociación a un grupo en sus diversas categorías. Estos indicios marcan una tendencia de observación lineal, como si las diferencias fueran equivalentes a las de un movimiento pendular.

En este trabajo se aporta una panorámica de la movilidad desde la experiencia, desde los efectos cotidianos y la reflexión en movimiento que se suscriben al paradigma de la movilidad (Sheller y Urry, 2006; 2016; 2018, Urry, 2009). El asunto no es sólo de recursos sino de elementos subjetivos para que desde la movilidad se pueda manifestar una prospera habitabilidad del entorno urbano. Siendo esto último un factor primordial para mejora la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

En términos de un corte temporal, es preciso delimitar el lapso de las últimas tres décadas, como punto de referencia para explorar la problemática urbana en las dimensiones de crecimiento demográfico y la expansión territorial de la mancha urbana como eje de influencia para la movilidad. Esto con la finalidad de enfocar el análisis sobre la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) a modo de comprender el fenómeno como un proceso. Si bien, el trabajo versa sobre una experiencia cotidiana actual, esto no deja de ser el resultado de una acumulación de narraciones que remiten al pasado inmediato.

La Zona Metropolitana de Monterrey presenta una constante transformación en diversos aspectos, el gradual incremento demográfico, la mutación de una economía (post)industrial, y la incorporación *de facto* de algunos municipios aledaños a la dinámica de la metrópoli. Estos indicios son inexorables como punto de relación al momento de hacer un estado del arte sobre la ciudad y las inciertas vicisitudes que derivan en los prolegómenos de esta coyuntura.

Es posible que los esquemas formales y las estadísticas oficiales sean acaso un atisbo para comprender las dimensiones de un asunto tan complejo como la demografía. En líneas más adelante se ofrecerá una relación sobre este argumento y los hallazgos de esta investigación desde las versiones de los servidores públicos que contrastaron algunas cifras con el cotejo de sus datos obtenidos en el trabajo de campo.

Sea como fuere, las estadísticas oficiales arrojan una visión para comprender los sucesos registrados entorno a variables que concatenan su estructuración. La *numeralia* que se rescata del Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) permite explorar, en este caso específico, el número de habitantes de la ZMM con relación a los censos registrados en las recientes décadas.

Población registrada en Nuevo León						
	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Población	3236128	3591906	3950061	4330486	4653458	5131938
Tasa de crecimiento anual	*	1.9191%	1.9191%	1.8560%	1.4490%	1.9767%

Tabla 3.- Datos estadísticos de la población de Nuevo León.
Fuente: INEGI (2018.). Tabulados.

Es puntual aclarar que, si bien los datos conforman un registro a nivel estatal, se revela un crecimiento en forma paulatina pero enfocada en una relación centralizada a la ZMM. Esto queda de manifiesto en la siguiente tabla (ver tabla 3) donde se muestran las tasas de incremento, pero, en este caso a nivel municipal. Por lo tanto, es posible inferir sobre el comportamiento de desarrollo que se presenta en los municipios aledaños a la ZMM.

A principios de la década de los noventa del siglo XX, la Zona Metropolitana estaba constituida por únicamente ocho municipios: Apodaca, Monterrey, San Nicolás de los Gza, San Pedro Garza García, Guadalupe, Santa Catarina, Escobedo, Juárez (Gobierno del Estado

de Nuevo León, 1988; Garza, 1995; Comisión de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León, 1995).

Como nota sobre la clasificación de la ZMM, actualmente (2019) se configura por los municipios de Apodaca, García, San Pedro Garza García, Escobedo, Guadalupe, Juárez, Monterey, Salinas Victoria, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina y Santiago. (CONAPO, 2010; INEGI, 2018) Este punto genera controversia debido a la inclusión o exclusión de algún municipio (Cadereyta Jiménez) según los parámetros y acuerdos gubernamentales que constituyen la delimitación legal de la Zona metropolitana como un espacio de conjunción jurídica y administrativa. Se han propuesto la incorporación de otros municipios según los planes metropolitanos en miras al 2040, a pesar de la falta de consenso o las dificultades de orden burocrático que han enfrentado estas iniciativas, los municipios aledaños a la ZMM (principalmente en la zona norte) forman ya parte de una prolongación de la dinámica urbana metropolitana, tal es el caso de los municipios de Ciénega de Flores, Pesquería, El Carmen, Hidalgo y Abasolo.

Municipios	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Abasolo	1373	1945	2514	2746	2791	2639
Apodaca	115913	219153	283497	418784	523370	597207
Cadereyta Jiménez	53582	62440	75059	73746	86445	95534
El Carmen	4906	6168	6644	6996	16092	38306
Ciénega de Flores	6708	8586	11204	14268	24526	42715
García	13164	23981	28974	51658	143668	247370
San Pedro Garza García	113040	120913	125978	122009	122659	123156
General Escobedo	98147	176869	233457	299364	357937	425148
General Zuazua	4647	5276	6033	6985	55213	67294

Guadalupe	535560	618933	670162	691931	678006	682880
Juárez	28014	50009	66497	144380	256970	333481
Monterrey	1069238	1088143	1110997	1133814	1135550	1109171
Pesquería	8188	9359	11321	12258	20843	87168
Salinas Victoria	9518	15925	19024	27848	32660	54192
San Nicolás de los Garza	436603	487924	496878	476761	443273	430143
Hidalgo	11668	13552	14275	15480	16604	13836
Santa Catarina	163848	202156	227026	259896	268955	296954
Santiago	30182	34187	36812	37886	40469	42407

Tabla 4. Datos poblacionales registrados por municipio de la Zona Metropolitana de Monterrey, 1995 a 2015.

Fuente: INEGI (2018.). Tabulados. Obtenido en abril, 2018.

<http://www.beta.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=mdemo02>

5.3 Itinerarios de los municipios limítrofes de la ZMM

5.3.1 Ciénega de Flores

El municipio de Ciénega de Flores se encuentra a una distancia de 36 kilómetros al norte de la ciudad de Monterrey. Según datos del INEGI (2018) en el año 2000 contaba con 11204 habitantes y en el reciente censo de 2015 se registraron 42715 personas. Entre las tantas dificultades que surgen en este ayuntamiento se acentúa la relación con las cifras oficiales y los números estimados de los habitantes que radican actualmente en el municipio. Sucede que entre los hallazgos entre líneas los funcionarios que nos facilitaron entrevistas, de las dependencias de Desarrollo social, Secretaría de Cultura y de Desarrollo Urbano, refieren a

un estimado de 120000 habitantes. Lejos están las cifras gubernamentales del registro de un aumento del 12% aproximado entre el año 2010 y 2015.

El rubro de la migración ha detonado un crecimiento exponencial según relatan los servidores públicos que a su vez nos ofrecieron su visión como ciudadanos que radican en el municipio. La exposición del titular de Desarrollo Urbano del ayuntamiento nos refiere que: *“En el caso de movilidad (urbana) estamos en ajustes, antes sólo teníamos servicio de autobuses -que cubría la ruta de Ciénega a Monterrey -que llegó a costar 25 pesos. Ahora ya se estableció una ruta que pertenece al sistema de transporte urbano. Un punto de enlace es la clínica 6 – en el municipio metropolitano de San Nicolás de los Garza- pero el problema es que sólo conecta con tres colonias de acá (de Ciénega de Flores).”*

Los pobladores señalan que, aunque el transporte público homologó su costo con el resto de la zona metropolitana de \$12 pesos, el servicio no satisface la demanda, de tal forma que en las horas de mayor afluencia el tiempo de espera para lograr abordar camión es de más de una hora. Debido a esto han proliferado servicios de taxis carentes de regulación, denominados coloquialmente como “pirataxis”. Este medio es principalmente para el trasbordo a puntos de mayor afluencia en las cercanías de la ZMM, así mismo la dinámica de movilidad al interior del municipio se cubre por medios de particulares sin registro oficial. Aunque la población indica que les resulta un factor de riesgo no existen alternativas.

Recuperamos la voz de un poblador que radica en el municipio desde hace un par de años: *“No, pues, si está difícil salir. Yo antes vivía en (en el municipio de) Guadalupe, pero por la chamba me moví hasta acá. No creas que no le pensé, porque antes yo trabajaba por allá, también era una chinga ir hasta Apodaca. Hacía como 2 horas para llegar al trabajo; contando el trayecto y esperar el camión. Aquí lo malo es que no hay rutas directas. Algunas empresas como Lego y otra de un almacén ofrecen transporte de personal, pero un compa me dice que hay que estar como una hora antes y sólo pasan por ciertos puntos entonces te toca ir hasta las avenidas. En las tardes, después que todos vienen del jale aquí – indica la avenida central que es la Carretera Monterrey-Laredo- se hace mucho tráfico.”*

5.3.2 Salinas Victoria

En los cinco municipios (Ciénega de Flores, Salinas Victoria, Pesquería, Zuazua, El Carmen) resultó recurrente el amplio desfase en los datos oficiales con relación al número de habitantes registrados en cada ayuntamiento. Otra problemática es el acceso al municipio, pues, en estos casos implica el uso de vías federales que se comparten con el tráfico pesado, por lo tanto, los accidentes viales además de resultar más aparatosos suspenden la continuidad no sólo de los habitantes sino de las mercancías que cruzarán la frontera norte con el país vecino.

La ciudad está en correlación con la carretera. Sólo existe en función de una circulación y de circuitos; es un punto destacable dentro de los circuitos que la crean o que la ciudad a creado. Se define en términos de entradas y salidas, es necesario que algo entre en ella y que algo salga de ella. Representa un umbral de «desterritorialización». Las ciudades son nodos de diversas naturalezas que hacen contrapunto en las líneas horizontales.” (Mongin, 2006; 117)

En el caso del municipio de Salinas Victoria las demoras de los recorridos del transporte público masivo ocurrían en las rutas de los diferentes ramales que conectaban a las colonias y los puntos de mayor afluencia, como avenidas o la carretera federal Monterrey- Laredo. En los días hábiles los usuarios reportaban una espera mayor de una hora, señalaban que los trayectos del transporte urbano se veían reducidos en la noche, es decir, no cumplían con la ruta completa por lo tanto el regreso se tornaba complicado. Una usuaria del transporte indicó un itinerario de su regreso a su domicilio: *“(yo trabajo) en el Hospital Universitario, salgo a las 6:00pm de allí agarro (sic) el metro – es muy rápido- y me lleva hasta el centro - Avenida Colón y Avenida Cuauhtémoc-, trasbordo a la línea 2 del metro y me bajo en la clínica 6 (en San Nicolás) de allí ya espero el camión, -si llueve ya valió-, si me entretengo y estoy a las 7:00pm en la parada es imposible que esté vacío. Hay veces que me toca hacer todo el trayecto de pie, nada que te van a dar el asiento por ser mujer, ni pensarlo.”*

En el caso anterior de la joven enfermera que utiliza la ruta 318 y esta cubre un trayecto hasta la colonia Bosques de los Nogales, siendo este el lugar donde reside. (La distancia entre el centro de Monterrey y Salinas Victoria es de 39 km aproximadamente) Al cuestionarle por un tiempo aproximado desde su lugar de trabajo hasta su hogar le fue

complicado ofrecer una respuesta concreta pues las múltiples variables, entre otras el clima, los días de *quincena* (el día que reciben su salario la mayoría de los trabajadores), las adecuaciones en la carretera, los accidentes de tránsito. Algunos habitantes de estas zonas periféricas optan por cambiar de lugar de trabajo, buscando una cercanía con su residencia. En algunas ocasiones no logran compensar el tiempo ni el dinero invertido en su movilidad cotidiana y deciden mudarse a algún municipio más cercano al centro de Monterrey.

5.3.3 El Carmen

La dinámica que presenta este esquema de ciudad dispersa arroja una falta de conexión con los puntos más lejanos al centro. Se crean distintos nodos dentro de la mancha urbana que desde el análisis espacial aglutina el esquema de enlace dentro de la red de movilidad. El principal problema al interior de los municipios conurbados implica la falta de transportes públicos masivos que sea indicadores de conexión en la cobertura de la red. Por lo tanto, produce un impacto en los desplazamientos que generan las condiciones de polos de atracción hacia el exterior. Así los desplazamientos considerados breves y cortos en distancia, son casi imposibles en un sentido práctico, pues las dispersiones de los puntos de interés se encuentran inconexos no en términos de vías sino de medios.

Lo anteriormente descrito se demuestra con el ejemplo que describe el Dr. J. Zarazúa, médico del centro de Salud del municipio de El Carmen; donde narra que la cobertura del servicio abarca las colonias limítrofes entre el ayuntamiento de Escobedo y el centro de El Carmen (ubicado a 33 km del centro de Monterrey). *“Algunas jóvenes acuden a consultar y refieren que vienen desde la colonia El Jaral, -que por cierto es como una mini ciudad- (...) toman un camión que deja a la entrada del municipio y caminan varios kilómetros. Cuando es una emergencia hacen uso de una red de apoyo, es como un Uber pero de la zona. Varios vecinos con automóvil dejan su número telefónico de celular y en grupos de WhatsApp se organizan para hacer vueltas aquí mismo en el municipio.”*

5.3.4 Zuazua

En el municipio de Zuazua (ubicado a 37 km del centro de Monterrey) los habitantes de los nuevos complejos residenciales son en su mayoría migrantes, algunos provienen de

municipios aledaños – tanto de la zona urbana como rural de estado- así como de entidades del sur del país. Otra característica de los nuevos pobladores de estos ayuntamientos es que son familias jóvenes. En los municipios de El Carmen y Zuazua en la última década los desarrollos urbanos se desligan del centro político y administrativo, por lo que la segregación espacial y social es evidente. Existe un choque, una serie de conflictos entre los mismos pobladores que recalcan una diferenciación: los nuevos, los extraños, los migrantes, los invasores. Esta marca se traduce en la falta de diálogo para solucionar problemas cotidianos.

En efecto, la relación centro-periferia o ciudad-suburbio cede su lugar a una multipolarización en la que coexisten el carácter bifronte de los *downtowns* (copresencia de *inner-cities* precarizadas y de microciudades globales recicladas), las *gated communities*, los nuevos municipios, los espacios no residenciales... Esta mutación está en el origen de un predominio de las relaciones suburbio-suburbio o periferia-periferia a expensas de las relaciones centro periferia. (Mongin, 2006; 242)

Aunque los funcionarios públicos tratan de aclarar que los problemas como la falta de agua, la falta de cobertura en la recolección de basura, la saturación de los servicios de salud y los problemas de transporte público responden a contrariedades acumuladas, para los habitantes la respuesta es la sobrepoblación. Si bien la sobrepoblación es un factor sustancial, los efectos de las condiciones de dispersión y densidad de la ciudad supera por mucho los planes de crecimiento de los municipios.

5.3.5 Pesquería

El municipio de Pesquería se sitúa a 36km al norte del centro de la ciudad de Monterrey, en la reciente época transformó totalmente su infraestructura urbana al albergar empresas de talla mundial como la armadora de automóviles surcoreanos KIA y la empresa metalúrgica TERNIUM. En ese sentido los desarrollos inmobiliarios se enfocaron en ofrecer viviendas de bajo costo suponiendo el inminente traslado de una población trabajadora que abastecería la demanda de mano de obra de las grandes compañías. El escenario era previsible, pues pasó a ser un punto de atracción de mano de obra calificada, además de un polo de atracción para inversionistas internacionales, de tal forma que la migración de surcoreanos ha conformado ya una comunidad que radica no sólo en Pesquería, sino que en los municipios cercanos. Así

pues, el municipio experimentó un incremento población inaudito al contabilizar una población de 20843 habitantes en el año 2010 y llegar a la cifra de 87168 pobladores en censo del 2015.

Las condiciones del transporte son complicadas, existe una saturación, un caos vial a las horas pico, la infraestructura es deficiente. Los pobladores señalan problemas de transporte pues las escuelas están abarrotadas, por lo que deben llevar a sus hijos a instituciones educativas ubicadas en otros municipios. En una entrevista en las inmediaciones del patio de su vivienda un padre de familia joven, originario de Veracruz nos compartió sus conjeturas: *“Soy padre soltero, vengo de Veracruz. En las mañanas es una bronca toda esta avenida (Miguel Alemán) para salir acá por el aeropuerto. Trabajo cerca de aquí pero igual es complicado salir. Mucha gente a veces se va a rentar a otro lado, aunque sale más caro, porque no hay escuelas, hasta hace una semana no teníamos alumbrado público. Esta colonia lleva un año. La siguen ampliando. Acá hay un oxoxo (tienda de conveniencia) y allí tienes todo. En esa escuela estudian mis hijos. La mayor de 11 y la menor de 8. De principio para inscribirlas si fue complicado porque no había cupo, pero, abrieron espacio, para todos los nuevos, tomaban clases afuera, en el patio. Mi hija me cuenta que un día les salió una víbora. Es porque la escuela está cerca de un monte. Yo batalló mucho porque soy yo sólo, están en escuela de tiempo completo, pero a veces no llegan los de la comida y pues desde la mañanita sin comer los niños.”* Nos refirieron algunos vecinos de esta colonia de Colinas del Aeropuerto en Pesquería, que en época de lluvia se inunda y los camiones cambian de ruta por lo que deben caminar trayectos más largos en medio de calles encharcadas para lograr llegar a su destino. Las paradas del camión están lejos de sus viviendas y estos caminos no se encuentran iluminados por lo que a tempranas horas de la mañana todavía está a oscuras lo cual ha suscitado un problema de inseguridad.

Las buenas intenciones en los proyectos de movilidad no logran empatar con una realidad caótica. La búsqueda del crecimiento económico en términos medibles como el empleo y la inversión de capitales deja de lado elementos subjetivos como el confort, la seguridad, que indiscutiblemente reclama el ciudadano promedio. “La alianza de la ciudad y el concepto jamás los identifica, pero se vale de su progresiva simbiosis: planificar la ciudad es a la vez pensar la pluralidad misma de lo real y *dar efectividad* a este pensamiento de lo

plural; es conocer y poder articular.” (De Certeau, 2007; 106) En nuestros recorridos logramos sentar premisas para un análisis de mayor profundidad, este si acaso es un botón de muestra de las complejidades que subyacen para determinar un proceso de intervención en materia de movilidad cotidiana.

Los datos anteriores permiten constatar la complejidad de abordar una problemática urbana que implica el movimiento, es decir, la movilidad cotidiana difícilmente se podrá concentrar en tiempos y espacios determinados. Es este un primer equivoco al momento de compaginar dos categorías de análisis como el tiempo y el espacio, para buscar determinarlos sólo en función de la relación de viaje-destino. Las acciones que ejercen los transeúntes durante su movilidad cotidiana remite a una serie de opciones y posibilidades que requieren una mayor disección en sus componentes y situaciones concretas para lograr analizarlo a profundidad.

El aspecto demográfico es una pieza categórica para explicar las tendencias de transformaciones morfológicas de la ciudad. En el caso de la ZMM el modelo que ha optado es el propio de una ciudad dispersa. Aunque, en las últimas décadas los esfuerzos de los planificadores urbanos por reducir esta tendencia exponen una búsqueda de soluciones a los problemas adyacentes del modelo de una ciudad dispersa.

Lo anterior pone a debate las propuestas sobre movilidad urbana basadas en la saturación de la infraestructura acorde a la configuración de la oferta y la demanda de los servicios. Con esto se suman alternativas de vivienda social que se enfoquen en las necesidades colectivas y no sólo se contrapongan los intereses de las grandes compañías inmobiliarias que en las últimas tres décadas han abaratado la producción de viviendas en las zonas limítrofes de la ZMM. Esto sin resolver la dependencia de una red de transporte público ligado a la centralidad, sin considerar los espacios nodales vinculados a los centros de trabajo y educativos.

De los diversos rubros que implica el análisis urbano -desde la infraestructura hasta la calidad de vida- el problema de la movilidad cotidiana concatena una serie de factores que expresan las dificultades de la población para ejercer su derecho a la ciudad. En algunos de estos ayuntamientos, hasta hace poco considerados satélites, la lógica de crecimiento se sustentó en la proyección de zonas residenciales, como es el ejemplo de Zuazua, Ciénega de

Flores y El Carmen, principalmente. Las características de cada municipio presentan un común denominador en relación con la movilidad, en otros ámbitos las particularidades sugieren indicaciones puntuales entorno a áreas de interés y conflicto.

Este trabajo nació de la intención de tocar aquellos temas urgentes para la mayoría de las personas en la ZMM, ello nos llevó inmediatamente a los graves problemas de movilidad en las calles y como se derivan en condiciones que afectan directamente la calidad de vida en los habitantes del área objeto de estudio, haciendo énfasis en aspectos educativos, laborales, de salud y recreativos.

Por otra parte, se realizó una revisión de estudios recientes vinculados con el tema, tesis, publicaciones periódicas, libros, esto con la finalidad de comprender el nivel de complejidad de esta dinámica desde una visión holística, que nos permita conocer las múltiples dimensiones y formas de articulación entre los elementos que tejen ese todo social.

El contexto actual que presenta grandes divergencias en la ZMM quizá deba conducir a la antesala de la construcción de un escenario que analiza desde un enfoque demográfico las consecuencias de la problemática. Según datos del INEGI el crecimiento de la población en el estado de Nuevo León en los últimos 25 años refleja una constante de 1.8% entre cada intervalo de cinco años. (ver tabla 1) Una de las características de la distribución de la población en el estado es notoria centralidad en la ZMM.

En la última década los municipios aledaños a la ZMM captaron los grandes proyectos residenciales. Tal es el caso de los municipios situados al norte de la ZMM, en los que la inversión de grandes capitales modificó el paisaje para transformarlo en un punto atrayente de *clústeres* industriales. Este fenómeno de expansión apresurada de la mancha urbana generó un desfase entre los gobiernos municipales y sus planes urbanos.

Por ejemplo, El municipio de General Zuazua en el censo de 2005 contaba con 6985 habitantes y para el 2015 el número de pobladores se contabilizó en 67294. Bajo este escenario es evidente el sin fin de problemas que presenta la administración pública. Así mismo, según el juicio de algunos habitantes del ayuntamiento de Zuazua que entrevistamos, nos dicen: *“este municipio es un dormitorio. Aquí no hay trabajos (fuentes de empleo), todo está en San Nicolás o Apodaca. (municipios de la ZMM). Para salir de aquí, - de la colonia Real de Palmas- tienes que ir hasta la parada pero estar a las 6:00AM para que no llegues*

tarde al trabajo que inicia a las 9:00AM.” El proceso de metropolización ha exhibido la carencia de las planeaciones a largo plazo, los nuevos residentes de estos nuevos complejos habitacionales carecen de los servicios públicos de calidad y en espacial su gran batalla está en el terreno de la movilidad cotidiana.

La metropolización tiende a reemplazar la yuxtaposición de territorios intraurbanos y de redes interurbanas por espacios metropolitanos que combinan en la misma área urbana territorios y redes. La metropolización, fenómeno urbano universal que refleja la preeminencia de los flujos sobre los lugares, invita a tomar en consideración la diversidad de los regímenes urbanos, es decir, de los tipos de relaciones instituidas entre polos heterogéneos que no resume el contraste de la ciudad compacta y la ciudad difusa. (Mongin, 2006; 234)

Al parecer hay una oferta en términos de transporte que no corresponde con las necesidades de la demanda, existe la exigencia de realizar un análisis que permita ver puntos de saturación, el número de unidades, tiempos y distancias. Lo anterior facilitará entre otras cosas la construcción de un mapa de necesidades que permite replantear distribución actual las rutas que siguen los vehículos del transporte público y privado.

Se considera, desde un ángulo más teórico, identificando en primer lugar en las orientaciones puntos de salida y llegada que muestran, sobre todo, que existe una tendencia a forzar el paso de las rutas de camiones por el centro de la ciudad de Monterrey, lo que significa la saturación de avenidas como Juárez, Aramberri, Arteaga, Reforma, en donde se concentra la mayoría estos vehículos de transporte público, esto contrasta con la escasez o la nula presencia de unidades de transporte que vinculen a los municipios de la periferia sin necesidad de tener que ir al centro de la ciudad, haciendo perder a los usuarios tiempo y recursos económicos en estos transbordos.

Además, estos nuevos centros de población al norte de la ZMM son atendidos por pocas unidades y casi siempre en pésimo estado, lo que ha generado el fenómeno por parte de los conductores de los llamados *taxis piratas*, manera informal de hacer traslados sin contar con los permisos necesarios y determinando tarifas según sus propios criterios, lo que ha generado problemas de corrupción y seguridad para los que no se ha encontrado una

respuesta. Más adelante se describirán los ámbitos de confluencia de la problemática de la movilidad urbana y su impacto.

5.4. Observaciones en el trabajo de campo

Para esta investigación se abrieron posibilidades del método etnográfico, desde las observaciones, participación directa y el registro fotográfico, con la finalidad de desmarcarse de la estática perspectiva geográfica, así como del análisis espacial a modo cartográfico que registra únicamente los recorridos de los transeúntes como una unidad aislada. La movilidad cotidiana es una trayectoria marcada pero no definida, es decir, se conoce el punto A y B, se establece el vínculo entre destino y origen, pero, no es la distancia ni el tiempo lo único que se puede observar en esa dinámica.

Los desplazamientos por la ciudad guardan una lógica pendular la gran mayoría, aunque esto se presenta como el quid del fenómeno, en este proyecto de investigación se plantea la exposición de las trayectorias como un ejercicio aleatorio que sorteas las inclemencias del contexto. Se llama al orden en el sentido del reconocimiento del caos, se dibujan las lógicas que discrepan de los sentidos racionales y deducciones categóricas de tintes burocráticos. En cambio, se apremian las voces de los transeúntes de la ciudad, por lo que la idea de *historias de vida* se gira a modo de permuta por la noción de *trayectorias*, porque ofrece dinamismo, se centra en el movimiento y refuerza el sentido espacial.

En líneas contiguas se intercambian algunas observaciones del trabajo de campo que se complementan con fotografías que ejemplifican las situaciones, así como aportes a nivel conceptual y teórico para comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana en la ZMM y sus alrededores. Se adhieren notas y precisiones analíticas con el objetivo de evitar la llana descripción o interpelaciones subjetivas difusas o poco fiables para comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana.

Quizá en estas notas se muestren dinámicas que resultan tan cotidianas que se traslapan como obviedades o sencillas observaciones, pero, en este ejercicio narrativo la incursión al campo no es con respuestas preconfiguradas o análisis acordes a las intenciones del investigador. Cuando la idea de observar el movimiento surge desde nociones estáticas o artilugios que pretenden domeñar la realidad, el lector descubre inmediatamente las

falacias de ese falso encuentro. Con una serie de momentos que bien pueden calificarse de errores tácticos se fue aprendiendo a formular una mirada a nivel panorámico y con toques de precisión minúscula, con énfasis en los giños sin dejar de lado la extensión del contexto en que se presentan.

En la mañana la dinámica de movilidad es dominada por la premura, por los ritmos contados en angustias y sobresaltos que se buscan a toda costa evitar. Me encuentro en una parada de camión que sirve de enlace con el metrobus. Ya son las 6:20 AM y en esta esquina de la avenida Sendero y Palmas, frontera entre los municipios de San Nicolás de los Garza, Escobedo y Apodaca, los trabajadores esperan con apuro la llegada de un camión que los llevará a la estación del metro Sendero. Espero por más de 20 minutos y pasa el segundo camión repleto. El chofer ni siquiera intenta acercarse a la acera para evitar que le exijan abrir las puertas del transporte.

Es martes 9 de abril 2019, día laboral. Los usuarios empiezan a desesperarse. El reloj marca 6:50 AM. Se aproxima otro metrobus, el espacio es reducido, se da preferencia a las pocas mujeres que se encuentran en el parabus. Algunas deciden no ingresar a la unidad. Hago fila y noto que algunas personas deciden esperar otro vehículo. Algunos son estudiantes y por llevar mochila saben que será más complicado el acceso. Entro al metrobus y el chofer regaña a un señor por no traer el importe exacto. El costo del viaje es de \$4.50 e incluye el boleto del metro. Deposito \$5 y no recibo el cambio.

Al interior del habitáculo la escena es abrumadora, pues se sobrepasa el número de pasajeros lo cual vuelve incomodo el viaje. La gran mayoría de los usuarios llegarán hasta la terminal del metro. Son las 7:25 AM. y después de gambetear a decenas de pasajeros se debe llegar hasta la estación del metro, subir las escaleras – de la calle a la estación no hay escaleras eléctricas- por lo cual algunos se apresuran y las personas adultas van con un paso más recortado. Se debe cambiar el ticket para validar un boleto del metro, eso implica hacer una fila que avanza rápido pero que se torna acelerado porque suena la llegada del metro. Algunos optan por usar su tarjeta prepagada y eso les permite evitar esa fila. En los alrededores de la estación hay puestos espontáneos o automóviles en las inmediaciones de la avenida Universidad que improvisan en su cajuela un pequeño negocio de venta de comida. Venden lonches, tacos, tamales, dulces, jugos.

Se visualiza el arribo de otras líneas de metrobus o unidades del transporte público que hacen una parada en las cercanías de la estación y en menos de 5 minutos son cientos de personas las que transitan por un cruce de avenidas sin pasos marcados o preferencia para el peatón. En un punto hay transeúntes que deben pasar por un baldío sin caminos marcados o con presencia de elementos de seguridad. A lo lejos en una tienda de conveniencia se ven unas patrullas de policía, pero la autoridad encargada de la vialidad mantiene poca presencia en este punto tan concurrido de la ciudad.

Alcanzo a llegar a la explanada de la estación donde arriban los vagones, pero está completamente lleno. Algunos intentan entre empujones hacerse un lugar inexistente para iniciar el viaje. Espero. De nueva cuenta esperar. En esa estación no se aplica la división de vagones exclusivos para mujeres. Por lo cual con cierta ventaja los hombres están al borde de la estación para entrar primero en el próximo vagón. No tarda mucho en llegar la próxima salida del metro. No se cuenta con un cronómetro o alguna indicación que permita precisar la salida de los vagones. Los relojes de la estación no están sincronizados. Son las 7:40 AM y se alista el arribo con lo cual se arremolinan cientos de personas. La estación Sendero es un punto nodal para la zona norte de la metrópoli.

Qué se hace cuando se espera. La colectividad hace una pausa, después de correr, empujarse, mirar incansablemente el reloj, se disponen a ver el celular. Es un escenario de silencio que sólo marca el bullicio, se escuchan los automóviles que pasan bajo el metro en amplias avenidas que colapsan por el tránsito en dirección al sur. Mientras logro ubicarme en el habitáculo del metro se destaca la presencia de adultos con mayoría de hombres, adultos jóvenes, trabajadores. Se observan estudiantes, un porcentaje considerable son trabajadores que se distinguen por los uniformes de su centro de trabajo o por la vestimenta formal que los asocia al ámbito laboral de oficinista.



Imagen 6. Estación Sendero. Enlace de la Zona norte de la ciudad.
Fuente: Luis Gameros.

Las siguientes dos estaciones estamos en un ejercicio de inmovilidad, el espacio es reducido, no hay forma de moverse, no hay espacio ni distancia para realizar actividades como leer, revisar el celular o descansar, muchos se preocupan por mantenerse firmes, se sujetan a los tubos y afianzan su lugar en espera de la llegada. En la estación Tapia no logran subirse los pocos usuarios que con desgana observan la escena de un vagón repleto. En la estación San Nicolás algunos logran su primer destino. Se da un poco de espacio para que otros usuarios se suban al vagón. En cada estación se siente una pausa como bocanada de aire fresco. Al estar la línea 2 del metro, en ese trayecto, en dirección de sur a norte se siente ya el aumento de la temperatura al interior del habitáculo y los rayos del sol invaden el vagón con su calor.

El servicio del metro es rápido y eficiente, pero, con una sobrepoblación en los vagones cambia el ritmo y se torna más lento de lo habitual, en ocasiones se realizan pequeñas paradas en las estaciones porque las puertas no logran cerrar adecuadamente o

un tren que otro viaje marca una pausa por lo cual se deben espaciar las distancia entre cada tren.

La cara de los transeúntes es de fastidio, para muchos esto es el comienzo de su día. Por fin llego a la estación Universidad. Cerca de una tercera parte de los usuarios se bajan en esa estación. Algunos son estudiantes, otros trabajadores de las fábricas aledañas a la zona y algunos cambiaran de transporte para cumplir su trayecto. El viaje se realiza en silencio, es decir, quizá las breves pláticas se logran entre conocidos, pero, por lo general es un viaje muy solitario. Al salir de la estación algunos estudiantes aprovechan y recargan su tarjeta de prepago de viajes para el uso del metro y otros se arremolinan en los establecimientos formales e informales para adquirir algún alimento. Lo siguiente es caminar, según sea el destino se debe caminar hasta casi dos kilómetros para llegar a las aulas, en el caso de los estudiantes. Son las 8:20 AM. La distancia del recorrido es de cerca de 10 kilómetros.



Imagen 7. Hora pico matutina. Estación Sendero.

La presentación de esta observación etnográfica da pie a una serie de caracterizaciones sobre la dinámica de la movilidad cotidiana, se presentan ejes de la cotidianidad dadas en las trayectorias. Este trayecto está marcado por una traza urbana muy definida, es posible hacer algunos cambios en la rutina, pero el resultado se asemeja demasiado. En este viaje diurno se respetan los códigos y reglas de circulación en la movilidad espacial, es decir, las opciones resultan escasas. En este caso nos acercamos a un punto nodal, la estación del metro Sendero, con lo cual también resulta plausible añadir otros desplazamientos de largo alcance que se realiza desde los municipios circundantes de la ZMM en el extremo norte que amplía su radar de acción en la dinámica de movilidad cotidiana. Por añadidura se establece que la estación Sendero como terminal de la línea 2 del metro es una marca significativa en las trayectorias de los habitantes de la zona norte, pues los enlaza con centros de trabajo, universidades y el centro de la ciudad de Monterrey.

Todas las condiciones se reúnen aquí para favorecer este ejercicio: conocimiento de los lugares, trayectos cotidianos, relaciones de vecindad (política), relaciones con los comerciantes (economía), sentimiento difuso de estar sobre un territorio (etología), tantos indicios cuya acumulación y combinación producen, y luego organizan en el dispositivo social y cultural según el cual el espacio urbano se vuelve no sólo objeto de un conocimiento, sino el *lugar de un reconocimiento*. (De Certeau, Giard y Mayol, 2006, pág.12)

Las modalidades de la movilidad refieren a un factor diferenciado, se hacen trayectos a pie, en automóvil, en camión, en metro, en BTR para cumplir las rutas de los trayectos cotidianos. El movimiento es marcado por las condiciones del clima, el día de la semana, la relación eventos deportivos o de espectáculos en la ciudad, todo esto son un factor que debe contemplarse al momento de iniciar la ruta. Por ejemplo, los viajes no inician al momento de llegar a la parada del camión o de ingresar al transporte público, se realizan actividades previas, tanto la preparación que se efectúa en la vivienda como el primer tramo del recorrido cotidiano que comienza con caminar hacia la estación o al parabús.

Caminar en esta ciudad es una experiencia que facilita el reconocimiento de las calles, de los ritmos, de las travesías y complicaciones que deben enfrentarse. Los alrededores de

las estaciones y en general la infraestructura que circunda al transporte público suelen considerarse accesibles, pero, algunos trayectos de las salidas de las colonias, algunos puntos entre el barrio y las avenidas son un el punto de análisis para comprender este primer eslabón de la movilidad cotidiana que implica el caminar por las calles y avenidas de la ciudad.

En algunos municipios de la ZMM se han incorporado tramos de ciclovías, se han mejorado los espacios peatonales, pero en esta investigación encontramos que esas condiciones son como una fachada pues, en las entrevistas, así como en las observaciones de campo, fue notorio el localizar algunas dificultades para transitar las calles de las colonias. El análisis de los comportamientos de los transeúntes frente a la movilidad cotidiana realizada de manera peatonal se observa como a pesar de contar en algunos cruces de avenida importantes con señalética y semáforos para indicar el libre paso del transeúnte estos lo realizan corriendo, se deben fijar constantemente pues es frecuente que algún automovilista no respete los cruces o se presenten algunas barreras físicas como puestos de comida o automóviles que invaden la banqueta.

Es así como en esta investigación el uso del método etnográfico dimensiona la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad que efectúan su movilidad. El destacar la noción de rutinas desprende la lógica de repetición, como un efecto de constancia, pero, a decir de esto, las experiencias de los habitantes urbanos (observadas a través de descripciones profundas) reflejan la flexibilidad de las acciones, las condiciones que enfrentan para tomar decisiones para cubrir sus trayectos y la importancia de la dimensión temporal conforme al análisis de la movilidad.

5.5. Fragmentos de etnografías. La experiencia de la Movilidad cotidiana.

La fase que se muestra a continuación es lo relacionado con las experiencias de los transeúntes en su cotidianidad, son todos los detalles que surgen en su vida urbana mientras se encuentra viajando por la ciudad. En este caso se utilizarán fragmentos de las observaciones para ilustrar los hallazgos de la dinámica de movilidad, así como las prácticas dentro del habitáculo y las acciones que se cubren a lo largo de sus trayectorias. Se señalan los comportamientos, las condiciones en que se trasladan y sus reacciones, esto será acompañado por fotografías que ilustran los momentos precisos, las condiciones de

infraestructura que deben sortear y cómo asumen posturas, tanto corpóreas como actitudinales, en los espacios de la movilidad.

Etnografía

Lugar de inicio: Miguel Hidalgo y Costilla, Col. Centro, Apodaca, N. L.

Lugar de finalización: Av. Universidad y Porfirio Díaz, San Nicolás de los Garza, Nuevo León.

Fecha: 9 de abril de 2019.

Hora de inicio: 11:35 a. m. **Hora de finalización:** 1:05 p. m

Descripción de la población observada: Estudiantes de preparatoria en el centro de Apodaca, entre 15 y 18 años portando vestimenta casual y playera institucional. Usuarios de la ruta 221, entre ellos se encuentran trabajadores, en su mayoría mujeres de alrededor de 40 años, y estudiantes de nivel preparatoria.

El día es caluroso. A las 11:53 a. m. abordo la ruta 221 con dirección a San Nicolás, cabe señalar que, antes de decidir abordarla ya había pasado con anterioridad una ruta 213 Cosmópolis y otro 221, mismo que decidí no abordar esperando a observar un poco más en el lugar. El tiempo promedio de espera entre uno y otro fueron alrededor de diez minutos.

Los pasajeros permanecen en silencio, hasta el momento la mayoría son adultos cuya edad sobre pasa los 30 años. Casi al llegar al cruce con Raúl Salinas de Gortari para incorporarse a dicho bulevar, comienza a abordar una mayor cantidad de personas, lo que lleva a que el número de pasajeros casi se duplique, logrando así ocupar un 80% de los asientos del camión.

En la siguiente parada se sube una pasajera que lleva varias bolsas consigo, un jugo y su celular en la mano. Decide sentarse a lado mío por lo que me recorro al asiento pegado a la ventana, mismo que se encuentra notablemente flojo. La mujer fija su atención en su celular y coloca las bolsas en el piso sin importarle si invadía mi espacio personal.

Al llegar al Mezquital, tres pasajeros solicitan la parada al chofer, mismo que hace caso omiso y, al insistir, frena de manera espontánea provocando que la mayor de ellas (aproximadamente 60 años) estuviera a punto de caer alcanzando a sostenerse de un asiento. El chofer comienza a avanzar a pesar de que la tercera persona (un joven) aún no desciende. Se pueden escuchar murmullos entre los pasajeros al respecto de lo ocurrido.

El tráfico vehicular es fluido hasta el momento. Lo anterior cambia al integrarse a la Av. Universidad, donde aumenta considerablemente el número de automóviles tanto particulares como colectivos que circulan sobre la misma. Algo notorio es que, al llegar a la estación Tapia del metro, un 40% de los pasajeros desciende. No hay complicaciones en esta acción.

En este breve trayecto se destacan la presencia de estudiantes pues, es una ruta que conecta entre dos preparatorias de los municipios de San Nicolás de los Garza y Apodaca. Es visible la presencia de mujeres que acuden a realizar diligencias o compras, pues llevan consigo las mercancías o alimentos. Esto se debe a un horario que no es considerado dentro de las horas pico, los lapsos en que se genera un mayor flujo vial y se establece según los horarios de salida de las fábricas y centros educativos.

Es posible señalar cómo se cubren actividades según los roles, las mujeres en este caso no eran acompañadas por niños, los adultos mayores se desplazaban sin compañía, así mismo los más jóvenes, algunos saliendo del turno matutino de la preparatoria 1 y otros se dirigían a la Preparatoria 16 en el turno vespertino. (esto se detecta por el uso de uniformes). Es una ruta que conecta dos puntos de gran afluencia, donde se realizan actividades comerciales, así como la conexión con importantes recintos educativos de esa zona.

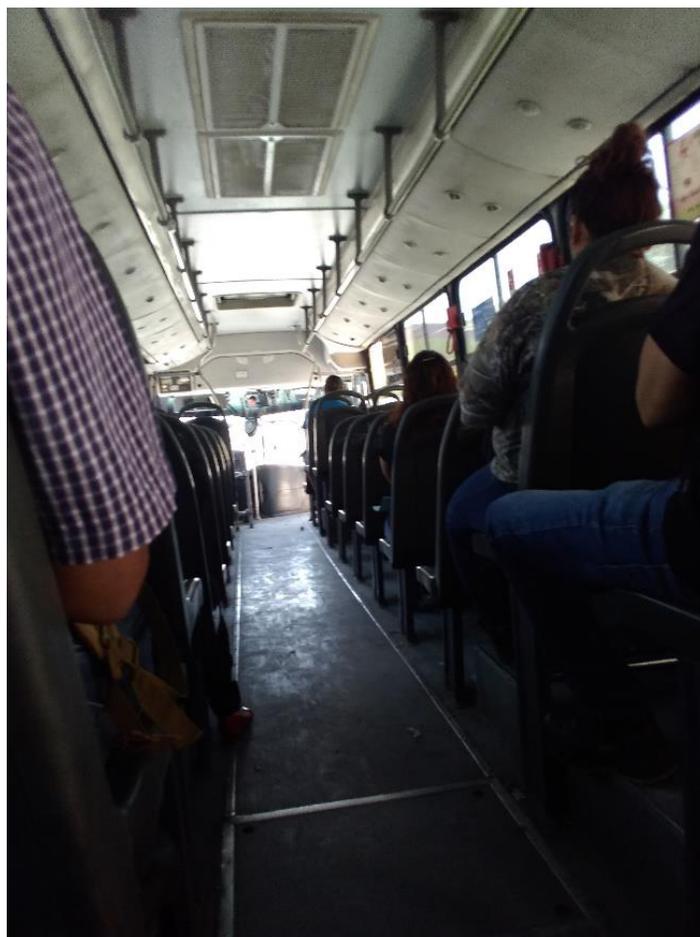


Imagen 7. Ruta 221. Apodaca. Trayecto de estudiantes y mujeres.

Etnografía

Lugar de inicio: Estado de Guerrero, Col. Vicente Guerrero, San Nicolás de los Garza, Nuevo León.

Lugar de finalización: Padre Mier y Zaragoza, Col. Centro, Monterrey, N. L.

Fecha: 10 de abril de 2019.

Hora de inicio: 1: 15 p. m. **Hora de finalización:** 2:00 p. m.

Descripción de la población observada: Usuarios del transmetro y línea 2 del sistema de transporte metro, en su mayoría son jóvenes de entre 15 y 30 años mismos que portan mochila a sus espaldas y vestimenta casual, algunos de ellos con camisas institucionales de preparatoria.

Gran parte de los pasajeros se encuentran pendientes de su celular, unos pocos van recostados en sus asientos, otros con los audífonos puestos haciendo caso omiso a lo que ocurre a su alrededor.

Acercándose al cruce con Arturo B. de la Garza se puede observar a un hombre tomar asiento atrás buscando sombra para ingerir un par de tostadas colocando justo al lado de él un refresco grande. Una señora llega al poco tiempo y lo observa sorprendida. Mientras tanto en el interior del transmetro comienza a ser menos perceptible.

Finalmente, el transmetro llega a la estación San Nicolás donde al descender, los pasajeros se dirigen a la “oficina” (un pequeño cuarto bajo las escaleras) donde se encuentran dos trabajadores de metrorrey, uno de ellos se dispone a recoger los boletos mientras el otro empleado entrega los nuevos, mismos que son distintos y se asemejan al que proporcionan a los usuarios de metrorrey ya que no tiene un horario límite de uso.

El ascenso a la parte superior de la estación para todos es igual, por la rampa, incluso personas de la tercera edad y personas con algún tipo de discapacidad motriz lo que hace deducir que el ascensor que se encuentra aquí no funciona, este pensamiento se refuerza al recordar viajes anteriores donde se encontraban reparándolo.

Las máquinas que dispensan los boletos para el metro se encuentran funcionando. No hay largas filas. Tampoco hay dificultades para acceder al andén donde las escaleras eléctricas se encuentran funcionando correctamente.

En el andén con dirección hacia la terminal Zaragoza hay una cantidad considerablemente mayor en comparación con el que lleva dirección hacia Sendero. En este segundo sólo se encuentran alrededor de 7 estudiantes de preparatoria, un par de ellos recostados en las bancas, los demás a su alrededor.

No hay disturbios o incidentes. El tren arriba a los pocos minutos. No luce lleno. Esto es una constante durante los próximos dos que arriban a la estación. El tercero es donde abordo. El aire acondicionado está encendido al igual que la música, de no ser por esta el vagón iría prácticamente en silencio esto debido a que, en su mayoría, los pasajeros fijan su atención en su celular. En la estación Universidad se encuentran muchos jóvenes esperando en el andén, es por ello que a partir de esta estación comienza a percibirse mayor ruido en el ambiente debido a las conversaciones que mantienen entre ellos.

En la conexión con la línea 1, es decir la estación Cuauhtémoc, abordan la unidad personas de mayor edad, algunos con vestimenta sucia, como procedentes de trabajo en obra. Se puede distinguir fácilmente cómo quienes ingresan rápidamente buscan sentarse en los asientos, sin importar que sean de uso preferente.

En la estación Alameda suben más mujeres que hombres, cargando bolsas de plástico que dejan ver su contenido siendo este, ropa o alimentos. Mientras que en la estación Fundadores desciende un 50% de los pasajeros, en su mayoría jóvenes acompañados de otros jóvenes.

La siguiente estación es Padre Mier, donde culminará el recorrido. En esta también baja una cantidad considerable de personas, algo que incluso podría percibirse cómico es la constante en

cuanto a reacción de las personas al salir del vagón ya que, casi a manera de coreografía, las personas voltean a ambos lados, algunos incluso se detienen como para pensar por donde deberán dirigirse para salir a la calle deseada.



Imagen 8. Estación San Nicolás. Presencia de Adultos mayores y jóvenes.

De nueva cuenta se destaca la presencia de adultos mayores y mujeres en un horario de media tarde que no se considera de gran afluencia. Es posible que en el caso de las mujeres cumplan una “movilidad del cuidado” es decir viajes motivados por actividades relacionadas con el acompañamiento de los hijos a la escuela, compras personales o de víveres, diligencias, visitas a familiares o asistir a consultas médicas. (Vadillo, 2019)

Los jóvenes particularmente sus viajes se vinculan al ámbito educativo, es un horario con cierto tráfico pero que en el transporte público se presentan ligeras cargas y es posible acceder a los vagones del metro o a los camiones con mayores posibilidades de espacio y

comodidad. Como se señala, los adultos mayores y las mujeres llevan un ritmo con menos premuras, se puede observar un ambiente poco caótico.

Situar a los individuos en el espacio social define su situación acorde a sus prácticas, someter el análisis a una categoría como clase social constriñe al sujeto al sólo orden político económico resultaría en una contradicción dada las opciones teórico-metodológicas.

La ciencia social no ha de construir clases sino espacios sociales dentro de los cuales puedan ser diferenciadas clases, pero que no existen en el papel. En cada caso ha de construir y descubrir (más allá de la oposición entre el construccionismo y el realismo) el principio de diferenciación que permite re-engendrar teóricamente el espacio social empíricamente observado. (Bourdieu, 2007, pág. 48)

Por lo tanto, el cuadrante para delimitar a los grupos sociales es conforme sus trayectorias, las implicaciones en el espacio social, así mismo las dinámicas cotidianas que refieren de la experiencia de movilidad. Estas condiciones son recursos para potencializar las narrativas desde la movilidad cotidiana de los transeúntes, es decir, acorde a Schutz (2003) para teorizar la experiencia se relacionan las combinaciones múltiples de interconexión temporal al momento de vivir el mundo desde la cotidianidad.

Para cubrir esta premisa de abordar la experiencia cotidiana se apuntala sobre la noción de *acontecimiento*, como el referente de un *hecho social total*, como una acción con giros narrativos o aproximaciones del observador que señalan un evento segmentado, sin impropiedades de las acciones potenciales.

Un acontecimiento es como una anécdota. Insoslayable como “cosa inédita” -éste es el sentido original de la anécdota- es igualmente manipulable como un guijarro. El acontecimiento nunca tiene sentido por sí mismo, sino que funciona como articulación de una situación. Alrededor de estas articulaciones pueden girar las tensiones significativas y reorientarse cada vez. (Joseph, 2002, pág. 40)

En el caso de las observaciones que se presentan, los acontecimientos surgen como situaciones que se apiñan a otras, se vinculan decisiones que sólo el individuo puede descifrar para contener las incertidumbres dadas por el entorno según las condiciones de la situación. Para cubrir con creces estas acciones el transeúnte apela a la experiencia, se desdoblan sus

posibilidades donde prioriza asuntos para nada banales como lo referente al tiempo, descanso, confort, economía, para eficientizar sus viajes en la ciudad.

En las categorías sobre la movilidad cotidiana se acotan conceptos como movilidad obligada, la cual se clasifica específicamente como los viajes al trabajo y al estudio, pero bajo este esquema se llegan a resultados de análisis casi preconfigurados, pues los trayectos se limitan a los horarios y tipificación de zonas con afluencia estudiantil y los horarios laborales. Pero, en una ciudad con múltiples modalidades de organización social, así como una constante expansión de la mancha urbana, a la movilidad debe estudiar lo referente al espacio y la infraestructura sin dejar de lado a los diversos grupos y sus actividades.

Si bien este trabajo de investigación explora las modalidades de algunos esquemas de análisis sobre la movilidad cotidiana, tales como la oferta y la demanda de transporte público, las implicaciones de la infraestructura urbana en el impacto a la movilidad y la planificación urbana a modo prospectivo, lo primordial es explorar el fenómeno de la movilidad cotidiana en medida de las acciones y experiencias de los transeúntes.

Resulta comprensible que una epistemología semejante sólo pueda moverse en el plano de la realidad fenoménica, y que la verdad, entendida en un sentido trascendental, tenga que encontrarse más allá de su campo de acción. (Benjamin, 2013, pág. 16) La congregación de los fenómenos es materia de los conceptos y la partición que se consume en ellos en virtud del entendimiento diferenciador, es tanto más significativa cuanto que en una única consumación se lleva a cabo algo doble: la salvación de los fenómenos y la exposición de las ideas. (Benjamin, 2013, pág. 69)

Es en esta medida que a partir del estudio de los flujos espaciales de los transeúntes en la movilidad cotidiana se definen algunas pautas territoriales, como parte de las estrategias para realizar cabalmente sus trayectorias. Cuestiones como el ritmo de vida en función de los horarios, el reparto modal para realizar las trayectorias que conlleva a la toma de decisiones y las actividades intermedias que se realizan mientras se llega al destino.

El papel del etnógrafo durante el viaje es el de observar cómo los transeúntes dotan de significados en las situaciones móviles, según el espacio y tiempo en que se efectúan. Para dicha acción de observación se debe poner total atención al entorno espacial, a las emociones,

el uso y movimientos del cuerpo, la relación con los otros, así como la serie de travesías y estrategias que resultan del proceso de movilidad.

Etnografía

Lugar de inicio: Calle José Ma. Morelos y Parás, Col. Centro, Monterrey, N. L.

Lugar de finalización: Estado de Guerrero, Col. Vicente Guerrero, San Nicolás de los Garza, Nuevo León.

Fecha: 10 de abril de 2019.

Hora de inicio: 8:25 p. m. **Hora de finalización:** 9:30 p. m.

Descripción de la población observada: Transeúntes en el centro de Monterrey, usuarios de la línea dos del metro y del transmetro Santo domingo.

Me dirijo a caminar sobre la calle Parás buscando llegar a la estación del metro más cercana, en este caso será la terminal Zaragoza que se encuentra en la esquina con la calle Padre Mier. Siendo las 8:25 p. m. la afluencia peatonal es muy baja, incluso la mayoría de los locales comerciales están ya cerrados o a punto de cerrar. Aquí se pueden ver a unas cuantas personas sentadas en las banquetas, entre ellos una pareja. No hay algún tipo de vigilancia por parte de cuerpos de seguridad del Estado.

En las afueras de la estación del metro se encuentran vendedores de dulces, y en la otra esquina un grupo de personas que parecen venir juntas. Al ingresar a la estación y bajar las escaleras me percaté de que las alcantarillas (o eso parecen ser) están fuera de su lugar, lo cual es un peligro evidente.

Desde la estación Universidad se puede observar un aumento considerable de pasajeros, sin embargo, en la estación Anáhuac una numerosa cantidad de ellos abandonan el vagón. Es esta una estrategia para transbordar, pues es ese punto se inicia la ruta de algunas rutas que se dirigen al municipio de Escobedo. De igual manera muchos viajes realizan el transbordo en la estación San Nicolás, aunque, sorpresivamente no muchos se dirigen a abordar el transmetro. Por lo cual, se puede asumir que se dirigen a la parada del camión donde se ubican las rutas que enlazan como destino al municipio de Ciénega de Flores.

Cuando subo al camión, el chofer revisa cuidadosamente el boleto entregado, cosa que no me había tocado pasar anteriormente. Posterior a esto, se los entrega a otro trabajador de metrorrey que parece fungir de inspector

El chofer comienza a manejar a los pocos minutos y para este momento no hay ni la mitad de los asientos ocupados, si acaso abordamos alrededor de diez personas, en su mayoría hombres. La edad de los pasajeros parece oscilar entre los 26 a los 40 años, a este momento no se observan probables estudiantes sino más bien trabajadores.

Al terminar la ruta me dirijo a caminar para llegar a mi destino, algunas avenidas principales lucen iluminadas, pero no así las calles para lograr entrar a las colonias cercanas.



Imagen 9. *Daños en la infraestructura. Entrada de la estación Zaragoza.*

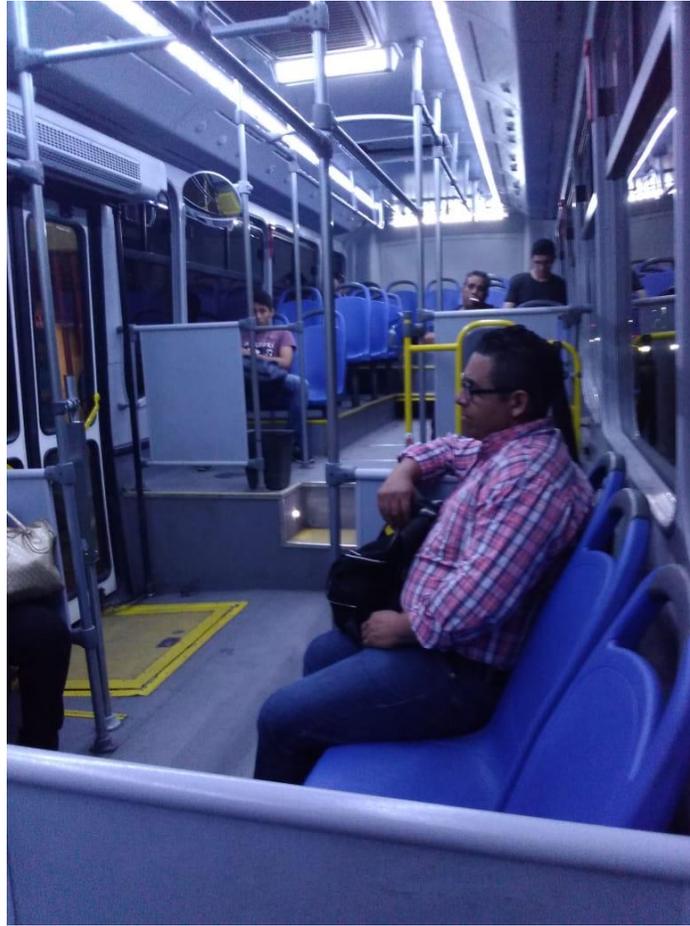


Imagen 10. Interior del transmetro en dirección a Santo Domingo.

En las anteriores etnografías se mostró el flujo de los transeúntes según el horario. Se presentaron las características generales de los usuarios. Este trabajo de campo tomó estructura hasta que justamente de establecieron algunas observaciones directas en campo con un enfoque de desplazamiento epistémico, es decir, con un extrañamiento. Al momento de orden algunas líneas se interponían algunas otras experiencias, pero, en primer plano se busca hacer un mapa de *las movilidades* entorno a la movilidad cotidiana.

La práctica del transeúnte es la marcha, pero ésta es una experiencia al ras del suelo que exige lentitud y paciencia, que desconfía del ojo que quiere captar desde una distancia o una altura excesivas. Al andar, no vemos mucho, pero cambiamos incesantemente de perspectiva, como un pintor cubista que renuncia a la perspectiva clásica. (Mongin, 2006, pág. 71)

De acuerdo con Mongin (2006) evitamos esa distancia frente al fenómeno de la experiencia, pero también marcamos la frágil línea dónde el observador se puede perder entre los *nativos*. Para este propósito se recuperaron elementos claves de las etnografías que permiten descubrir y describir las situaciones, los procesos que se efectúan durante los trayectos. En este primer acercamiento se presentaron una serie de trayectos con ciertas similitudes en su presencia radial de acción en el espacio urbano, y se contrastó con el horario para así explorar una primera condición de la movilidad cotidiana: la relación temporal.

Fue posible identificar grupos de transeúntes y clasificarlos según sus intenciones de viaje. Aunque como nota a este gesto de agrupamiento, es notorio el cambio de una nueva realidad social, es decir, los horarios se amplían, las empresas transnacionales adoptan ritmos acordes a sus necesidades y eso conlleva que se trastocuen rutinas. Así mismo en el aspecto de la organización territorial, se pueden categorizar zonas orientadas a actividades laborales, fabriles o empresariales que invariablemente se convierten en puntos nodos de la movilidad cotidiana en la ZMM.

Las condiciones que han alterado la estructura de la movilidad cotidiana en la metrópoli son:

- a) Tendencias de flexibilización del trabajo
- b) Desarrollo de nuevas zonas fabriles (*clúster*, parques industriales- tecnológicos)
- c) Expansión de áreas residenciales en zonas limítrofes de la metrópoli.
- d) Ampliación de grandes avenidas periféricas de conexión municipal.
- e) Incorporación de tecnología para la movilidad en viajes privados.
- f) Incremento en el padrón de vehículos particulares.
- g) Aumento del costo del transporte público.

Explorar cada elemento de cambio que influye en las dinámicas de la movilidad resulta complejo para el propósito de esta investigación, pero sin duda alguna son líneas de análisis que se complementan para dotar de mayor sentido a la problemática urbana en general y al fenómeno de la movilidad cotidiana en particular. Las conjeturas que se entrelazan en un estudio longitudinal acerca de la movilidad conllevan a una concatenación de análisis estructurales para incorporar rubros como la infraestructura urbana, la economía global y las

tendencias a considerar la eficiencia de los servicios no sólo en costes sino en uso de recursos, es decir, el giro de una implementación sustentable y accesible acorde a la movilidad de una metrópoli en constante crecimiento.

En un territorio de superposición de redes de comunicación que posibilitan velocidades muy diferentes, las carencias o dificultades de acceso a su uso entrañan claros riesgos de exclusión social; exclusión de las capas de la población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia; o de aquéllos a los que la ocupación masiva del espacio por este tipo de vehículos les impide ir a pie o en bicicleta; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo y duración de su desplazamiento; y sobre todo, de ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en intercambios de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz. (Herce, 2009, pág. 25)

En este mismo orden de ideas se refleja en el intenso trabajo de campo una constante que refiere a la exclusión, pero, también es destacable las iniciativas que surgen de parte de los transeúntes para cubrir sus trayectos. Las peripecias que suceden inexorablemente en un escenario complejo son otro hallazgo que difícilmente se incorpora en los estudios sobre la movilidad. El seguir los pasos de los viajes, incluirse en el trajín de lo cotidiano es si acaso un botón de muestra, pero con la complicitad de estar codo a codo con los usuarios y constatar cómo se configuran los recorridos que se viven en la ciudad.

Con cerca de un centenar de páginas de notas de diario de campo se logró sintetizar un esquema de hallazgos. La decena de entrevistas a profundidad sobre las trayectorias de la movilidad cotidiana arrojan luz sobre los pormenores de una situación que se diluye en esquemas pragmáticos por parte de las autoridades responsables de las decisiones en la planificación urbana. Se realizó una entrevista con un directivo de una empresa de transporte público, recordar que en este caso en la ZMM el servicio de transporte es concesionado a empresarios, pero por cuestiones de asuntos políticos solicitó la omisión de su nombre, a pesar de facilitar datos y explicar detalles sobre la movilidad desde su perspectiva, insistió en no colocar esa información de manera directa. Como parte de una ética metodológica se respetó la decisión, sólo se presentan ideas que compartió de manera *off the record*. Es esta situación un hecho notable de la importancia de la movilidad hasta los ámbitos políticos de

la metrópoli. Algunos temas que se prestan como puntos de conflicto es el costo del transporte, los fallos en proyectos de infraestructura, la pugna entre el poder político y económico, así como las injerencias en la toma de decisiones sobre aumentos en el costo del transporte y las cercanías de los gremios sindicales ligados a partidos políticos.

El trabajo de campo no se limitó a una entrada o salida para reconocer la movilidad cotidiana, se llevó una larga temporada de recolección de datos. Así mismo, se empleó el método de grupos focales con estudiantes de los tres campus de la UANL, que a su vez propiciaron una posibilidad de ampliar su participación dentro de la movilidad cotidiana, pues algunos estudiantes trabajan en diversos horarios y zonas de la metrópoli. Con lo cual se agruparon ideas recurrentes, propuestas y hallazgos que derivaron de una interpretación amplia de todo el trabajo en el terreno de la movilidad cotidiana.

Los *mapas mentales* fueron una *rememoración* donde los transeúntes dimensionaron su observación de acuerdo con el uso del transporte y sus trayectorias. Se reconocen las avenidas, las calles, los tiempos, las coyunturas posibles, se piensa en un *plan B*, se traza una ruta mental para salir avante a las inclemencias del tiempo, las premuras, las dificultades económicas y se tratan de empatar salidas para cubrir no sólo los trayectos pendulares de la casa al trabajo sino otras actividades de vital importancia para la dinámica de convivencia familiar. Los entrevistados pocas veces facilitaban un mapa, una dimensión cartográfica puntual, pero su orientación es precisa, es una virtud de su experiencia y ejemplo de ello es cómo se logran mover en una ciudad con grandes conflictos en materia de movilidad urbana.

Es quizá este apartado el más complejo en términos de discriminar la información, pero, en el próximo capítulo se detallan casos específicos y se exploran lineamientos del análisis para comprender la movilidad desde las características y experiencias de los transeúntes.

Capítulo 6. Interpretación y análisis de datos.

Para efectos de sumario vale señalar que en el capítulo 5 se presentó el trabajo de campo y las condiciones en que se realizó la intervención de observación en el espacio urbano. En esa acotación sobre el método y las herramientas se consideró la sistematización de la información para ofrecer una interpretación de los datos obtenidos. Es preciso retroceder un poco en algunos apuntes de análisis para contextualizar y profundizar en la relación del hallazgo y la relevancia para explicar el fenómeno de la movilidad cotidiana en la ciudad de Monterrey.

En las últimas dos décadas, el aumento demográfico en la ZMM permitió una serie de proyectos estratégicos de ordenamiento urbano vinculado a la movilidad, se incorporaron nuevas rutas de transporte público que conectan los puntos más distantes de la ciudad con los círculos viales más concurridos. Lo anterior se debe, principalmente, a la expansión de la *mancha urbana*, considerado esto como el preludio de las coyunturas que detonan los problemas y necesidades de una población que se sumará a las dinámicas de la ciudad. Este proceso de crecimiento acelerado de la población en la región limítrofe de la ZMM rebasó las expectativas de los proyectos municipales, bajo este escenario se presentan obstáculos

significativos que impide cumplir con los planes de infraestructura urbana por los cual se reestructuraron para intentar mejorar el manejo de los recursos. Dichas condiciones tienen graves repercusiones en la vida cotidiana de los transeúntes de la ciudad.

Para este apartado se hace uso, principalmente, de fuentes primarias. Como punto de partida se recopilaron una serie de entrevistas donde los informantes directos -en este caso los usuarios de transporte público y privado-, comparten en sus narraciones sobre la experiencia de habitar específicamente en alguno de los siguientes municipios: dentro de la Zona Metropolitana como Monterrey, San Nicolás de los Garza, Guadalupe, Juárez, así como municipios que circundan la parte norte de la ZMM, tales como Ciénega de Flores, Salinas Victoria, Pesquería, Zuazua, El Carmen. Los índices empíricos desde los cuales partimos son el soporte para la realización del análisis que nos llevará a comprender las condiciones en las que efectivamente viven estas personas y construir desde ahí las categorías y conceptos que permiten comprender las lógicas de los actores sociales.

Para iniciar el acercamiento entre los constructos y la práctica, es preciso interpretar el fenómeno de la movilidad cotidiana desde los límites de la objetividad y la subjetividad. El tipo de análisis es de corte cualitativo, auspiciado por un enfoque epistémico que cruza la relación espacial con la experiencia, donde las dinámicas de movilidad cotidiana se reconocen a través de los *itinerarios*, los cuales “son estructuras narrativas [que] tienen valor de sintaxis espaciales” (De Certeau, 2007, pág. 127). Donde la categoría de *trayectorias* busca “evocar un movimiento temporal en el espacio, es decir, la unidad de una *sucesión* diacrónica de puntos recorridos, y no la *figura* que estos puntos forman en un lugar supuestamente sincrónico o anacrónico” (De Certeau, 2007, pág. 41).

Además del recurso de técnicas de investigación como la entrevista a informantes claves, la etnografía y la construcción de *itinerarios* a partir de las narrativas de la movilidad cotidiana,

“hasta cierto punto, ofrecen una orientación sobre los fenómenos y construyen los conceptos que, por vía de una paulatina sofisticación, redisolución y recombinación de acuerdo con otros puntos de vista, permiten alcanzar una proximidad cada vez mayor a la verdad. (...)”

Representan al menos una primera organización de materia informes, aunque no llegan a dominarlas al punto de penetrar las relaciones entre las partes más sencillas, lo cual es el fin último de las ciencias, esto es, disolver los fenómenos complejos en relaciones.” (Simmel, 2017, 35)

En las prácticas de la movilidad se desdibuja la meta con el camino, se adjuntan interacciones a modo de recorte espaciotemporales, donde lejos queda la lectura del transeúnte acerca de sus experiencias durante los trayectos de movilidad cotidiana. La reflexión que surge sobre la base misma del movimiento no es *cómo* ni en *cuál* es el medio en que se mueven los transeúntes, sino *qué sucede antes, durante y después* de efectuar la movilidad como práctica cotidiana.

Una de las ideas singulares del hombre es la de que cualquier cambio observable es posible explicarlo siempre como un efecto de una causa inmóvil. Una reflexión breve y desprejuiciada puede mostrar que un movimiento sólo puede explicarse por un movimiento, un cambio a partir de un cambio. (Elías, 2008, pág. 135)

Dentro de este marco se amplía la noción de los escenarios de la movilidad como referentes espaciales móviles, que se reconstruyen a partir de las narrativas de los transeúntes. Es bajo esta perspectiva que el significado de habitar la ciudad refiere a los ámbitos cotidianos visibles desde los recorridos, trayectorias, que se agrupan como parte de las habilidades del transeúnte en el efecto de cubrir sus necesidades de movilidad.

Visto de esta forma las trayectorias personales se incorporan a la lógica de una dinámica local que configura las referencias globales sobre la movilidad desde iniciativas instrumentales como el reconocimiento de recorridos con mayor rapidez, comodidad o de menor costo económico y que sin duda evocan la cotidianidad como parte de sus relaciones sociales relativas y significantes.

6.1. La movilidad cotidiana y sus *formas de hacer*

En las narrativas se muestra la relación directa entre los problemas de transportación y la situación laboral de los entrevistados, particularmente el haber obtenido una vivienda tan alejada de centros de trabajo y educativos, lo que crea una situación insostenible termina por propiciar el abandono de estas viviendas, entrando así las personas en situaciones crediticias que los rebasan.

Es evidente el cansancio terrible que deben vivir jóvenes, adultos, hombres y mujeres, todo aquel que tenga fuerza e inteligencia contar con un lugar, precario, insalubre, inseguro, pero finalmente un lugar, para poder desplazarse.

“Cuando se escapa a las totalizaciones imaginarias del ojo, hay una extrañeza de lo cotidiano que no sale a la superficie, o cuya superficie es solamente un límite adelantado, un borde que se corta sobre lo visible. Dentro de este conjunto quisiera señalar algunas prácticas ajenas al espacio “geométrico” o “geográfico” de las construcciones visuales, panópticas o teóricas. Estas prácticas del espacio remiten a una forma específica de *operaciones* (de “maneras de hacer”), a “otra espacialidad” (una experiencia “antropológica”, poética y mítica del espacio), y a una esfera de influencia *opaca y ciega* de la ciudad habitada. Una ciudad *trashumante*, o metafórica, se insinúa así en el texto vivo de la ciudad planificada y legible.” (De Certeau, 2007; 105)

Una primera instancia para la práctica de la movilidad es sin duda el tiempo como factor de decisiones y acciones al momento de emprender los trayectos. Los transeúntes lo refieren en un principio como una constante, pero, con cierta agudeza de análisis se presentan las vicisitudes y coyunturas al momento de recordar sus recorridos. Ante el cuestionamiento sobre la duración de sus trayectos salta a relucir la respuesta con diversas aristas: *depende*.

Pero, de qué depende esta fluctuación a nivel cronológico. Se ofrecen respuestas situadas en el contexto, como el día de la semana, pues resulta más complicado un lunes que el viernes, eso al menos en el trayecto de ida; se refiere al clima, es decir, no sólo a las estaciones del año como un eje determinante, sino a las condiciones climatológicas del trayecto en concreto, así resulta con mayor dificultad trasladarse un día lluvioso o en resulta notorio lo complejo de los viajes (especialmente de retorno) en días calurosos; así como

cuestiones de índole personal, pues durante sus trayectos anexaban actividades que les comprometía un mayor tiempo debido a alguna desviación o transbordo para cumplir con sus necesidades.

6.1.1. El tiempo.

En una categoría tan amplia como el tiempo se suelen condicionar aspectos de medición determinantes, pero, en el caso de las prácticas de la movilidad se muestran factores que se traslapan inexorablemente en la cotidianidad del movimiento como acción. “La omnipresente conciencia del tiempo de los miembros de sociedades relativamente complejas y urbanizadas es parte integrante de su modelo social y de la estructura de su personalidad” (Eliás, 2013, pág. 176). El tiempo, en función de la movilidad, para el transeúnte se concibe desde la experiencia. Es un aprendizaje que no se logra transmitir sino desde la adaptación y acumulación de información, además que esto genera destrezas y habilidades para resolver situaciones que apremian la eficacia en sus trayectorias.

Resultó de sumo interés cómo los entrevistados referían a los cuestionamientos sobre el tiempo como una condición no-lineal, es decir, ofrecían una respuesta inmediata como un esquema dado por el promedio de sus viajes cotidianos, pero, a manera de profundizar se proyectaba el carácter disímil de la idea cronológica y sus prácticas. Es el tiempo una primera forma de relación con la movilidad. La movilidad se caracteriza por la *temporización*, donde es posible el entendimiento de un flujo que a pesar de ser continuo exhibe la diferencia entre el tiempo físico y el tiempo social. Entonces la práctica de la movilidad implica del *timing*, como la acción de *ver el reloj*, pero, según Eliás (2013), es también la sincronización de los sucesos con los factores adyacentes que configuran el acto de la movilidad.

El tiempo y el proceso de sincronización alinea la noción de ritmo. Es el ritmo una condición que de manera sutil el transeúnte incorpora para definir sus trayectos cotidianos. La forma tradicional de comprender el territorio no es sólo con la distancia, sino de los procesos de la circulación en la ciudad. Sin duda es esto otra forma de entender la vida urbana, otra forma de los saberes para habitar la metrópoli.

Desde una perspectiva antropológica, “el uso del tiempo” significa entender cómo los ritmos y prácticas garantizan el fortalecimiento de las relaciones sociales humanas y cómo las performances individuales o colectivas pueden basarse en variaciones diferenciadoras de los ritmos dominantes. El concepto de ritmo nos permite entender las características del espacio público como una construcción mediante unas prácticas sociales recurrentes. (Stavrides, 2016, pág. 33)

En efecto, el ritmo de la movilidad cotidiana que experimenta cada sujeto es una compilación de prácticas para ajustar sus dinámicas a las rutinas reguladas por el tiempo. Se puede confundir la idea de trayectorias con el aspecto de rutinas, pero, la rutina tiene una marca definida, apunta a lo predecible, si acaso desde la experiencia de la rutina se constituyen las trayectorias con una cualidad más amplia, con la apertura de las posibilidades para ejercer una dinámica de la movilidad cotidiana heterogénea.

Algunos aspectos antes descritos pueden ser recuperados en la entrevista a profundidad con *Don Mario* (Edad: 60 años), habitante del municipio de Salinas Victoria, pailero. Él mencionaba sobre su corta temporada (no mayor a 4 años) de residir en este municipio limítrofe de la ZMM. Este punto es relevante pues realiza varias comparaciones de algunas otras zonas donde habitó y las circunstancias que se viven en torno a la movilidad. Esta entrevista fue un ejercicio de acercamiento donde se cubrió parte de su ruta para reconocer los espacios y las formas en que se efectúa la movilidad cotidiana.

ELG: ¿Podría indicarme cuál es el tiempo que pasa en el trayecto de su casa al trabajo?

Don Mario: Sí, pero ¿así como en general? Bueno es que ... (pausa, un poco y espera que intervenga)

ELG: o cuénteme como es su trayecto, su día a día para... (interrumpe)

Don Mario: No. Es que el tiempo es, digamos, relativo; porque depende de muchas cosas para mí. Yo trabajo con una empresa que antes estaba aquí cerca, pero, ahora se amplió y está en [el municipio de] García. Yo así, bajita la mano hago 3 horas en llegar. Pero, no todos los días voy hasta allá. Me reporto en otras chambas que vamos haciendo, voy hasta allá cuando se va a iniciar un proyecto, o cuando debemos ir a revisar algunos asuntos. (...)

Yo tengo que estar listo como las 6:00 am, aquí cerca pasa un camión que me acerca al metro. Eso pues depende de muchas cosas, como ahorita están haciendo un puente aquí por el campo militar, pues antes me tardaba menos, pero, eso ya quita tiempo.

El problema es la ida, desde que llegas a Sendero ya valió. A esa hora es más o menos fluido, pero ...por eso te digo que depende, porque cuando vamos a una chamba aquí en las mismas afueras se complica el conocer las rutas y, como tú dices, los tiempos. Una vez el jale (trabajo) era acá en Pesquería, nombre (sic) todo era puro rodear. Antes nos daban el servicio de transporte de personal, pero no pasaba por todas las zonas, yo vivía acá por Escobedo y como quiera tenía que estar listo desde las 6 (de la mañana) pasaditas para que me llevara a la chamba. (trabajo) Pero, luego cuando ampliaron y cambiaron las oficinas muchos se salieron del jale, no les costaba. Yo me quedé porque ya así viejo quién te contrata.

De regreso ya vienes como menos en chinga (apurado). También pues todo cansado, pero ya vienes como en calidad de bulto, pero si se hacen otras 2, 2 horas y media de regreso. Y cuando toca que pasa algo pues debes tener una precaución.

ELG: ¿Cómo es eso que pasa algo?...

Don Mario: Pues... ¿a poco tú no ves el pronóstico o las noticias antes de salir? Yo sí, siempre. Es que de repente dicen, pues que un choque, pues ya te la sabes y mejor te bajas en otro lado y pescas otro camión, o si llueve pues, sabes que tienes que levantarte más temprano, porque para otros lados ya te toca más tráfico (sic).

[...] también es que la espera es una parte que haces más tiempo, por ejemplo, en el centro es un desmadre (conflicto), a veces para ir hasta el poniente yo usaba el ruta 2 y se tarda mucho, no sé si hay menos camiones o más gente, pero ya sabes que si no llegas como al 10 a las 7 (de la mañana) ya te toca quedarte esperando unos 15-20 minutos. Yo en eso voy como quien dice aventajándole, veo que mucha gente se junta en la parada [del camión] y yo pues camino en sentido contrario para encontrar otra parada más vacía antes que ellos lleguen.

[...] creo que, así como decirte un tiempo de viaje pues es un aproximado, yo ahorita que vivo acá (en Salinas) me voy acostumbrando, porque son muchas cosas las que pasan. Un vecino antes que hubiera más rutas por aquí, me hacía el paro de llevarme a la avenida, a la carretera Laredo. Pero, ya ahora que tiene hijos en la escuela se va a otra hora, o ya pues el tiene sus vueltas y se me acabo ese raite.

ELG: Y, más o menos, en el regreso ¿cómo le hace? ¿cuánto tarda?

Don Mario: En el regreso ya también es cosa de suerte, que llegues y que te toque un lugar para venirte, a veces yo salgo más temprano de la chamba, yo tengo un trabajo que es más por proyectos entonces si me interesa llegar temprano para que te vean y todo, pero también para acabar con lo del día rápido y regresar antes de la hora de más tráfico. Aunque ya todo es como dicen "hora pico". La salida, el regreso es menos pesado, quizá porque ya sientes que vas a tu casa a estar con la familia. No sé. Yo voy a veces en el metro, porque es más rápido y barato, pero, también uso la Ecovia para irme desde García hasta allí donde cambias al metro [estación Mitras], por el mismo precio te puedes cambiar. Porque ir en puro camión es lo tardado, también como vas cambiando [transbordando] como que se te hace más fácil el camino. No sé.

Don Mario recorre diariamente esta ciudad desde hace 45 años. En los últimos años además de su movilidad cotidiana también vivió la movilidad residencial, con lo cual reconoce otros territorios. Esta situación se debe a cuestiones de carácter económico, él refiere que hace cerca de 20 años tenía el terreno (su vivienda actual) pero como sus hijos todavía estaba en edad escolar no quería alejarse de los centros educativos, pues en ese entonces la concentración de la oferta educativa se vinculaba a los municipios del primer círculo de la ZMM.

En relación con la problemática expuesta, es posible analizar el nexo que tiene *Don Mario* con el tiempo para efectuar su dinámica de movilidad cotidiana. El ritmo depende de factores contextuales, las premisas sobre las acciones son divergentes, la información es un punto clave, se deben (re)conocer las interferencias desde la antesala de la partida. Será entonces que desde ese momento podríamos señalar como el inicio de la trayectoria. “A través de nuestros trayectos cotidianos realizamos una serie de rituales, que son como marcas en el espacio, y al mismo tiempo la expresión de la fuga o, por lo menos los signos de una simulación del exilio” (Maffesoli, 2004, 96). En efecto hay un acto de preparación que corresponde a la interpretación de la información. Él narra su experiencia desde una rutina con muchas bifurcaciones, sabe observar el ritmo de la ciudad y cuadra sus acciones cual transeúnte experimentado.

Por lo tanto, lejos está la concepción del tiempo como una medida que condiciona los actos bajo el pacto de la rutina, las medidas temporales cambian para el transeúnte que reconoce el ritmo de la dinámica de la movilidad urbana, se mide el tiempo por lapsos en que aproximadamente pasa cada ruta por los puntos de enlace, se mide por las condiciones atmosféricas, por el día de la semana o hasta por la situación de los equipos locales de fútbol. “las relaciones entre los tiempos, y el espacio vivido son regulados por los ritmos propios de las actividades industriales y actividades inducidas, es decir, secundarias y terciarias” (González Ochoa, 2014, pág. 14). La dinámica de una ciudad con vestigios fabriles decimonónicos se impregna hasta en la actitud de los transeúntes, las mañanas son un desfile

de trabajadores que apresurados buscan sobrevivir a la tragedia cotidiana de trasladarse hasta su lugar de trabajo.

El ritmo marca un estilo de vida, exterioriza las disimilitudes del distanciamiento temporal y genera una conversión análoga al sentido espacial. Al ritmo se le marcan como tonalidades según el lugar y el momento, se accede al él como una cápsula para definir los propios movimientos. Son eventos periódicos aquellos que entretejen una simulación rítmica, pero se cambia de estrofa, se matiza diferente y se reconoce la duplicidad de opciones según la experiencia.



Imagen 11. *La espera para el regreso. Estación San Nicolás, Línea 2 del metro.*

6.1.2. El clima

Si en líneas anteriores se enfatiza la relación del tiempo como eje cardinal para configurar una interpretación de la movilidad cotidiana desde la experiencia, se adjunta esto a la noción del ritmo como parte de la estructura de la dinámica. Otro factor que se suma como elemento externo durante la experiencia de la movilidad cotidiana es la relación climatológica. Sucede que en una ciudad como Monterrey donde es posible llegar a temperaturas entre los 40 °C en primavera-verano, así como suelen ocurrir contingencias derivadas de fuertes heladas que pueden registrar temperaturas por debajo del punto de congelación, o se suman los eventos en temporadas de lluvias que se presentan huracanes, ciclones y fuertes chubascos que inundan gran parte de la ZMM. Para quienes habitamos esta ciudad lo anterior es parte de nuestra rutina, pero es más un recurso de adaptación, pues la infraestructura urbana no cuenta con los aditamentos adecuados para afrontar estos bruscos cambios en cada temporada climatológica.

Para lidiar con (o contra) el tiempo se interiorizan una serie de rituales que son parte de las prácticas cotidianas, (desde levantarse, asearse, alimentarse, usar el transporte) pero reconocer el ritmo es la cualidad extra que dota al transeúnte de facilidades para afrontar las condiciones que influyen en la dinámica de movilidad. Es el estado del clima un agente externo que debe considerarse constantemente si se busca cubrir los trayectos de manera eficaz.

El ritmo satisface al mismo tiempo, las necesidades básicas de multiplicidad y proporcionalidad, de cambio y estabilidad, por cuanto que cada período está compuesto, para sí, de elementos diferentes, de elevación, y depresión, de disparidades cualitativas o cuantitativas y, en cambio, la repetición regular de los mismos procura tranquilidad, la uniformidad, la unidad en el carácter de los órdenes. (Simmel, 2016b, pág. 579)

Cómo comprender las condiciones que se viven en situaciones extremas sino desde las narrativas de los propios transeúntes, dónde se exploran sus sentidos organizativos para enfrentar los retos de una movilidad conflictuada. Estos breves diálogos que conforman la embrollada narrativa de las experiencias del transeúnte se recuperan como atisbos de una dinámica compleja con fines de aproximación al fenómeno de la movilidad desde una perspectiva de los actores sociales involucrados. Es así como sus relatos cruzan recursos analíticos desde la experiencia para configurar el testimonio de una problemática condensada en una práctica cotidiana, que seguro pocas veces se han permitido reflexionar a profundidad.

Se retoma la voz de María Elena, trabajadora y estudiante de Derecho. Ella habita en el fraccionamiento Azteca, en el Municipio de Guadalupe.

ELG: ¿Cuáles son tus trayectos diarios? ¿Qué transportes usas? ¿Cuánto tiempo haces hasta el trabajo y después a la escuela?

María Elena: Yo trabajo en un Call center, en San Pedro. Pero tengo un horario de 6 de la mañana a 3 de la tarde. Tengo ya varios años así, es que antes... bueno, dejé trunca la carrera en Químicas, pasaron muchas cosas. [...] Pero, mis trayectos son... Desde la casa salgo y camino hasta el metro, como las 5:15 am. Pero creo que es casi ya corriendo, porque ya empieza el servicio y eso en 15 minutos llego hasta [la estación] Cuauhtémoc y transbordo para llegar hasta [la estación] Padre Mier. En eso, allí afuera [de la estación] tomo el Ruta ese "Túnel" es uno que lleva hasta San Pedro. Es que como te comentaba, si depende mucho del día. O sea (sic), yo creo que en mi caso la parte de la ida en la mañana no me preocupa tanto el tráfico porque el metro es rápido. Ya allí el túnel lo tomo medio lleno, pero son unos 20 minutos y llego a las 6 raspando. [con el tiempo justo] Lo que si me afecta mucho es el clima. Pues, tú sabes el clima "loco" de Monterrey. Un día llueve como diluvio y al rato está soleado. En temporada de lluvias a veces el metro se va más lento, o no sale a tiempo, a veces me ha tocado que se suspende el servicio porque las vías están inundadas. Pero en hasta el frío le afecta al metro, no sé por qué.

[...] Ya en la tarde cuando acabo mi turno en el trabajo, me voy a la escuela. A veces un chavo me daba un "ride" al centro y de allí me iba otra vez en el metro, aunque si quería ir con clima porque luego a esa hora a las 3-4 de la tarde hace mucho calor y para no llegar toda sudada pues, me voy en camión, el [ruta] 1 que tiene clima, o el 17. En la tarde es muy rápido llegar hasta la Uni. Ahorita que estoy [estudiando] en Derecho salgo a las 8 [de la noche] como muy tarde, es que metí algunas clases temprano, que siempre ando llegando tarde. Es un horario muy agradable porque ya a la salida [el metro en dirección] para el centro va más solo, un poco de gente ya cuando cambias de línea y llego hasta la expo [Estación terminal de línea 1 Exposición]. Allí pues se bajan todos, siempre hay gente, eso podría decirse que lo hace seguro, un poco. Bueno, yo uso el metro porque si es más seguro que el camión, al menos como mujer eso también es importante para moverte en la ciudad. Yo tenía un carro, pero era más complicado, tenía que pagar una pensión para poder

estacionarlo allá por el trabajo, y luego en la uni a esa hora estaba bien lleno todo [el estacionamiento] y terminaba dejándolo hasta el estadio. Mejor se lo presto a mi hermana para que haga las vueltas de la casa. En tiempo de lluvias en la uni no se puede ni entrar ni salir, o cuando hace mucho frío, como ya salgo de noche pues me toca caminar todo hasta el metro y en tiempo de frío salgo y ya está muy oscuro por eso algunas veces no pongo toda la carga de materias porque me toca muy tarde y no me gusta estar tan noche en la calle.

ELG: Mencionabas el asunto del clima como algo que te afecta para trasladarte. ¿Cuáles son tus estrategias para tratar de no llegar tarde cuando llueve, o en tiempo de frío?

María Elena: A veces si me toca irme a esperar casi casi que abran el metro a las 5 de la mañana. (risas)...No creas, pero ya hay fila, de todos lo que vienen desde Juárez y todo Guadalupe. Luego ni respetan los vagones exclusivos para mujeres.

[...]Es que en temporada de lluvia aquí con los arreglos que hicieron por lo del estadio y la avenida [Azteca] se encharca y te pueden mojar los carros porque como todavía está obscuro no te ven. Es peligroso. Yo voy toda cargada, mis cosas, los libros, y pongo un cambio porque seguro me voy a mojar. Paraguas no uso porque los vivo perdiendo. Pero llevo otros zapatos o una blusa. Una vez llovió mucho como en septiembre de hace poco... y nos bajaron en la estación Palacio Federal, son dos estaciones antes de la Expo, porque no sé qué de las vías o la luz... sí dijeron, pero yo traía audífonos, sólo vi que se bajaron todos y medio enojados hasta que llega el guardia y ya dice que se bajen todos. Pues qué iba a hacer, caminar puro caminar porque los camiones ya vienen llenos y eso. Entonces caminar con lluvia y toda la avenida Juárez está medio oscura [...] llegué a la casa súper tarde y toda empapada, mejor le puse mi impermeable a los libros para rescatarlos. Yo creo que cuando llueve esta ciudad se vuelve un caos. Aunque también cuando hace mucho calor es insoportable venir en el metro que te vas asando...

En este relato con mucho detalle sobre aquello que implica contar con una rutina y verse en la necesidad de ajustar los ritmos y “ganarle al tiempo” para lograr llegar al destino. En el caso de María Elena, ella realiza varias trayectorias cotidianas, aunque, a diferencias de la mayoría de los entrevistados, su tiempo de traslado es menor a pesar de que las distancia pueden ser más extensas, los problemas que refiere son particularmente con las condiciones atmosféricas.

La lluvia, principalmente, es un factor de riesgo para cubrir sus trayectos. Refiere a pocas soluciones para contrarrestar este problema, es notorio que no expresa queja alguna, lo asume como parte de la ecuación de moverse, aunque sí lucía enfadada cuando señaló el asunto de la seguridad; manifestó, quizá más con su lenguaje corporal, su molestia sobre ese factor de vulnerabilidad que conlleva el efectuar una movilidad cotidiana en espacio con

presencia en su mayoría de hombres. Esto será detallado en otro aspecto de la movilidad con relación directa a las mujeres.



Imagen 12. *Hacer fila para transbordar en una tarde calurosa. Afueras de línea 2 del metro.*

6.1.3. Infraestructura.

La infraestructura de la movilidad involucra la relación entre los habitáculos en dónde se trasladan las personas, así como el inmobiliario urbano, sumando también todas las implicaciones tecnológicas para cumplir a cabalidad la movilidad. En el caso de la movilidad cotidiana de la ZMM las condiciones de la infraestructura de la movilidad son altamente variable, desde las actualizaciones, sincronizaciones y accesibilidad. Es la infraestructura una especie de superficie por donde el transeúnte genera sus prácticas y dispone de los recursos para efectuar los trayectos.

A modo de recapitular, se señalan los ritmos como sincronizaciones, y las rutinas como parte de los itinerarios. A decir de Marc Augé (1998) los itinerarios nos vinculan con nuestra historia, se escriben trazos de nuestra historia cotidiana que se vive en los habitáculos y las estaciones. “Cerca de los hospitales se encuentra siempre el puesto de un florista, una empresa de pompa fúnebres y una estación del metro” Por eso para hablar del metro se habla de cartografía y de lectura.

La forma de lectura es la propia narrativa. Se narra la experiencia en los espacios, desde el cómo son, hasta a qué huelen. “Los caminos del metro, como los del Señor, son impenetrables: uno no cesa de recorrerlos, pero toda esta agitación sólo cobra sentido a su término, en la sabiduría transitoriamente desencantada de una mirada retrospectiva” (Augé, 1998, pág. 21). Los espacios para la movilidad están diseñados para vivirlos en soledad. Cada obstáculo o travesía se hace a modo individual, se resuelven las conjeturas desde la intuición y la experiencia a modo de ser un transeúnte solitario en medio de una turba de gente.

Se mencionaba líneas más arriba sobre el aspecto ritualizado de la movilidad cotidiana, el transeúnte se desplaza desde los bordes, cuida los detalles, se asegura de estar allí, aunque siempre se está pensando en otra cosa. Ir en el habitáculo viajando es como si fuera un umbral. “El umbral es una zona. Cambio, transición, mareas están en el término “umbral”, y la etimología no ha de pasar por alto estos significados” (Benjamin, 2017, pág. 165) Viajar es habitar un espacio, es dejar a nuestro paso una breve señal de nuestro tránsito por la ciudad.

Durante el viaje se busca lo más posible la comodidad, en ocasiones esto es ya un lujo, y desde esa iniciativa se cambian rutas y trayectos. Se toman decisiones sobre abordar ese tren o ese camión según su capacidad, o si cuenta con el habitáculo climatizado o en ocasiones hasta se reconocen a los choferes de las rutas y se sabe si este imprime mayor velocidad en el trayecto. Los trayectos no son escenas rígidas, acartonadas o simples montajes que se repiten constantemente:

Tienen recuerdos, costumbres, reconocen en él algunas caras y mantienen con el espacio de ciertas estaciones una especie de intimidad corporal que se puede medir por el ritmo de la bajada en el tramo de las escaleras, por la precisión del gesto que introduce el billete en la ranura de la puerta de acceso automático o por la aceleración de la marcha cuando se adivina por el oído la llegada del tren al andén. (Augé, 2010, pág. 38)

Las infraestructuras son el primer contacto para el arranque de la movilidad. Las paradas de camión (parabuses) se encuentran en medio de la calle, interrumpen el tránsito de los peatones, se colocan en zonas donde algunas presentan dificultades dadas las diferencias en la altura del camión y las banquetas. Algunas paradas de camión presentan daños en su estructura, ya sea por actos vandálicos o por las inclemencias del tiempo, (como un ventarrón, o accidentes automovilísticos que derrumban parte del inmobiliario urbano de la movilidad). Desde punto de inicio el transeúnte se dispone al reto de moverse en la ciudad.

Será que el transeúnte se acostumbra a esos espacios deficientes para la acción de la movilidad. El servicio suele ser medianamente aceptable, en algunos casos, aunque la poca exigencia de mejoras se debe al mismo sentido que ocasiona la disyuntiva, es decir, “a medida que el espacio urbano se convierte en una mera función del movimiento, también es cada vez menos estimulante y más anodino. El conductor desea atravesar el espacio, no que este, a causa de su belleza o su extrañeza, atraiga su atención y movilice sus sentimientos” (Duch, 2019, pág. 63). En ese sentido mecanizado los espacios para la movilidad resultan un calco y copia de sí mismo, como si poco tuviera que aportar un espacio que marca un hito en la ciudad, son sólo montículos reproducidos en serie y con poco aporte estético.

El problema reside en una serie de proyectos para la planificación urbana que han sido apilados y poco tienen de común. Por ejemplo, en las entrevistas se señaló la dificultad para realizar el pago del servicio de transporte, pues, cada sistema tenía su mecanismo. Por un lado, el metro cuenta con un sistema automatizado que entrega el boleto del viaje, por lo cual siempre se debe contar con monedas, pues es lo único que se acepta, esto debido a que en los más de 25 años no han sufrido cambio alguno. Aunque, se ha añadido otro sistema de prepago pero que cuenta con una tarjeta (no personalizada). En algunas estaciones este servicio suele tener deficiencias o estar deshabilitadas. La compra de un pasaje del metro sólo se puede realizar en las estaciones, por lo cual los usuarios refieren un primer problema que enfrentan para adquirir los boletos del metro.

En ese mismo sentido, en la última década se ha implementado un sistema de cobro electrónico para cubrir el costo del pasaje de los camiones urbanos, en un principio sólo algunas rutas adaptaron este sistema. Este formato consiste en una tarjeta que en algunos casos está personalizada para ofrecer un costo preferencial, aplica a estudiantes y adultos mayores. El problema es que se puede hacer el pago en efectivo directamente con el chofer, pero este tiene un costo mayor, es denominada la “tarifa de castigo”. En recientes fechas se han puesto en discordia los costos del pasaje, pues se ha ido incrementando paulatinamente, para llegar a un costo cercano a los 15 pesos.

Otro asunto de la recarga de la llamada “tarjeta feria” es que sólo puede ser recargada en establecimientos que principalmente se sitúan en zonas céntricas o de mayor afluencia, aunque está la posibilidad de realizar la “recarga” en tiendas de autoservicio de una sola cadena comercial. Con lo cual se presenta la desventaja que en algunas colonias o zonas limítrofes a la ZMM se dificulta un poco el recargar la tarjeta. Entre otras desventajas que señalaron los adultos mayores es que para ellos es un sistema de cobra que les es difícil en su mecánica. Por lo que muchos optan por el pago en efectivo con lo cual deben desembolsar un poco más de su presupuesto.

En el caso de la Ecovía (BTR), también cuenta con otra tarjeta que se debe adquirir en esa misma tienda de autoservicio y en las estaciones regularmente el servicio que expide

las tarjetas o las recargas presenta dificultades. Por lo cual, un usuario de diversos medios debe al menos contar con estas tarjetas pues, adquirir el plástico o recargar saldo es un completo azar.

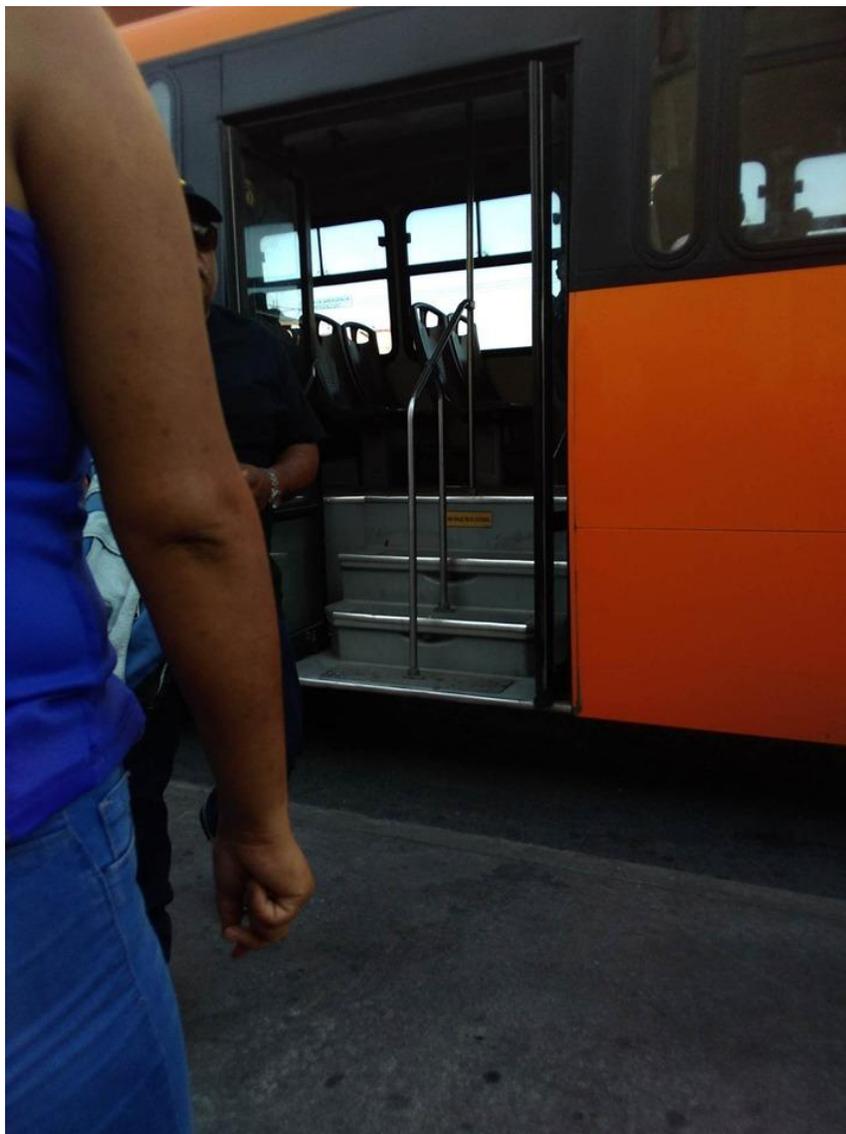


Imagen 13. *Infraestructura. Distancia entre banqueta y peldaño de camión.*



Imagen 14. *Infraestructura. Monitor con tiempos de espera. Sistema Ecovía.*

6.2. De la calle a los habitáculos de la movilidad.

Los lugares se demarcan por ciertos límites, se configuran referencias que dejan una *marca* que el transeúnte reconoce, invoca como referencia y en ocasiones lo usa como guía para orientarse en el gran laberinto urbano. Estas marcas no son sino, como apunta Kevin Lynch

(2015, pág. 92) *hitos*, “-puntos de referencia que se consideran exteriores al observador- son elementos físicos sencillos que pueden variar considerablemente de escala.” Esas marcas son útiles para el transeúnte al momento de identificar y diferenciar los lugares en sus trayectorias.

Estos hitos son marcas que no cuentan con el registro institucionalizado, la identificación de estas señas en el espacio se relaciona con la experiencia dentro de la dinámica de la movilidad. Una manera de acercarse a este conocimiento es por medio de las narrativas de la movilidad de los propios transeúntes. “Esta etnografía explora un cierto tipo de *nodos urbanos* desde donde dialogan los urbícolas con su ciudad.” (Vergara, 2006, pág. 149) En este apartado, se recuperan las emociones, los conocimientos empíricos y las aproximaciones en que los transeúntes visualizan y reconocen el espacio en que se mueven cotidianamente.

Si bien, se señaló anteriormente sobre ese punto incierto del inicio de una trayectoria donde se involucra al individuo desde los prolegómenos, desde la recopilación de datos y ajustes de recursos para eventualmente reiniciar su ruta. Al margen podemos establecer que se inaugura la jornada laboral desde que el sujeto se despierta, pues es la preparación para comenzar la movilidad cotidiana. “Es, sobre todo, la movilidad moderna del tráfico de personas y mercancías la que ha creado condiciones de percepción y diseño radicalmente distintas para todo lo que se refiere al habitáculo humano” (Sloterdijk, 2018, pág. 385) Los habitáculos de son estos espacios cotidianos que de forma transitoria cumplen la función de albergar los sitios en que se realizan las dinámicas sociales.

En el caso de los habitáculos de la movilidad se pueden ceñir a los espacios en que se transportan los transeúntes, es decir, los vagones del metro, el interior de los camiones del transporte urbano, y el automóvil. Pero, si bien ese es el enlace espacial para definir un punto fijo en que se realizan dinámicas de la movilidad, también deben señalarse las acciones previas para acceder a ese espacio. Aquí se hace referencia a las calles, a los puntos de embarque, a los trayectos (la mayoría de las veces) realizados a pie, esos territorios que debe ser cruzados cotidianamente para acoplar las adinámicas propias del acto de movilidad.

Entonces antes de describir los habitáculos, habría que considerar lo que ocurre en la calle como parte de la movilidad cotidiana. La calle es parte del umbral, es un espacio transitorio. “En el cruce de las calles se vive una emoción, la sangre refluye como en un corazón inquieto, la metáfora se convierte así en una realidad íntima” (Bachelard, 2014, pág. 245) En las calles no sólo se transita de modo mecánico, es ante todo un espacio político, un lugar que cada transeúnte inscribe según su experiencia concreta. La calle es este concepto amplio que denota el espacio abierto, la libre andanza por la ciudad desde que se sale de casa y se busca otro refugio.

Según Simmel (2013) la ciudad encuentra su ritmo en las calles, se muestran dimensiones y apariencias de las actividades que son intermediarias de la imagen urbana. Por lo que ese ritmo de las calles es también un barómetro para situar las dinámicas urbanas. Los transeúntes, en este caso los entrevistados, enseguida refieren a la calle como el espacio que se convierte en el nodo para efectuar sus trayectorias. De esas prácticas cotidianas de la movilidad se expresan elementos narrativos que describen cómo las dinámicas sucesivas de la movilidad inician y concluyen en la calle. Los procesos del caminante son, para De Certeau (2007), un registro de los pasos a medida que narran sus trayectorias.

De la enunciación peatonal que de esta forma se libera de su transcripción en un mapa, se podrían analizar las modalidades, es decir, los tipos de relación que mantiene con los recorridos (o “enunciados”) al asignarles un valor de verdad (modalidades “aléticas” de lo necesario, de lo imposible, lo posible o de lo contingente), un valor de conocimiento (modalidades “epistémicas” de lo cierto, de lo excluido, de lo plausible o de lo impugnable) o en fin un valor concerniente a un deber hacer (modalidades “deónticas” de lo obligatorio, de lo prohibido, de lo permitido o de lo facultativo). (De Certeau, 2007, pág. 111-112)

Los entrevistados refieren a una cercanía y familiaridad con las calles que han sido parte de sus trayectorias cotidianas, suelen ser seguras en medida que se marcan en un radio aledaño a su vivienda. Pero, también se indica que ese reconocimiento del espacio los ayuda a sortear las situaciones adversas y eventualidades que se pueden presentar en las calles. Cruzar baldíos, calles oscuras, franquear parques son algunas de las relaciones que se tienen con este acto de enlace durante la movilidad cotidiana. Aunque las mujeres refirieron la situación de

deterioro en el servicio de alumbrado público como un factor de inseguridad, al grado de tener que ser acompañadas por un familiar, la mayoría de las veces por un varón. También encontramos un caso donde un habitante del municipio de Santa Catarina indicó que es su esposa quien debe acompañarlo a la parada del camión a las 6 de la mañana porque en varias ocasiones había sido víctima de asaltos en las inmediaciones de un parque. Si bien, el parque contaba con iluminación, en la temporada del año en que se cambia el horario de verano amanece más tarde y los árboles crecidos dificultaban que el parque estuviera despejado para el efecto de luminosidad, por lo que entre los arbustos se localizaban los atracadores para cometer sus fechorías.

En otro ejercicio de narración acerca de la movilidad cotidiana un trabajador del municipio de Juárez mencionó el entorno de las calles que en temporadas de lluvia quedan prácticamente sin pavimentación. Refirió que esa situación se acumula, es decir, se llegan a tardar hasta un año en iniciar los trabajos de mejoras. Por lo que cuando llueve, *aunque sea leve, esto se vuelve un lodazal*- dijo. Deben cubrir su calzado, o en ocasiones rodear algunas calles para llegar a la parada del camión. Mencionaba también otra habitante del mismo sector, que en ocasiones hasta la ruta del camión cambia debido al mal estado de las calles, por lo que les toca caminar más y en ocasiones en zonas más inseguras.

Estas aventuras narradas, que de una sola vez producen geografías de acciones y derivan hacia los lugares comunes de un orden, no constituyen solamente un “suplemento” de las enunciaciones peatonales y las retóricas caminantes. En realidad, organizan los andares. Hacen el viaje, antes o al mismo tiempo que los pies lo ejecutan. (De Certeau, 2007, pág. 128)

En los actos de caminar, de recorrer las calles también se involucra el preámbulo del ritmo. El tiempo es también es un factor de confianza, pues, el transeúnte sabe por cuáles caminos recorrer según la hora del día, el clima o las coyunturas que se presentan en el entorno. Aunque en ocasiones sea breve el paso de la vivienda hasta la parada del camión o la estación del metro, ese tiempo se contabiliza dentro de sus trayectorias. En algunos estudios sobre movilidad cotidiana estos trayectos parecen como espacios vacíos, como si no ocurriera algo relevante, porque se prioriza la noción de movilidad sólo desde el arribo al transporte.

La confianza en la reconfortante seguridad de las calles urbanas destila de la multitud de encuentros y contactos mínimos que surgen en sus veredas. El sedimento y el rastro perdurable que dejan los contactos públicos casuales forman un entramado de comunión-en-lo-público, tejido con los hilos del respeto y la confianza de la civilidad. (Bauman, 2015, pág. 97)

Las calles que se transitan para iniciar o finalizar la movilidad cotidiana resultan los espacios de familiaridad, se define en este trayecto el ánimo en que se inicia o concluye el recorrido habitual por la ciudad. “El vacío del lugar está en el ojo de quien lo contempla y en las piernas del habitante o en las ruedas de su auto.” (Bauman, 2017, pág. 113) No sólo se presentan como vías de paso, sino que se enlazan con otras actividades que cubren nuestras dinámicas urbanas, por ejemplo, en la calle como umbral se pueden localizar vendedores ambulantes, se compra el periódico, un cigarro, dulces, se puede solicitar “feriar” (sic) un billete de baja denominación para pagar el importe exacto del costo del viaje.

Se mencionaba que, en algunos puntos nodales para la movilidad cotidiana de la ZMM, los puestos aledaños de esas calles cumplen con ese paso acelerado, hay puestos de comida, en algunos puntos existen papelerías donde se pueden sacar copias si se acude a solicitar empleo o realizar un trámite, según la temporada se pueden detectar quiénes venden bebidas calientes o refrescos, paraguas, impermeables, entre otras curiosidades.

La experiencia de una calle la establece la relación entre los peatones y los vehículos. Durante gran parte del siglo XX, el tejido urbano se reconfiguró para el coche, con un impacto gravemente negativo para la vida tradicional de las calles. Las calles reflejan las raíces y las historias de las ciudades. (Sudjic, 2018, pág. 86)

Se indicaba anteriormente que, la experiencia de la calle también se refleja en un conocimiento de la calle, quizá mejor explicado en un reconocimiento, un “saber de la calle” en donde es plausible la identificación con los otros según ciertos códigos, como un saludo cordial, una mirada precisa sin llegar a ser intimidante o el simple ritmo en que se debe transitar por la vereda. (Sennett, 2019, pág. 224) “Las calles proponen o imponen recorridos. Están abiertas *para* y no *por* el desplazamiento” (Nancy, 2013, pág. 110). Estos trayectos

muchas veces dominados por los transeúntes son sus referentes de seguridad y confianza, se pueden establecer las relaciones que tienen con las calles de su barrio, algunos refieren que esta complicitad los atrae a caminar por las calles más iluminadas, o donde “hay más vida”, para luego encontrarse con la fracción del recorrido que se experimenta de manera más solitaria. (Le Breton, 2016) Así mismo, se puede considerar que, las calles son también ese umbral que nos prepara para nuestro arribo a los habitáculos de la ciudad.



Imagen 15. Inmediaciones de la estación Padre Mier, línea 2 del metro.

6.3. Micro universo de los habitáculos.

En ese trayecto de la calle hasta los habitáculos se realizan actos diversos; en el caso de caminar, el transeúnte debe estar atento a su entorno, las referencias narrativas sobre la experiencia de la movilidad cotidiana apuntalan a una manera de andar en la calle con miras a diferenciar los procesos que pueden interferir o mejorar la dinámica, pero, con relación al habitáculo se describe una experiencia ligada a los otros. Esto último es de interés para comprender las vivencias en los espacios enfocados al traslado, pues son estos recintos donde se presentan muchas de las dinámicas que configuran el catálogo de experiencias sensoriales de la movilidad.

Lejos de poder hacer una contribución unívoca en el ámbito de las emociones y sensaciones se busca dar pie a las evocaciones, remembranzas, experiencias de aspectos subjetivos que subrayan cómo se siente y cómo se vive la dinámica de la movilidad cotidiana desde los habitáculos. Por experiencia en el habitáculo se entiende esa reconstrucción del fenómeno del espacio desde sus características física, pero, en función de las relaciones que factura al individuo con los otros desde una percepción (sensual) de lo acontecido durante ese lapso en que se cohabita. (Sloterdijk, 2018) Este análisis situado en los espacios establecidos para realizar el viaje como el interior de los vagones del metro, de los vehículos motorizados y de los camiones del transporte urbano es a la vez una reseña de las condiciones en que se viaja y cómo se manifiesta en los sentidos del transeúnte.

La experiencia es un punto clave en las narraciones sobre la movilidad cotidiana, se narra compaginando un análisis de las formas de sensibilidad que surgen en el acto de moverse a través de la ciudad. “[Los] habitáculos ofrecen ocasiones de proximidad, incluso de promiscuidad, que fuerzan a la relación u obliga a la conversación. En ese microcosmos comunitario tiene lugar una intersubjetividad limitada en el tiempo” (Onfray, 2016, pág 42). En el habitáculo la presencia del ritmo hace factible la comprensión, en mayor o menor

medida de las relaciones sensoriales, se aprende a ubicarse como individuo frente a la colectividad, pero sin dejar rastro de presencia.

Vale detener un poco esta disertación para ofrecer a modo de ejemplos reflexivos las crónicas de viaje que realiza Walter Benjamin en un sentido de búsqueda, de ampliación de las interpretaciones como quién cita un verso escondido en una obra científica, o con ese carácter de crítico de arte que plasma sus sentimientos frente a la obra. Benjamin realiza un viaje al entonces recién consolidada Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y en sus notas describe su viaje en tranvía por Moscú como “toda una experiencia táctica.” Añade que “El que llega aprende aquí a adaptarse al ritmo peculiar de la ciudad y de su población” (Benjamin, 2012, pág. 40) Señala así que aquello que resulta una experiencia cotidiana es también, para quien se trata de incorporar a la dinámica de una ciudad, un ejercicio de adaptabilidad. Este ejemplo sea útil para colocar la reflexión sobre los habitáculos como un proceso de incorporación al ritmo de una urbe. En otra oportunidad Benjamin con un tono introspectivo comparte al lector este pensamiento sobre el metro:

¿Quién no habrá salido alguna vez del *metro* al aire libre sin haberse sentido impresionado por entrar en la luz del sol? Y sin embargo unos minutos antes, cuando bajábamos por las escaleras, ese Sol ya brillaba con el mismo resplandor. De ese modo con tanta rapidez olvidamos el tiempo que está haciendo en el mundo de arriba, y con igual rapidez nos va olvidando a nosotros el mundo. (Benjamin, 2011, pág. 83)

Este relato se vincula a los sentidos. Se aproxima a una noción de verse inmiscuido en una experiencia que desea compartir a modo de saberse como otro más de los cientos de miles que efectúan cotidianamente el acto de la movilidad y de habitar sus espacios. Son los recorridos un punto en encuentro entre los espacios públicos, que la mayoría de las veces se colocan en una característica abierta, pero, los habitáculos de la movilidad son precisamente lugares públicos cerrados, que cotidianamente son frecuentados por los transeúntes, aunque sea en modo efímero.

Cuando los entrevistados relataban (muy a su modo) sus mapas mentales, estos chocaban con las ideas de ordenamiento geográfico, pues se desprendían narrativas que se

asociaban con los lugares y su experiencia. Esto sin duda es claro ejemplo de la acumulación de espacios vividos trascendentales que han acumulado a lo largo de su historia como transeúntes en la ciudad. Queda así de manifiesto la dificultad de llevar a cabo una exploración de los mapas mentales sólo en el formato de lo físico, pues la mayoría de los entrevistados realizó este ejercicio a manera de relación con los sentidos y sus recuerdos estaban ligados a momentos importantes en su vida, señalaron sus puntos de residencia, los lugares de trabajo, los recintos educativos y ese todo era precisamente el mapa mental que ampliaba su noción de trayectoria a manera de comprender la movilidad cotidiana como un proceso continuo y dinámico.

Este ejercicio de narración de parte de los transeúntes con sus dotes de expertos acerca de la movilidad cotidiana en la ciudad es también una tarea de descifrar los signos que en la ciudad se muestran. Un poco se asume a los postulados expuestos por Italo Calvino que postula que “La ciudad es siempre transmisión de mensajes, es siempre discurso, pero una cosa es si este discurso debes interpretarlo tú, traducirlo tú en pensamientos y palabras, y otra si estas palabras te son impuestas sin escapatoria posible” (Calvino, 2002, pág. 119). Hay mensajes, discursos y signos que sólo quién habita y de la forma en qué lo hace logra interpretar, pues, es únicamente desde la experiencia en eso que osamos en llamar vida cotidiana que no es otra situación que el cúmulo de actividades que se deben lidiar para cumplir con los roles sociales. En este sentido, la recuperación de las narrativas son precisamente el rasgo señero de la labor por interpretar *su* realidad a partir de *su* experiencia a nivel sensorial.

En el entramado de espacios que invisten a los habitáculos usados en los trayectos se tropiezan todos los sentidos para descifrar el fenómeno de la movilidad. Estos aspectos casi imperceptibles y poco analizados dentro de los estudios de la movilidad urbana son de suma importancia para comprender las consideraciones subjetivas e intersubjetivas que se asocian a las dinámicas cotidianas. Un aporte de análisis fenomenológico que va más allá de las consideradas variables “objetivas” debe incorporar en sus marcos de referencia las implicaciones de los sentidos como parte de la perspectiva de observación.

Nuestro mundo cotidiano es desde el comienzo un mundo intersubjetivo de cultura. Es intersubjetivo porque vivimos en él como hombres entre otros hombres, ligados a ellos por influencias y trabajos comunes, comprendiendo a otros y siendo un objeto de comprensión para otros. Es un mundo de cultura porque desde el comienzo el mundo de la vida es un universo de significación para nosotros, es decir, una estructura de sentido (*Sinnzusammenhang*) que debemos interpretar, y de interrelaciones de sentido que instituímos sólo mediante nuestra acción en este mundo de la vida. (Schutz, 2003, 137)

Las formas de sensibilidad es un tema que se emplea a modo de conocer los vericuetos de la socialización, se pautan reglas no escritas, se pisa en terreno de intuiciones y se responde de manera racional a una serie de experiencias que describen cómo se viven las dinámicas urbanas como la movilidad. Qué sucede a nivel microsocia en esos espacios trashumantes, cómo se vive la experiencia en un sitio repleto de personas “desconocidas”, cuáles son las estrategias para sobrellevar situaciones que pueden considerarse al límite de la sociabilidad espaciotemporal.

En este punto se recuperan los hallazgos sobre lo *no dicho*, lo que escapa a una enunciación o carece de un cuadrante que lo module de forma generalizada. En el análisis estructural de los signos lingüísticos se inscribe un apartado que con mucho esfuerzo logra ser transmitido, su comprensión no permanece estática como suelen ser los formatos de codificación del habla, sino suele ser un terreno más profundo, donde los gestos, las distancias y las miradas son cómplices de un mensaje encriptado. “No cabe duda de que ciertos gestos son convencionales; pero la mayoría son espontáneos y, si no son universales, por lo menos están muy generalizados, mientras que todas las palabras se hallan rigurosamente codificadas” (Guiraud, 2018, pág. 83) En los gestos está *otro* lenguaje. Quiénes lo describen ven en otros sus reacciones, la experiencia es compartida pero no por eso es idéntica o se acoplan a una interpretación nominal.

George Simmel (2014) inicia su exposición de un breve ensayo sobre la *sociología de los sentidos* con la tonalidad de la voz, ese rasgo que distingue la amabilidad, la cercanía o la jerarquía de quién habla. El timbre y el tono de la voz es nuestra primera carta de presentación. En los espacios se asume -de manera tácita- la tonalidad en la cuál nos

comunicamos, es decir, en un ámbito donde una autoridad está hablando se susurra, al igual que los recintos religiosos se busca lo menos interrumpir a los demás. En cambio, en alguna actividad recreativa o de disfrute es notorio como las personas alzan la voz sin que esto suela sentirse como una transgresión.

La voz de una persona nos produce un afecto atractivo o repulsivo, diga lo que diga; Lo propio ocurre con las impresiones de los sentidos; penetran en el sujeto en la forma de sentimiento y estado de ánimo, pero conducen hacia el objeto en la forma de conocimiento. (Simmel, 2014, pág. 622)

En el caso de los habitáculos -como en el metro o en el camión, las conversaciones son dispares, se pueden escuchar las conversaciones de los jóvenes con un tono de algarabía, esto pocas veces es interrumpido por otros, pero, también se logran percibir los cuchicheos de las parejas, es un pacto de complicidad.

Por lo general, según los entrevistados, se debe gritar para “pedir una bajada”, es decir, cuando el viajero solicita descender del camión muchas veces lo debe hacer con autoridad, con un tono de enojo. Posiblemente no sea por una falta de respeto hacia el chofer, sino que se trata de ser escuchado, o bien es un tono de reclamo. A decir de *Minerva*, (conversación personal) una entrevistada, enfermera de 37 años, que relataba cómo se rompe el silencio en el metro porque *“siempre es cuando invaden tu espacio personal, todo va bien, pero algunos te empujan o no te dejan salir en una estación y debes hablar fuerte. Yo no soy enojona, pero si me doy cuenta como que mi voz es otra, con muchas ganas... pero sólo es un “con permiso” o “me das chance (sic) de pasar”, no creas que les digo algo malo, o feo, pero si con mucha fuerza. No se toma a mal, es más como que así es, porque si ya de plano no te escucha pues le tocas el hombro o de plano lo empujas, pero casi en el metro es más de decirlo fuerte, no gritando. Como, sabes dónde sí se debe gritar, en el camión, allí sí no te escucha el chofer no te bajan y luego te toca caminar más.”*

Como mencionaba la entrevistada acerca del espacio personal, son precisas las dimensiones de la distancia, esta distancia marca el espacio corporal frente a los otros, muchas veces en “hora pico” los camiones lucen repletos, los vagones del metro están

saturados y difícilmente se respeta la mínima distancia, se llega a tener contacto con otros de manera fortuita, pero con el entendimiento que es una eventualidad. Acerca de este punto, relataba *Luís*, estudiante y trabajador de 23 años, narra cómo es ir siempre en hora pico: *Yo voy primero en el metro enlace, acá por la [colonia Tolteca] y allí ya me toca que viene bien lleno para ir hasta la [estación] expo. Es desde que entras ir empujando a la banda, y a medio que te haces un lugar pues vas como cuidándote siempre, sientes como te rozan el pantalón y te pones alerta para sentir la cartera o de volada (sic) [rápido] palmas el celular. Eso es de todos los días, y ya en el expo igual, allí en la mañana se va llenando hasta que transbordo para agarrar el camión que me lleva a la escuela [en el campus Mederos]. Ya me toca irme parado porque en el centro ya viene muy lleno el camión, por comodidad agarro el [ruta] 209. Pero es lo mismo, son siempre muchos hombres, casi van puros hombres, muchos al jale [trabajo] otros como yo a la escuela, entonces nunca se vacía el camión. Se siente gacho ir como apretado, sientes... bueno la neta es que los puedes oler, como es de mañana pues la mayoría huele a limpio, pero no falta aquel que tiene un humor pesado [olor fuerte], porque por lo mismo, para las 9 de la mañana ya hace calor y más allí en el camión todos apretados, empiezas a sudar. Me ha pasado que vas con unos que hasta les huele la boca; sí es como una experiencia de olores muy mezclada, porque también en el camión puedes oler a las chavas que se van arreglando [maquillando] y como casi las mujeres son las que van sentadas pues puedes oler el cabello húmedo, todavía a champú. (...) pero en la tarde, nombre', qué te digo, ya te la sabes, ¿no? Pues ya vienen todos del jale, y ya se mezclan todos los olores, es igual en verano que en frío [invierno], porque en invierno como no prenden el clima [calefacción] se encierra bien gacho el aroma de todos. Es que a veces si como que se me olvida, pero, también te pasan cosas curadas [graciosas], una vez yo estaba en el metro y una viejita [Mujer adulto mayor] olía como mi abuelita, hasta me acerqué para olerla, fue como un recuerdo muy bonito.*

También es puntual rescatar una pequeña aportación que realizó un entrevistado que mencionaba que él era capaz de detectar algunos lugares en la ciudad por los olores, indicó que en ocasiones cuando se quedaba dormido en el camión podía reconocer la ubicación según el olor que se desprende principalmente de algunas fábricas. *Es fácil saber que cuando huele a galletas estás por acá, cuando viví por "el pedre" [pedregal de Escobedo] en las mañanitas como húmedas, en la parada del camión olía a la huesera. También por cervecería huele a "confleis" [cereal] y cuando huele así gacho, es la curva esa de [la avenida] Miguel Alemán.*

Estos registros aromáticos contribuyen también a un distingo de los sujetos, son marcas en la ciudad y en ocasiones son invitaciones a consumir algún producto. Las calles se llenan de aromas, se entremezclan los olores de aceite recalentado en los puestos de comida callejera con los charcos permanentes los linderos de las banquetas. “La cuestión social no es sólo una cuestión moral, sino también una cuestión nasal” (Simmel, 2014, pág. 631). Se detecta en el aroma una distinción, es una presentación del viajero frente a los otros; en las calles a pocos pasos se pierden los aromas fabriles y se cruzan otros aromas forzados por la higiene y limpieza de algunos comercios. (Dupey y Pinzón, 2020)

Así como el olfato confiere de un registro de remembranza, el tacto en los habitáculos es tema de debate sensible, aunque igualmente desde la mirada se hace una primera aproximación a ese contacto con el otro. La mirada también irrumpe en el espacio personal, se invade al otro con una mirada que delata intenciones y juicios. En los habitáculos de la movilidad los transeúntes ejercen una suerte de ausencia, no quieren estar, su mirada refleja ese enfoque al vacío, a un punto fijo que no trastoque la relación con los otros.

Cuando se realizó el trabajo de campo se detectó esta situación de la mirada pérdida. Ponerse a ver *cómo* y *qué* ven los transeúntes durante el viaje suele ser un acto lleno de matices. “La más mínima desviación, el más ligero apartamiento de la mirada, destruye por completo la peculiaridad del lazo que crea” (Simmel, 2014, pág. 623) Todos se cuidan de no ser vistos, ni de ver demasiado a alguien; la escena es casi como el cuadro de *Las meninas* de Velázquez. Ver cómo otro ve a otro y seguramente alguien ve a ese primero que ve a los otros verse. Esto es sin que cada uno de los participantes en esta observación detecte que lo observan. Cuando las miradas cruzan se debe ser firme sobre lo que se observa.

Por ejemplo, un joven estudiante me contaba que uno de sus pasatiempos mientras viajaba era ver los tenis de los demás, era casi como una fijación de ver los tenis o algunos atuendos tanto de hombres como de mujeres. Eso le traía algunos problemas porque en ocasiones las mujeres detectaban su mirada y él sólo trataba de esbozar una sonrisa que lo disculpara. Pero en efecto, las mujeres sufren mucho al ser observadas por los hombres en el transporte público. Barbara, 27 años, vendedora por cuenta propia, hace la mayoría de las

entregas de su mercancía en las estaciones del metro. *Me toca que a veces me tengo que esperar a que llegué la chica a quien voy a entregar la ropa y así, y todos los chavos están de viborones (sic)[observadores]. Ni creas que siempre ando muy arreglada, pero eso no importa, te ven, o sea te están como observando mucho... no sé, hasta me ha pasado que ni se suben en el metro por seguirme viendo. O también me toca ver cómo ven a otras chicas no sé cómo de que me dan asco. Algunas veces si medio me pongo a decirles cosas, como que “¿qué ves? ¿se te perdió algo?” y como que les da vergüenza y se van o dejan de verme, pero eso pasa mucho en el metro que todos los chavos te están viendo o hasta escuchando cuando vas hablando por teléfono y así. Algunos hasta se ponen a lado mío para leer mis mensajitos del cel.. (risas).* Para ampliar las condiciones de la mujer en torno a la movilidad, en el siguiente apartado se indicará con mayor detalle de dicha relación desde las voces femeninas en su experiencia con la movilidad cotidiana.

En comparación con la ciudad pequeña, el tráfico de la gran ciudad se basa mucho más en el ver que en el oír, la razón de ello no es sólo que en la ciudad pequeña las personas que nos encontramos en la calle son, con frecuencia, conocidos, con quienes cambiamos unas palabras o cuya visión evoca en nosotros su personalidad total además de la visible, sino, sobre todo, por causa de los medios de comunicación públicos. (Simmel, 2014, pág. 626)

En los habitáculos de la movilidad difícilmente se puede mencionar como un espacio íntimo, porque el transeúnte está a la vista de todos. Un joven señalaba, que por traer el cabello largo y vestir de cierta forma extravagante, la gente no dejaba de verlo, con miradas que lo delataban culpable. De qué, no se sabe bien. Pero las miradas en estos espacios suelen llevar un juicio ambiguo. De alguna forma el contacto es la ruptura completa con cierto orden sensorial. El contacto es prohibido según las reglas no escritas, por ejemplo, hasta para ayudar a alguien a subir al camión o abrirle paso, se debe advertir que le tomarás la mano, o que lo rodearás con el cuerpo.

Cuando se debe interrumpir a alguien, o realizar algún señalamiento sólo se le toca el hombro con un solo dedo que si acaso llega a tener un contacto muy leve con el otro. En los habitáculos del camión del transporte público, los asientos que están en dirección a la ventana muchas veces no se ocupan en primera instancia porque entra mayor luz, calor o en los camiones climatizados es ese punto donde se dirige el aire acondicionado, por lo que es común que se deba solicitar permiso para acceder a esos asientos y se tiene un contacto con

las piernas, algunos, si hay espacio, deciden levantarse del asiento y dejar que libremente el otro viajero tome su lugar cerca de la ventana. Esto se realiza con el afán de evitar siempre un contacto innecesario.



Imagen 16. *Sin espacio. Habitáculo del metro Línea 2 Estación Tapia.*



Imagen 17. Sin contacto visual. Habitáculo del metro Línea 1 Estación Anaya.

6.4. Mujeres y Movilidad

Es preciso declarar que el tema de las mujeres y la movilidad cotidiana es amplio y complejo, este trabajo de investigación no es ajeno a una perspectiva incluyente, pero, en honor a la verdad se carecen de los andamiajes teóricos y sobre todo del acceso a los espacios y reconocimiento de las experiencias desde la condición femenina. Lo anterior no exime que se habrá un espacio para detallar las condiciones en que las mujeres trabajadoras viven la experiencia de la movilidad en la ciudad. En líneas más arriba se dado voz y presencia a las mujeres en las diferentes situaciones que se han analizado es notorio como surge una distinción y poco equilibrio en las oportunidades y opciones seguras para transitar la urbe de forma cotidiana.

Para complementar el apartado anterior sobre el contacto y los sentidos en los espacios que se emplean para trasladarse, *Norma* comentó su experiencia como transeúnte y las vivencias en los habitáculos de la movilidad. *A veces sí es como imposible no tener contacto*

con la gente, yo mejor me espero, si veo que está muy lleno el metro o el camión. Cuando está lloviendo que te encuentras con la gente mojada y sin querer también te mojan ... hay como espacios en el camión que no te puedes poner, porque si te vas en la ventana y se pone un hombre, pues es como si te estuviera acorralando, me da esa sensación. Está muy cerquita de ti y ya te sientes incomoda. También en un camión no te puedes ir atrás, como mujer no te vas en los asientos de atrás, menos en los que están, así como en subida al final. Yo cuando voy con mi novio en el metro él como que me cuida, me siento y él se pone delante de mí para que si se amontonan no me toquen. O en el camión pues me abraza porque a veces cuando frena feo el camión, pues te vas para atrás y terminas pegadita a otra persona. Si me ha sucedido como cosas así raras, con eso de tocar a otros, porque una vez yo estaba distraída y no me estaba agarrando [del tubo] en el metro. Y cuando sube la línea dos pues medio se siente un tirón y me agarré rápido y estaba la mano de un chico, fue así como raro, me voltio a ver y yo apenada, y, él mejor se fue. Se cambió de lugar, como que sintió que le iba a decir algo, pero no alcance a disculparme, y yo lo veía de reojo y cuando lo veía así me quitaba la vista.

Este fragmento anterior condensa varios puntos acerca de los sentidos y del lugar según las distancias corporales. Por un lado, se indica como las mujeres no pueden ocupar los asientos de atrás por una cuestión de seguridad, quizá vinculado al acoso. Así también se señala cuáles son los motivos para ubicarse en tales asientos que les permiten estar más cerca del pasillo del habitáculo del camión. La presencia de una figura masculina que los acompañe les permite a las mujeres hacerse de un espacio más seguro en medida del contacto con los otros.

Es complejo trazar un sólo apunte que esquematice la problemática de la movilidad desde una perspectiva de género, en este sentido los apuntes consiguientes son ejemplos para describir las dinámicas de la movilidad de las mujeres y cómo se logran diferenciar de la movilidad cotidiana como un concepto pendular. Se mencionaba en capítulos anteriores un enfoque de reconocer las trayectorias de las mujeres no sólo en el rubro de moviidades del cuidado sino como se ha presentado a lo largo de este trabajo de investigación con una cierta paridad de la presentación de casos donde se exhibe una dinámica diferente a la de los hombres, principalmente, en el sentido de la seguridad e integridad en los trayectos.

Entrar al vagón del metro en horas pico es un deporte de combate. Se contactó a Marcela, una habitante del municipio de El Carmen, en el desarrollo habitacional llamado “El Jaral”. Es una madre joven que después de llevar a sus hijos a la escuela en el municipio de Escobedo debe trasladarse hasta las oficinas de un despacho contable en el centro de la ciudad, por el Barrio Antiguo, donde trabaja como técnica en contabilidad. Inscribió a sus hijos de 8 y 6 años en una escuela en Escobedo porque en El Carmen estaban con cupo completo, además que al ser de tiempo extendido le facilita llegar por ellos pasadas las 4 de la tarde. Cubre un horario reducido en su trabajo, por lo tanto, no tiene pago íntegro, ni hora de comida. Debe llegar a las 9:00AM, puntual.

E: ¿Cómo realizas tu recorrido diariamente? M: En la mañana me levanto como a las 5:30 AM, para bañar a los niños, hacer lonche, alistarme. Mi esposo se va a las 6 (AM)... trabaja en Apodaca, se va a un punto de enlace del metrobus por Escobedo para que pase por él el transporte de la empresa. Entonces me toca a mí llevarme a los niños. Hace tiempo cuando llegamos, hace 2 años no había estos camiones [ramales de la ruta 1] y antes pedíamos un carro aquí, un vecino hacía vueltas en la mañana y llevaba a varios a la estación del Metro por 25 pesos. Como un Uber, pero de aquí. Ahora me voy en el camión, me cobran sólo por el niño grande y yo. Luego voy al metro y de allí llego hasta el centro. Es rápido, pero el problema es la hora pico, para la 8:20 de la mañana hay que empujar, así como si jugaras [fútbol] americano (risas).

[...] No pues lo que decías del tiempo no es mucho, yo de regreso como mi lonche en el metro, porque no tengo hora de comida, porque pedí salir temprano para ir por los niños. Ellos salen a las 4 (PM), pero a veces se quedan haciendo actividades y ya no están solos esperándome.

E: ¿Qué problemas enfrentas para hacer tu trayecto? M: hijoles (sic), si llueve es un des...desastre. (risas) ¿si has estado por aquí cuando llueve? Mira, todo se inunda, los carros andan como si fueran lanchas, hay choques, van lentos, te mojan todo. No respetan. Aquí en la estación (del metro) cuando llueve y hace aire pues no importa que estés adentro, te estás mojando. A veces hasta el metro se descompone (sic) [presenta fallas mecánicas]. El centro está igual, todo se altera. Cuando llego en la tarde a Sendero ya se hace un trafical (sic) [mucho tránsito vehicular] todos van para El Carmen, Ciénega [de Flores], Salinas. A veces hay operativos y no dejan que trabajen los taxis piratas y entonces tienes que caminar hasta allá por el cruce de la avenida (cerca de quinientos metros) para ir a tomar un pirataxi (risas).

E: ¿Te parece seguro el transporte público? M: Yo antes trabajaba en otro lado, acá por La Fe, tomaba dos camiones y salía tarde, cuando era el cambio de horario [de verano] para las 6 (PM) ya estaba oscuro y a mí me daba mucho miedo estar esperando en la parada (sic) [parabus]. No es que sólo para una mujer es peligroso, una vez me tocó que se armó la balacera (sic) [enfrentamiento con armas de fuego] y yo en medio de la avenida Félix Galván, ni para donde correr, na' más me tiré al suelo y con mi bolsa me cubrí, a un señor le dio un ataque de pánico. Bueno, ahora que uso el metro si es más seguro, a mí no me toca eso del vagón rosa por la hora de salida, pero es buena hora, no hay mucha gente. Todavía como que se siente más seguro que andar en la calle.

En el caso de las mujeres es puntual la exigencia de una mayor seguridad. Esto en un amplio sentido del concepto. De acuerdo con las narraciones de las mujeres trabajadoras, en su dinámica de la movilidad suman a los itinerarios de la ciudad no sólo la actividad fabril sino de cuidado de otros integrantes de la familia. Entre las entrevistadas la mayoría refirió hacer un gasto mayor en cuestión de movilidad pues debían incorporar a sus itinerarios no sólo el transporte público, sino algunos servicios de transporte particular que se oferta a través de plataformas electrónicas. Esto por la misma razón de inseguridad.

La presencia de mujeres en la ciudad es también una lucha constante por ganarse un espacio que es dominado por hombres, así podemos recuperar en los relatos anteriores y el apoyo en las imágenes de este capítulo para constatar la presencia femenina y las condiciones de sus trayectos. Las actividades que realizan las mujeres no se reducen al trabajo o asistir a la escuela, sino que implica en algunos casos lidiar con las responsabilidades de la maternidad y del cuidado de los adultos mayores. Es decir, cuando un niño debe ausentarse de la escuela o presenta algún problema dentro de la misma a quién le comunican para que pase a retirarlo es a su madre, principalmente. Para una mujer no hay horario definido para cumplir con sus compromisos. Es posible ver como a las horas donde se dan lapsos intermedios del tráfico masivo de la ciudad, las mujeres acuden a surtir la despensa, a cubrir las necesidades de sus familiares y cercanos, así como de acudir por los niños de regreso de la escuela a la casa. El trabajo incluyó a las mujeres en la dinámica urbana, pero, todavía no la desliga de ese sentido de “obligación” impuesto por la maternidad como figura de opresión. (Ariès y Duby, 2017)

La mujer no sólo se mueve por el espacio de diferente manera, sino que el uso del tiempo es diverso. Los tiempos de las ciudades, sin embargo, dependen fundamentalmente de los tiempos “productivos” y no se adecuan a la organización de la vida cotidiana en todos los aspectos. Es la complejidad y la diversidad de ocupaciones la que rige la movilidad femenina. (Borja, 2010, pág. 241)

La movilidad de las mujeres refiere a un ir a contramano del tráfico, de las horas pico y de los puntos de mayor concentración de personas. Se usan medios diversos, se hacen varias trayectorias en un solo día para cubrir una mayor cantidad de actividades y necesidades. En el transporte público son las mujeres quienes la gran mayoría de las veces acompañan a los infantes, así también las podemos ver en las cercanías de los hospitales apoyando a su padre y familiares para acudir al servicio de atención médica.

Se implementó un servicio de acceso preferencial en el metro, denominado vagón rosa, con algunos horarios disponibles y, lamentablemente, sólo en las estaciones de mayor presencia de seguridad por parte de la institución se respeta a cabalidad la presencia exclusiva de mujeres. En este apartado recurriremos a las imágenes para mostrar a las mujeres en la dinámica de la movilidad. Este trabajo de campo fue una experiencia muy enriquecedora para reconocer las dificultades de los grupos que son afectados por una falta de accesibilidad y seguridad en las instalaciones del metro y en los habitáculos de la movilidad.



Imagen 18. vagón rosa. Línea 2. Estación Cuauhtémoc.



Imagen 19. *Mujer esperando el camión en presencia de sus hijos.*



*Imagen 20. Presencia de mujeres. Regreso a casa después del trabajo y recoger a su hija.
metro Línea 1 Estación Cuauhtémoc.*

6.5. Discapacidad y movilidad.

Así mismo como se advertía de la brevedad y, quizá, la presentación escueta de un tema complejo como es la vida cotidiana y los vericuetos de los roles impuestos a mujer en el espacio público y su relación con la movilidad, este apartado tiene el objetivo principal de presentar algunas situaciones que enfrentan las personas con discapacidad por lo que requieren un mejor servicio de transporte público para cubrir sus trayectos cotidianos.

Lejos queda la intención de hacer esto un panfleto político sobre la igualdad y el acceso equitativo a los servicios públicos. Tampoco era intención omitir estas situaciones relevantes que afectan a un número considerable de habitantes de la ciudad. Tal vez sea un esbozo somero de una problemática muy amplia, pero, en definitiva, es de interés de quien estas líneas escribe, señalar que se deben sumar esfuerzos desde los ámbitos académicos y de intervención social para ejecutar programas para la inclusión de sistemas diversos para el transporte en la metrópoli.

Principalmente se publican imágenes para que el lector pueda identificar el escenario y las condiciones en que se realizan los viajes a través de un sistema de transporte pensado desde la uniformidad. La presencia de las personas con discapacidad en los acontecimientos urbanos es nulificada por ese sentido funcional que imprime el ritmo de la ciudad. A la orilla de las avenidas que cruzar el centro, el primer cuadro de la ciudad, es posible ver personas en situación de calle, personas discapacitadas siendo apoyadas para realizar algunas labores que les permitan conseguir unas cuantas monedas para subsistir. Es decir, la discapacidad es considerado un estorbo según la lógica de este sistema económico, político y social.

Los tratos condescendientes de parte de este formato asistencialista que emplea el Estado para comprender la discapacidad deben cambiar a no asumirla como limitante sino como parte de la diversidad (Vázquez, 2017). En la movilidad cotidiana podemos señalar que los grupos vulnerables se acompañan a sí mismos para ejercer su derecho a la ciudad. Las mujeres cuidan a las mujeres, a los niños, a los adultos mayores y a las personas con discapacidad. Esta ardua tarea muchas veces sucede enfrentando a todas las adversidades de

infraestructura urbana apropiada para transitar la ciudad de la diversidad de los cuerpos e intelectos.

Como se puede observar en las imágenes que se recuperaron en el trabajo de campo, las personas con discapacidad requieren del apoyo de otros, esto no por su mera condición, sino por la falta de adaptabilidad de la infraestructura y tecnología en los espacios para la movilidad cotidiana. Los pocos espacios asignados como exclusivos no se respetan. Las calles que cuentan con un señalamiento auditivo para facilitar el cruce a las personas con debilidad visual sólo se encuentran en la zona turística del centro de la ciudad. Los pocos taxis adecuados para transportar a personas en sillas de ruedas suelen ser de costo elevado por lo que gran parte de las familias no pueden acceder a este servicio.

Cuando las distancias son marcadas no por el tiempo ni los lineamientos de medición espacial, sino por los obstáculos en que se enfrentan las personas con discapacidad el reto de la movilidad cotidiana es torna en casi imposible. Para quién debe esperar para ser ayudado para atravesar un cruce, o debe ser guiado por otros para siquiera avanzar un poco en su largo trayecto todo le parece un montaje que le impide ser parte del movimiento.

La calle se repite y cambia como la cotidianidad: se reitera en el cambio incesante de las gentes, los aspectos, los objetos y las horas. La calle ofrece un espectáculo y sólo espectáculo; el que se afana, con prisa para llegar a su trabajo, o a una cita no ve el espectáculo, es un simple extra. (Lefebvre, 1978, pág. 94)

Para las personas con discapacidad ese espectáculo es una película de suspenso. Porque además de pasar los obstáculos deben hacerlo en un formato de invisibilidad dado por los otros, principalmente, por las autoridades. Así mismo se debe tomar conciencia de cómo los habitáculos de la movilidad no cuentan con rampas de entrada y salida para el arribo del andén al vagón. Las estaciones del metro cuentan con señalamientos en formato Braille, pero, no cuenta con todas las estaciones habilitadas con escaleras eléctricas o ascensores. La rapidez con la que se realizan los abordajes en el sistema de transporte público en definitiva excluye a las personas con discapacidad y a los adultos mayores con movilidad reducida. (Augé, 2010)

En este cierre del apartado se señalarán algunas experiencias de la movilidad desde la discapacidad. La presente narración se da en un sentido de acercamiento a la discapacidad como impulsor de oportunidades en el terreno de la investigación e intervención social. Me toca usar la primera persona del singular para describir lo siguiente:

Mi hijo está diagnosticado con una condición del desarrollo que lo ubica dentro del espectro autista. Esta situación nos ha llevado a comprender el mundo desde otras perspectivas; es muy diferente el mundo cuando se ve con sus ojos y a través de ellos resulta complicado adaptarse en un entorno que lo excluye. Como parte de su proceso acudimos a terapias. Donde además de recibir una estimulación apropiada para solucionar algunas situaciones de su condición, nosotros como padres nos vemos con otros padres y compartimos nuestras experiencias, dificultades y preocupaciones con otros padres de familia, Esto es de forma aleatoria y sin ningún mecanismo de contención estructurado, es decir, que sólo son pequeñas charlas, algunos consejos, y sugerencias de apoyo. Pero es justamente en esa dinámica que me ha sido posible recuperar una vivencia de la movilidad desde la neurodiversidad.

En una de las citas agendadas para la terapia coincidimos con la mamá de Ángel, un niño de 8 años, con un diagnóstico dentro del espectro autista como moderado. Ella es una madre joven, no pasará de los 30 años; Ángel es considerado como no verbal, sus habilidades sociales son escasas. Ella llegaba contando a otras madres presentes en la sala de espera sobre su situación y entre esos relatos compartidos describía lo difícil que resulta trasladarse con Ángel en el transporte público. Ángel es muy sensible a los ruidos y lo estridente, por lo cual no pude ir en el camión sin alterarse, esto porque algunas rutas de la zona de Apodaca cuentan con unidades viejas y generan mucho estruendo mientras se desplazan. Además, todos los estruendos que se ocasionan en el tráfico lo pueden alterar y puede entrar en una crisis nerviosa. Ella lo llevaba en taxi, cuando definitivamente le era imposible trasladarse a pie, pues además de las condiciones climatológicas adversas, principalmente, el calor de la tarde que era cuando ellos asistían al consultorio, las calles eran tomadas por mercados que recién iniciaban su vendimia lo cual generaba un exceso de ruido.

Por las mañanas la madre de Ángel lo llevaba a la escuela para lo cual empleaba el transporte público, en este caso una ruta de camión, en ocasiones tenía que estar al pendiente por si le hablaban de alguna situación o crisis que se presentaba. Mientras él acudía a la escuela ella realizaba las tareas de compra de víveres, actividades laborales esporádicas, asistía también en

ocasiones como maestra sombra. En las mañanas aprovechaba el tiempo para realizar otras actividades, pero la mayoría relacionadas con su familia. Ella contó que le resulta imposible usar ciertas rutas de camiones que presentan un sobrecupo en su servicio, por lo cual debía adecuar sus horarios tratando de lidiar con el ritmo de la movilidad de su zona donde se movían.

Esto es quizá algo escueto para un tema tan amplio y profundo que recién se abre a la discusión y participación de las instituciones que entre sus tareas es fomentar una mejor calidad de vida de todos los habitantes. No sé bien, si logré plasmar este punto sobre el abordaje de la discapacidad, no sólo desde las mejoras de infraestructura, sino en un franco acompañamiento de todos los integrantes de la familia que buscan facilitar a los otros una incorporación a la dinámica de la ciudad. Yo considero que desde esta orientación de análisis que se presenta a lo largo de esta disertación se puedan construir alternativas de inclusión desde un enfoque de la diversidad en su amplio sentido.

Las visiones totalizadoras que muestran la ambición por generalizar y comprender los cuerpos desde concepto utilitaristas han hecho mella en los análisis de las realidades sociales de las metrópolis. Si bien, este trabajo no cubre en su totalidad la discusión sobre las alteridades, si manifiesta desde las prácticas cotidianas esas contradicciones que se hacen latentes al tiempo de tratar la problemática de la movilidad cotidiana como un esquema determinado por variables medibles.

Ese apartado tendrá una continuación en el próximo capítulo, se retoma el ejercicio de interpretación, pero, en una modalidad de compendio. Hay muchas ideas que se han quedado en los apuntes, no es por falta de espacio ni de interés, sino que, como se advertía al inicio de esta tesis, la movilidad abre un abanico de posibilidades para su investigación desde las más diversas categorías en que se aborda un objeto de estudio bajo la tutela del paradigma de la movilidad. En las reflexiones finales se inscriben los postulados sintetizados de la problemática de la movilidad desde la proyección de propuestas tanto de estudio como de intervención.



Imagen 21. *Uso indebido de lugares exclusivos para personas vulnerables.*



Imagen 22. *Persona con dificultades motrices es apoyado para descender las escalinatas de la entrada del metro Zaragoza, línea 2.*



Imagen 23. Otros viajeros ayudan a persona en silla de rueda para lograr arribar a la estación del metro.

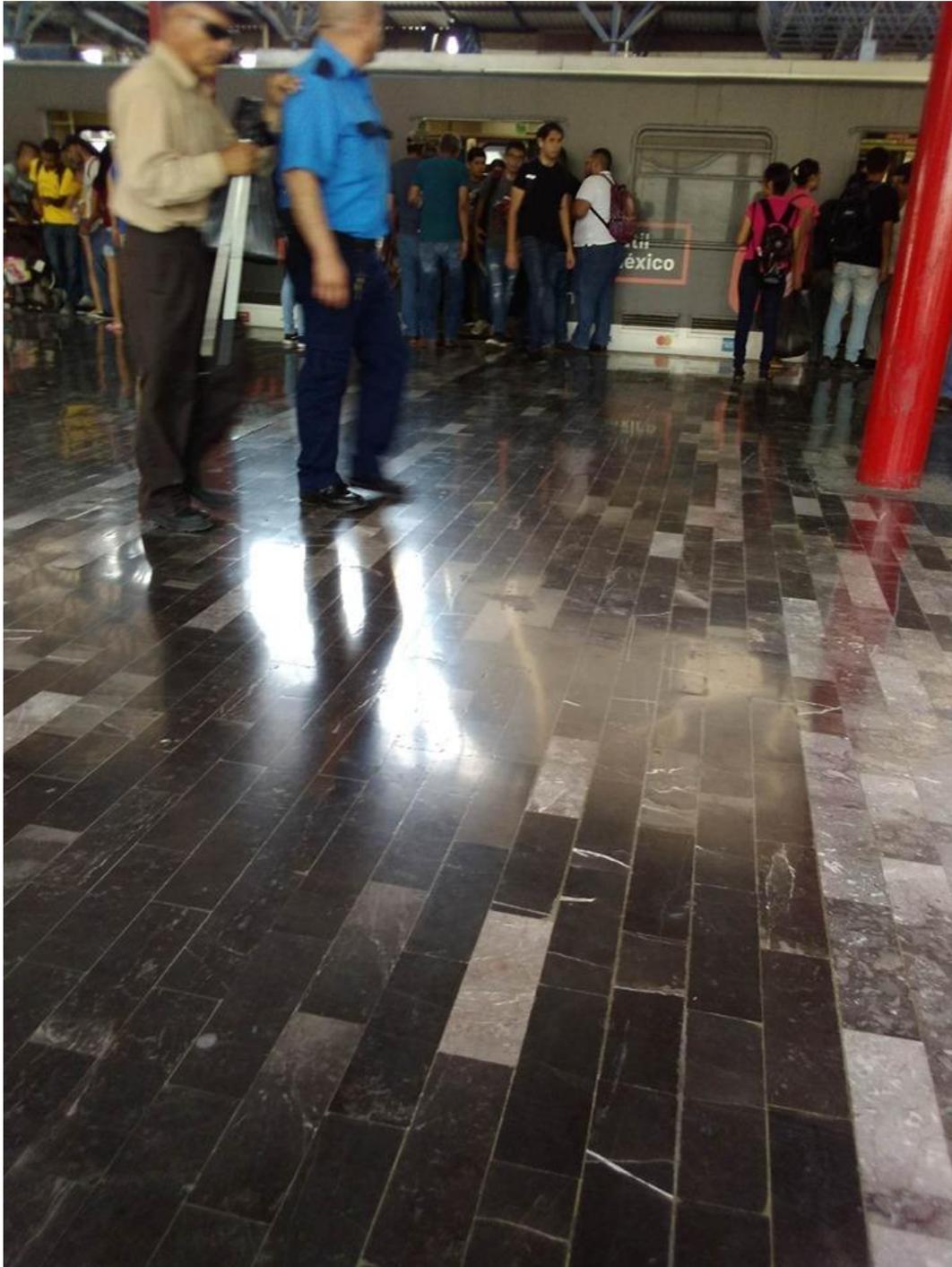


Imagen 24. *Personal de Metroreyy acompaña a persona débil visual para continuar su transbordo en la estación.*



Imagen 25. Persona en silla de ruedas espera que el flujo de pasajeros disminuya en la estación del metro Cuauhtémoc, línea 2.



Imagen 26. Presencia de adultos mayores en estaciones del metro en horario de mediodía.

6.6. Síntesis de Hallazgos.

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión personal	Dinámicas para el movimiento	-Motivos del traslado	❖ Rutinas. ➢ Trabajo, escuela, compras, asistencia al servicio de salud)
		-Experiencias	❖ Consideraciones para efectuar los trayectos cotidianos. ➢ Clima, horario, rutas ➢ Resolución de problemas y coyunturas
		-Implicaciones tecnológicas	❖ Uso de dispositivos móviles ➢ Aplicaciones en celulares ➢ Google maps, Metrorrey App, Moovit, CityMapper...
	Roles	-Roles de género -Rol familiar	❖ Mujeres realizan distancias más cortas, pero con mayores puntos de enlace para cubrir otros motivos de traslado. ➢ Trasladan a los hijos, realizan las compras de víveres, acompañamiento familiar (salud, atención, cuidados)

Tabla 5. *Categorías de análisis. Dimensión social.*

Fuente: Elaboración propia.

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión racional	posibilidades	-Itinerario	❖ Versatilidad de organización de los viajes ➢ Prevención de eventualidades. (Saldo en tarjeta prepago, cambio para pago en efectivo)
	(Re)conocimiento	-Conocimiento de las rutas -Conocimiento del entorno	❖ Información con el itinerario de cada transporte ❖ Reconocimiento de zonas peligrosas ❖ Consideraciones de puntos de conflicto para abordar los medios de transporte
		- Capital social de la movilidad	❖ Coordinación de tiempos de espera y enlace ❖ Reconocimiento del ritmo Lograr considerar opciones para cubrir su traslado. ❖ Implementar medidas alternas para una movilidad efectiva ❖ Establecer la relación costo- beneficio para su práctica de movilidad, esto no sólo en términos económicos sino en relación con el tiempo y el bienestar subjetivo.

Tabla 6. *Categorías de análisis. Dimensión racional.*

Fuente: Elaboración propia.

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión de interacción	Accesibilidad	-Atributos del individuo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Necesidades diferenciadas <ul style="list-style-type: none"> ➢ Espacios exclusivos en el transporte ➢ Cuotas preferenciales ❖ Transeúntes invisibilizados <ul style="list-style-type: none"> ➢ Espacios poco habilitados para personas con discapacidad ➢ habitáculos sin adecuaciones para personas con dificultades de motricidad
		-Atributos de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> ❖ "salva escaleras" <ul style="list-style-type: none"> ➢ Implemento mecánico para ayudar a acceder al metro las personas que utilizan sillas de ruedas ❖ "Vagón rosa" <ul style="list-style-type: none"> ➢ Vagón del metro exclusivo para mujeres y niños. Recientemente pasó de ser por diferencia de horarios a uso permanente. ❖ Nuevas formas de relación Segura <ul style="list-style-type: none"> ➢ Distanciamiento social ❖ Difícil acceso por torniquetes (sistema metro) ❖ Difícil acceso a los camiones por altura de la entrada
		-Atributos de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Pago <ul style="list-style-type: none"> ➢ Tarjeta prepago <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el caso de Ecovía es exclusivo el pago con tarjeta. ➢ Efectivo. "tarifa de castigo" ➢ Dispensadora de boletos (sistema metro) Sin opciones a billetes.

Tabla 7. *Categorías de análisis. Dimensión de interacción.*
Fuente: *Elaboración propia.*

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión de interacción	Accesibilidad	-Atributos de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Señalética <ul style="list-style-type: none"> ➢ Nulas indicaciones sobre rutas en <u>parabuses</u> ➢ Sin orientación adecuada en las calles aledañas al sistema metro. ➢ Sólo en el centro histórico de la ciudad existen semáforos peatonales con indicaciones para los débiles visuales. ❖ Ambiente en el habitáculo <ul style="list-style-type: none"> ➢ Camiones de modelos antiguos en algunas rutas. ➢ Camiones poco higiénicos: basura, tubos oxidados, expulsión de humo contaminante. ➢ En el metro la aglomeración en horas pico resulta imposible el acceso y descenso de pasajeros, además de dificultades para sujetarse mientras el vagón está en movimiento. ❖ Espacios aledaños a las estaciones <ul style="list-style-type: none"> ➢ En las afueras de algunas estaciones del metro existe comercio informal que impide el libre acceso. ➢ Zonas de <u>parabuses</u> poco iluminadas. (Inseguridad) ➢ En la periferia de la ciudad en horas pico (por la mañana) se aglutinan las personas en puntos improvisados para el ascenso de los pasajeros. ➢ Salidas de las estaciones de la <u>Ecovía</u> con dificultades para enlazar al peatón con la banqueta o hacia otras vías de conexión.

Tabla 8. *Categorías de análisis. Dimensión de interacción. (2)*
Fuente: *Elaboración propia.*

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión de interacción	Externalidades	-Calendario	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ritmo de la movilidad según la fecha <ul style="list-style-type: none"> ➢ Días festivos ➢ Días laborales (lunes /viernes) ➢ Día de pago (Quincena)
		-Clima	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Efectos y repercusiones de las diferencias climáticas <ul style="list-style-type: none"> ➢ Días de lluvia. Intenso tráfico. Problemas con el servicio de electricidad: semáforos sin servicio, interrupción del servicio del Metro. ➢ Días de frío. Las personas realizan el mismo traslado en mayor tiempo, por las dificultades para trasladarse entre los transbordos. ➢ Días con sensaciones térmicas cálidas. Los automóviles y camiones con sistema de refrigeración del motor por agua presentan mayores averías.
		-Horario	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Por las mañanas el tránsito más intenso es de las periferias hacia el centro de la ciudad. En la tarde-noche el tráfico es en dirección a las periferias. <ul style="list-style-type: none"> ➢ El transporte público tiene mayor frecuencia en las mañanas. Por las noches, después de las 9 PM algunas rutas dejan de realizar su recorrido.
		-Coyunturas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Eventualidades que interrumpen la movilidad o generan cambios en el itinerario. <ul style="list-style-type: none"> ➢ Accidentes de tránsito. ➢ Adecuaciones y mejoras de la infraestructura vial. ➢ Calles sin recarpetear, baches. ➢ Servicio interrumpido del sistema metro por desperfectos o mantenimiento.

Tabla 9. Categorías de análisis. Dimensión de interacción. (3)

Fuente: Elaboración propia.

Categorías de análisis	Categorías de codificación	Subcategorías	Hallazgo empírico
Dimensión práctica	Garantía de movilidad	Estrategia de anticipación.	<ul style="list-style-type: none"> ❖ <u>Retorno necesario</u> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Reconfigurar la ruta. Al estar en un punto de acceso al transporte donde el servicio se ve saturado en horas pico, el transeúnte decide elegir la ruta contraria para lograr llegar a la estación de inicio del trayecto y así tratar de asegurar un lugar en el vagón.
	Nodos	Transbordos/ Espera	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Entradas y salidas tiempo para abordar. <ul style="list-style-type: none"> ➢ El transbordar implica considerar el tiempo de espera y el ritmo del otro medio. ➢ El tiempo de abordaje en lo que llega el vagón a la estación hasta que sale es de menos de 2 minutos. Y el tiempo promedio de espera entre vagones es de 5 minutos. Con el implemento del "vagón rosa" se ha saturado aún más el servicio. ➢ En algunas estaciones del metro se han establecido puntos de comercio. (Estación Cuauhtémoc, Félix U. Gómez, Universidad)
		Interacciones dentro del habitáculo	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Dentro de los habitáculos el espacio es muy reducido. <ul style="list-style-type: none"> ➢ Es muy común ver a los transeúntes haciendo uso de su celular. Sólo en las estaciones del metro y <i>ecovia</i> se presta un servicio de internet gratuito. En algunas rutas de camiones se ofrecía este mismo servicio de forma gratuita. ➢ En algunas rutas de camiones están climatizadas, pero, esto mismo es una solución en temporada de días calurosos pero un problema en días con clima agradable pues no cuenta con ventanas como salida para la circulación del aire.

Tabla 10. Categorías de análisis. Dimensión práctica.

Fuente: Elaboración propia.

7. Reflexiones finales.

7.1. A modo de recapitulación.

El eje central de este trabajo está vinculado con la obtención de estrategias pertinentes para cumplir con la propuesta a largo plazo, una visión prospectiva que parta de un análisis académico, de las orientaciones operativas de los gobiernos, vinculado a los problemas en *líneas o áreas de acción* de los proyectos de transformación en la infraestructura urbana.

Una visión aún conjetural de un escenario futuro implica necesariamente la descripción de los estadios previos, a esta situación. Mojica (2015) distingue entre dos tipos de escenarios los probables y los alternos, los primeros sido abordados con el empleo de técnicas obtenidas de las leyes de la probabilidad y las matemáticas, el verdadero reto es encontrar las estrategias para lograr escenarios futuros alternos con el uso de la *anticipación*, especialmente cuando todo parece indicar que los escenarios probables están muy lejos de lo que deseamos.

Otra de las categorías de análisis es el tiempo de desplazamiento, considerado este un elemento cardinal para describir la movilidad cotidiana, la recuperación de dichos datos entrono al tiempo y el desplazamiento son recopilados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática en sus informes de la Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (INEGI, 2014). En un formato que engloba el problema de la movilidad cotidiana en México se presentó el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015 (ONU-Hábitat, 2015) el cual resalta el siguiente argumento que muestra una tendencia marcada a la

obtención de datos de los habitantes con vínculo residencial en las grandes ciudades y sus zonas metropolitanas.

La idea fundamental fue contar con la identificación de los elementos del contexto que permitan una comprensión del objeto de estudio, en este caso la movilidad urbana, incluyendo sus determinismos, contradicciones e incertidumbres. Se trató de “cruzar” esta información con datos cuantitativos demográficos que nos hablan de la cobertura del problema, los grupos implicados y los problemas ya cuantificados por instancias gubernamentales y no gubernamentales.

En palabras de Mojica (2005; 126) señala que actualmente "... toman fuerza métodos de interdependencia de los fenómenos y la necesidad de razonar en términos transdisciplinarios y tran-sectoriales"; se estipuló el identificar fuerzas emergentes que probablemente tendrán una influencia en esos contextos futuros, contar con una visión preventiva que fomente las tendencias positivas que intenten nulificar aquellas que son conflictivas, se trató de involucrar a estos sectores sociales para tomar las decisiones adecuadas hoy para el futuro que queremos todos.

7.2. La dinámica de la movilidad cotidiana: Antes, durante y después

“Todo relato es un relato de viaje, una práctica del espacio. Por esta razón, tiene importancia para las prácticas cotidianas.” (De Certeau, 2007; 128) Sí pudiésemos subdividir entre un **antes**, **durante** y un **después** del uso del transporte público. La caracterización podría ser aproximadamente la siguiente:

Antes

Aquí es necesario contextualizar el acto en sí de transportarse, esto inicia desde que el “despertador” suena y nos preparamos para salir. Nadie inicia el día, sin razón, preparado para abordar un medio de transporte, al despertar.

Tendríamos que señalar de los preparativos relacionados con bañar, vestir, dar de comer a los niños y hacerlo uno mismo, preparar lo necesario y no olvidar eso que no debemos olvidar, salir corriendo de nuestros hogares en escena más común.

Caminar de la casa hacia el lugar donde se espera el camión, puede significar un promedio de entre 8 y 12 cuadras (según la zona), para luego tiempos de espera de entre 15 minutos a una hora, esto es sólo el *antes* de abordar el medio de transporte. “El intermedio que separa la partida de la llegada es un tiempo indefinido, en el que hay que prever lo imprevisible. Pero también es el tiempo de la esperanza o de la espera que prepara la llegada.” (Han, 2015; 60)

Durante

Alguien que estuvo un tiempo en Monterrey, originario del noreste hizo un comentario muy certero, “*ustedes en Monterrey entran a la fábrica desde que se suben al camión*”; ciertamente las condiciones del transporte urbano reflejan las condiciones a ese nivel de hastío relacionado con el inicio de la jornada laboral. Es obvio que dependiendo del medio de transporte usado serán unas u otras las condiciones del transporte público, en este trabajo trataremos de señalar las más frecuentes y urgentes. Las respuestas recurrentes mencionadas sobre el uso de transporte público estriban en adjetivos negativos.

En este trabajo, dedicado a destacar los problemas, como decíamos con una mayor urgencia en su atención –según nuestro punto de vista-, pone de relevancia intencionalmente aquellos aspectos que aparecen como extremos para otro sector de la población que, por ejemplo, siempre ha viajado en transporte privado, o en taxi, pero NUNCA han subido al metro, mucho menos a un camión urbano. La fragmentación urbana no pasa sólo por las formas y tipos de asentamiento en el espacio, sino también en las vías y medios de transporte, así como el mayor o menor nivel de confort que hay en ellos está segmentado, por grupos que acceden o no a estos medios, principalmente por razones económicas.

El contrastar con el nivel de rompimiento con lo que cada uno considera su “territorio personal”, cuando se encuentra uno con ambientes con el metro de la CDMX, es obvio que

nuestra forma de hacer las cosas parece irse dirigiendo hacia esa misma situación de saturación y caos.

A diferencia de otras ciudades, aquí el conductor del transporte público puede iniciar la marcha, aún antes de haberle pagado y no se diga mientras nos acomodamos en algún asiento, si es que lo hay. Los chóferes exhiben una prepotencia y cinismo con todos, se da por sentado -queremos entenderlo así- que, por conducir un medio de transporte ocupado por un mayor número de personas aunado a pertenecer a una central obrera, les otorga el derecho de romper las normas de vialidad, mostrando durante el trayecto, más importancia a ver dónde van sus competidores y llegar en el tiempo indicado, que en el cuidado de los pasajeros. Las horas “pico” en el uso del transporte público y el embotellamiento, dan lugar al contacto físico, las circunstancias son alicientes para los robos y la matización de “tocamientos”, indebidos a las damas (lo que en la CD. de México, provocó la separación de vagones entre hombres y mujeres y en Monterrey generó la creación del llamado “vagón rosa”.) Además, las distancias y los tiempos son sumados a los lapsos en los que el camión se detiene a bajar y subir más pasaje.

Son muy pocas las personas que no deben hacer al menos un transbordo en su trayecto a la escuela o al trabajo. Además, estos trasbordos incluyen a veces caminar varias cuadras, hacia otro punto y hacer otro pago. Hay quienes hacen dos o tres transbordo diariamente, ellos y su grupo familiar. Lo que implica una logística nada fácil por este sector de la población.

Después

Bajar del transporte urbano representa, según hora y día, un mecanismo colectivo de “reloj con prisa”. ¿a quién le quedan deseos de leer, ir a un teatro o cambiar la rutina saliendo a algún lado? dónde el menor descuido es una molestia, el descuido no tiene lugar, hay que salirse de la marabunta, si se desea constatar algo, no puedes descuidarte. Reducido texto, para hablar de tan largo y cotidiano, trajín bastante exigente en el cuerpo y la mente de quienes menos recursos tienen -así por décadas-, no puede contener aquí los miles de “padeceres”, que personas de toda ciudad viven en esta ciudad y su ZM, para desplazarse a

sus trabajos y escuelas. Lo anterior recuerda la pregunta de Norbert Elias (2013) sobre el tiempo:

En especial, en las sociedades urbanas, los relojes se fabrican y emplean de una manera que recuerda la fabricación y el empleo de máscaras en las sociedades preurbanas. Es cosa sabida que las máscaras son un producto humano, pero a ellas se vincula la experiencia de que representan una existencia extrahumana; aparecen, en efecto, como encarnaciones de los espíritus. Por su parte, los relojes se manifiestan como encarnaciones del tiempo, pues para referirse a él se emplean ordinariamente expresiones tales como: “los relojes nos indican el tiempo”. Pero la pregunta relevante es la siguiente: ¿qué es exactamente lo que nos indican los relojes?” (Eliás, 2013, 135)

Para algunos sectores como los jóvenes no resulta un reto complejo el perseguir un transporte urbano, subirse casi en marcha, recorrer largas distancias para trasbordar, pero, recordemos que el medio de transporte debe estar diseñado para todos y no solo para el joven saludable.

“En el viaje entendido como *performance*, como hazaña, el desafío, la mayoría de las veces, oculta mal las intenciones masoquistas de un alma en pena, o más bien las de un inconsciente que sufre.” (Onfray, 2016, 90) Por estas razones es que cualquier investigador social se pregunta, ¿cómo es posible que cualquiera de estos pasajeros, no desee su automóvil propio?, luego de vivir por años estas situaciones la obtención de un vehículo privado es visto como la obtención de un nivel de *confort* que además brinda *status*, un nuevo eslabón en el reto de obtener un mejor nivel de vida, según la vida de nuestros habitantes.

Esto apuntalado por créditos de fácil obtención para la financiación de un vehículo, lo que ha provocado una saturación en las arterias de circulación, a partir del crecimiento inusitado del parque vehicular. (ver tabla 4 y 5) Mientras tanto en los medios de comunicación toda la publicidad de las grandes marcas de vehículos sigue compitiendo en una ciudad al mismo tiempo que se presenta una contaminación atmosférica de las más grandes en América Latina.

Hemos llegado a una concepción cultural donde es necesario ir a un lugar especial para caminar; un parque o un paraje en la ZM. Caminar en la ZMM es considerado siempre

un trabajo, es un elemento físico, que forma parte del cumplimiento para ir y volver en el sitio de trabajo. Aun con el enorme crecimiento del trabajo en casa, vía internet, hay lugares como Monterrey donde el sentido acústico de lo fabril era y es un requisito para justificar la importancia de tu labor, aun digitalizando el ambiente en el lugar de trabajo, “hacer institución” le llaman en los medios donde la burocracia es el centro, punto de llegada y partida de todo.

Todo aquello de lo que indicaba E.T. Hall (1972), en la distribución que cada “actor” ocupa; ¿quién cerca del jefe?, ¿quieren en cambio un lugar cerca del baño o el comedor?, ¿quieren frente al público?, donde los “nuevos” no hablemos del valor indiscutible del uniforme. Por tanto, ¿Cómo solicitar llegar con un uniforme impecable bajo condiciones de traslado en el transporte público de tan mala calidad diariamente? Caras de desesperación, bajo la lluvia, en tacones, toman finalmente un taxi, pues el tercer camión, también viene lleno y llegará tarde al trabajo otra vez.

7.3. Acerca de la Calidad de Vida, Movilidad Cotidiana y Habitabilidad Urbana.

7.3.1. Rubro de seguridad.

Entre los rubros para medir la calidad de vida difícilmente se pueda priorizar o asumir como el de mayor importancia, pero desde la perspectiva del bienestar subjetivo algunos ítems son señalados con mayor énfasis y eso determina tanto las preocupaciones como los niveles de satisfacción que experimenta el sujeto. En el caso del rubro de seguridad, en la movilidad cotidiana se muestra como una necesidad, conforme a la vivencia de los espacios y su habitabilidad, por lo cual es puntual señalar cómo la incorporación de fenómenos recientes que generaron cambios en nuestra formas y dinámicas de la movilidad cotidiana, específicamente se hace referencia al sistema del transporte privado Ñber y el cual se solicita su servicio por medio de una aplicación en un dispositivo electrónico -regularmente un teléfono celular (smartphone) con acceso a Internet-, dicho sistema de transporte que se ofrece en las grandes ciudades principalmente, ha implementado la posibilidad de compartir el vehículo según la ruta de traslado.

Ante esto se aprecia un cambio en torno a los imaginarios de la seguridad pues resulta ser el argumento que prevalece para la adquisición de ese servicio. Esto último es todavía muy aventurado al proponer algún criterio, pero no deja de ser llamativo para el análisis de la movilidad cotidiana. Así, bajo estos nuevos fenómenos de la movilidad cotidiana, se anexan elementos de la innovación tecnológica como de una posible idea de concientización del impacto ambiental que genera el uso del automóvil.

7.3.2. Rubro del tiempo.

Las recurrencias de la movilidad en la ZMM resultan notorias al tiempo que se analiza principalmente la relación laboral. Los recorridos de los sectores trabajadores que se desempeñan en rubros fabriles en su mayoría son más extensos. El tráfico vehicular se agrava en los horarios de entrada y salida de los centros educativos pero las universidades y sus alrededores se presentan con mayor embotellamiento. Las grandes avenidas lucen saturadas en los días hábiles desde el inicio de la jornada diurna. Es común observar la movilidad del personal trabajador en los distintos servicios de transporte público. La dinámica de la movilidad es compleja, se cuenta con un mapeo de puntos de conflicto donde las zonas periféricas llevan un ritmo fabril con la transportación de carga y el centro de la ciudad es un lugar de paso.

7.3.3. Rubro de conexión social.

La noción de estudio es a partir de las diferenciaciones de la estructura social bajo y las dinámicas territoriales revelan peculiaridades atribuidas a ciertos grupos. De igual forma, los segmentos poblacionales advierten algunas tendencias en sus desplazamientos urbanos: la población juvenil es quizá la que mayor número de trayectos genera a lo largo del día, sus actividades implican el tránsito hacia los recintos de enseñanza, lo laboral y el esparcimiento (Alfonso, O., 2013).

Otro punto de análisis surge de una perspectiva de género donde la diferenciación en torno a la movilidad arroja algunas generalidades de los conjuntos: en este caso las mujeres realizan trayectos cortos y además del vínculo laboral muestran desplazamientos

relacionados con la adquisición de bienes, destacando ser las principales encargadas de trasladar a los infantes a sus lugares de estudio (la escuela). Es posible analizar que los diferentes grupos sociales generan una movilidad cotidiana específica acorde a sus actividades y el rubro en que se desenvuelven (Bertrand et al., 2010).

Uno de los más nuevos postulados que se incorporaron al análisis de la movilidad urbana cotidiana implica el enlace con los procesos inscritos en las dinámicas de la globalización económica que desencadenó la relación laboral de carácter flexible. El proceso de flexibilización del trabajo generó una mayor dispersión territorial en las metrópolis pues los nuevos centros de producción habrían de abandonar su sitio histórico en la arquitectura de la ciudad: el centro. Las compañías transnacionales instalaron sus plantas productivas en los límites de la ciudad y en ocasiones formando así centros laborales periféricos.

7.3.4. Medidas Subjetivas de la calidad de vida

Para conocer una ciudad es natural transitar sus calles, colonias vulnerables, familias élite, parques, hospitales y sobre todo el centro. A través de esta idea la ZMM muestra un panorama contrastante al contar con espacios dentro de la ciudad donde existen sectores de amplia riqueza y obtención de bienes materiales de gran valor como de lugares donde la pobreza es mayúscula al grado de agrupar en hacinamiento a familias que cada vez más libran la lucha diaria de la supervivencia. ¿Cómo evidenciar la interpretación discursiva y el valor del pensamiento fragmentado de la ZMM desde una interpretación subjetiva de la calidad de vida? También es trascendente marcar la diferencia entre bienestar y tranquilidad ya que los informantes claves responden que, ante la inseguridad, resultado de algunas incidencias de la pobreza, sólo la cultura y la educación pueden contribuir a la erradicación de la violencia, factor aledaño a la pobreza. Ante esto, una propuesta sería el planteamiento de construcción de ciudad a través de las voces de los informantes claves en los temas de pobreza, riqueza y rezago social que nos permitan actualizar la información, la estadística, los datos, el contenido y la reflexión en torno a la movilidad urbana y el espacio de la convivencia social o de lo vivido.

Martha Nussbaum (2007) aborda la complejidad que existe entre la ciudad y la desigualdad entre la población en los niveles de riqueza/pobreza porque la intervención social es una tarea indispensable para la pronta y óptima aplicación de las políticas públicas en Las fronteras de la justicia: consideraciones sobre la exclusión, directriz que nos compete por la sensibilidad de la fragmentación que se vive en la ciudad.

¿Cómo interpretan los informantes clave las necesidades y la calidad de vida (desde el bienestar subjetivo)? Con los informantes claves se encontró que algunos a intentar responder la cuestión sobre las necesidades y se limitan a señalar que presentan la cobertura de las necesidades básica y algunos artículos suntuarios. Es el reflejo de una versión de consumo, de una sociedad de consumo. Se es porque se tiene. Algunos otros que sí reconocían los puntos de vulnerabilidad, pero intentaban evadirla desde el aspecto de la movilidad.

Al parecer la movilidad es una necesidad y que resulta la mayoría la cubre, eso hace pensar este enfoque etnocentrista. Hace falta una pausa y reflexionar sobre oo proyectos de movilidad como uno más de los ejercicios del derecho a la ciudad. “Los proyectos para la movilidad urbana sustentable deben facilitar el acceso de las personas a los bienes, servicios y equipamientos urbanos; y mejorar su calidad de vida al elevar la productividad de la ciudad” (SEDATU, 2014; 79) El limitarse a analizar la movilidad como un servicio limita el espectro de una problemática que aborda la estructura social y la organización urbana.

Los elementos normativos de la habitabilidad urbana son explorados desde la experiencia de los sujetos, desde la visión del bienestar subjetivo, que facilita configurar las cualidades de los modos de hacer y los modos de vida dentro de la dinámica urbana. Si bien no se limita este análisis desde la subjetividad a un modelo único ni a mediciones univocas, la apertura para categorizar es muy amplia. Los niveles de impacto son limitados en comparación de las estructuras macrosociales que se analizan desde enfoques económicos, aun así, es una propuesta innovadora que facilita darle voz a los propios habitantes de la ciudad, a los transeúntes que sobreviven en el laberinto de las rutas y pasan parte de sus días en habitáculos en movimiento para cumplir con sus responsabilidades laborales. El reto

mayor es mejorar las herramientas de análisis y los criterios de evaluación para establecer estrategias de acción que se traduzcan en políticas públicas con una perspectiva desde la habitabilidad urbana.

7.4. Propuesta sobre innovaciones tecnológicas en la movilidad cotidiana.

Los vehículos motorizados -desde lo personal y colectivo- fue considerado el principal medio de transporte para trazar el estudio de la movilidad cotidiana que a su vez relacionaba los traslados con relación a las actividades laborales principalmente. Actualmente se han incorporado otros elementos para desarrollar las dinámicas de la movilidad urbana, desde nuevos medios de transporte, la relación de movilidad, el impacto ambiental, además de las nuevas relaciones laborales.

Así mismo se ha incorporado la propuesta de un enfoque desde la sostenibilidad a partir del estudio de la movilidad cotidiana que implica el análisis de la huella ecológica representado por el uso de transportes motorizados los cuales requieren energías no renovables, principalmente combustibles fósiles derivado del petróleo. Con lo anterior se han anexado ideas sobre nuevos tipos de transportación, apoyado desde las innovaciones tecnológicas, para favorecer la práctica de una movilidad sostenible.

Bajo las condiciones de una infraestructura vial en un verdadero “shock”, los autores hemos decidido “saltar”, esta situación y buscar la adaptación de respuestas con alta carga de innovación tecnológica, nos referimos aquí a los *drones* y sus posibilidades de apropiación para intentar resolver algunos de los grandes congestionamientos y pérdida de *horas-hombre* y una incapacidad en la organización de los recursos y los medios que ofrece la ciudad para resolverlos, los graves problemas de movilidad urbana con los que se cuentan.

Se plantea una separación de propuestas recicladas, que a corto y mediano plazo resultan poco eficaces, éstas respuestas desde el urbanismo académico que replica modelos, que proyecta futuros en maquetas y planifica sin control alguno ni relación con la realidad.

Habrá en esto un poco de desatino, posiblemente, una cercanía con la ciencia ficción, sin duda, pero, en nuestra defensa también hay mucho de sentido práctico. Los avances tecnológicos a los que tenemos acceso de manera masificada deben tratar de emplearse para resolver nuestras problemáticas cotidianas. Las aplicaciones de los teléfonos celulares, las innovaciones en las telecomunicaciones, el uso de GPS, los drones son nuestros pertrechos para proponer una posible y plausible solución a algunos problemas que derivan de las complejidades de la movilidad cotidiana en la ZMM.

Las aplicaciones informáticas que se ejecutan en los móviles han generado grandes aportaciones para la movilidad cotidiana en grandes ciudades debido a la obtención de información en tiempo real que ofrece rutas más accesibles y determina dónde se encuentra el camión o el metro. Aplicaciones como *Metrobús Metro CDMX Offline* muestra las rutas que conectan con el metro, el tren ligero, el metrobus y evita demoras ofreciendo rutas alternas. Sin duda es una aplicación de gran utilidad en una ciudad solamente el metro transporta a más de 5.5 millones de personas diariamente. De igual forma la aplicación *Moovit* realiza recomendaciones de rutas dando las posibles soluciones para tratar de evitar un mayor caos vial. Estos ejemplos en la CDMX señalan que es posible evitar un trayecto de 2 horas y reducirlo a 30 minutos según las circunstancias.

En ciudades como Las Tunas, en Cuba surgió una iniciativa de crear una aplicación dedicada exclusivamente al seguimiento de los transportes públicos con lo cual esperan una relación más eficiente y se logre evitar pérdida de tiempo en la espera del transporte urbano. (2018a)

Los ejemplos anteriores son un botón de muestra para focalizar futuros esfuerzos en términos tecnológicos que permitan visualizar una plataforma que facilite rutas y advierta sobre los riesgos y problemas viales que se presenten en la ZMM.

7.4.1. Drones

Entre muchas propuestas para evitar más saturación del tráfico rodado se presentan opciones como los teleféricos, como medios no tripulados de transporte masivo de personas, como en

Bolivia. Es necesario el acceso a tecnologías “trampolín”, como los *drones*, en miles de aplicaciones en la vida cotidiana.

Sólo para ejemplificar, el *dron* es un instrumento que soporta al menos el peso suficiente para cargar con una videocámara, por tanto puede reportar audiovisualmente, asuntos viales fundamentales, como el sitio donde sucedió exactamente un accidente, determinar si hay víctimas y su número aproximado, los tipos de lesiones que presentan, si hay fuego u otro tipo de peligros cercanos, para así, preparar el número y tipo de personal y ambulancias a enviar para atender con conocimientos suficientes al problema.

Uno o varios drones serían capaces de enviar información sobre los sitios de cruce y saturación, así como las formas particulares por las que se produce la falta de fluidez en un complejo de avenidas.

La tecnología de última generación resulta hasta cierto punto accesible debido a la masificación del mercado. En el caso de los vehículos aéreos no tripulados conocidos como *drones* existen desde los más sencillos, que son utilizados por los preadolescentes como si volaran una cometa, hasta los más sofisticados que son diseñados para tareas industriales o militares. Pero en esa gama es posible adquirir un *dron* semiprofesional que cumpla características ¹ que le sea posible ser un “guardián” de la seguridad vial.

Se señalan algunos ejemplos en las ciudades que presentan ciertas similitudes a las conjeturas de la ZMM, tal es el caso de metrópolis como Bogotá donde desde el 2016 el uso de *drones* en asuntos de la movilidad urbana facilita la toma de datos y registro de los accidentes viales menores. Con lo cual se reduce el tiempo de los congestionamientos viales ocasionados por pequeños percances. “Las imágenes capturadas por los *drones* se enviarán por internet a una central de la policía en donde se elaborará el croquis junto con la hipótesis del policía sobre

¹ Modelo: DJI Phantom 4 PRO Professional Drone, Hobby RC Quadcopter & Multirotor Cámara de sensor de 20 megapíxeles. Video 4K a 60 FPS. Modo de vuelo inteligente, con sensor de obstáculos que detecta obstáculos hasta 30 metros de distancia. Alcanza una velocidad de 70 km/hr. Precio \$32999 m/n.

el accidente. Después, cada una de las partes implicadas podrá consultarlo por internet.” (2016)

En la capital del Estado de Chihuahua se implementó el uso de drones para fines de seguridad, donde ofrecerán un patrullaje de las zonas de mayor afluencia y conflicto. Así mismo detectar los puntos de accidentes viales o situaciones de riesgo. (2018) El uso de drones en la ZMM y los municipios aledaños facilitaría la localización satelital de los puntos con mayores conflictos viales, detección de accidentes, señalaría una ruta eficiente. Se podrían utilizar con algunas otras innovaciones tecnológicas para situaciones de riesgo, rastreo de vehículos sospechosos, reconocimiento del terreno, en caso de neblina en la carretera, lluvias intensas entre otras eventualidades. Se han desarrollado drones que alcanzan los 160 km/h con lo cual el radio de acción es mayor y se cubre a la brevedad. Es decir, en una relación constante, una distancia de 40 km el *dron* llegaría en 15 minutos aproximadamente. (2018b)

En España la nueva ley de tráfico considera el uso de *drones* para vigilar carreteras, principalmente de control de velocidad y reconocimiento de siniestros. (Montañez, 2018) En Ecuador con tecnología mexicana-canadiense en el caso del software ARAS-360 y estadounidense, de los drones marca *Phantom 2* han implementado una innovación para evitar accidentes viales y reconocer los puntos de mayor problema y así reestructurar la ingeniería vial. (2015)

7.4.2. A modo de cierre

El crecimiento urbano ordenado, pasa antes que nada por un replanteamiento de las formas de usar las vías de comunicación para el tráfico rodado, estableciendo jerarquías y formas de interconexión entre los diversos medios de transporte, creando, por ejemplo, un lugar para las ciclovías, típicas en muchas ciudades desde hace décadas.

Otra inevitable respuesta es el uso de combustibles o formas de alternativas para lograr el movimiento de vehículos, sin necesidad de gasolinas ni otros productos contaminantes. Por desgracia, las repercusiones de este largo problema las formas y medios

de transportación masiva –en el tiempo y en el espacio-, tiene el defecto de no ser fácilmente “medible”, aunque perceptible en el ambiente.

El transporte colectivo, su democratización aun a partir de su manejo discriminatorio, especialmente a estas alturas, es la única respuesta a las formas y niveles de crecimiento de la ZMM. Por el momento no estamos sino retrasando una respuesta a los problemas de movilidad de esta ciudad y otras: medios de transporte público accesibles y confortables. No es posible seguir manejando esta tensión entre transporte privado, personal y público, masivo, es un reto para toda política pública acertada para lograr escenarios futuros deseables.

No se cuenta con muchos datos en este sentido, pero si hay que señalar que la falta de pericia es uno de los más grandes problemas de movilidad en la ZMM. Es evidente –especialmente para quien viene de fuera y conduce-, que no sólo no existe falta de cortesía (que raya muchas veces en el insulto), sino una falta de conocimiento básico de su vehículo y mucho menos las dimensiones de calles y otros elementos y reglas básicas para conducir.

Es probable –como señalan algunos-, que sería necesaria la “experiencia” inicial de aprender a andar en bicicleta, esto con la finalidad de aprender a mantener el equilibrio, a manejar en espacios reducidos y espacialmente para que, al conducir un vehículo automotor, comprendas la situación de los ciclistas que se desplazan cerca de ti.

Esto nos lleva a un tema que aparenta ser burocrático, pero que es indispensable en el tomar el futuro de la movilidad con seriedad: la obtención de licencias para conducir. El establecer el uso de simuladores, pudiera ser una buena estrategia para conocer la verdadera capacidad de las personas para manejar, hay incluso video juegos que se acercan mucho a este tipo de “vivencia”, ¿por qué no son usados?

A modo de cierre hay que añadir que, si bien las problemáticas de la movilidad cotidiana son complejas, el uso de la innovación tecnológica, en el caso de *drones* y aplicaciones informáticas, organizarían de manera eficaz los recursos y los medios en los cuales se efectúan la gran mayoría de los trayectos cotidianos. Es también una propuesta no invasiva, que busca señalar una acción con mayor certeza y alcance que promueva el respeto

y la integración de la comunidad. Sucede que los calcos y las copias de modelos de ciudades del “primer mundo” no han surtido efecto en las urbes de Latinoamérica. Las respuestas de nuestros expertos – que a su vez son el eco de intereses privados- es realizar mayores carreteras, edificar segundos pisos en las grandes avenidas, construir más infraestructura para que al corto plazo esté saturada de automóviles.

En esta construcción de escenarios posibles se enlaza la intención de fomentar el transporte público masivo para mejorar la calidad de vida de los habitantes de las Zonas Metropolitanas. Es necesario compaginar los esfuerzos analíticos y prácticos y fomentar pequeñas acciones que tracen una ruta para establecer mejores niveles de convivencia en la comunidad. Habrá que pensar en un futuro que dibujará más lejos los límites de la ciudad, donde una gran cantidad de habitantes deseará una mejor calidad de vida.

Referencias

- Acuña, B. y Graizbord, B. (1999) Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la Ciudad de México. En Delgado, J. y Ramírez, B.R. *Transiciones. La nueva formación territorial de la Ciudad de México*. UAM-Plaza y Valdés, p. 195-205
- Aguilar, MA y Mario Bassols (coords) (2001) *La dimensión múltiple de las ciudades*. UAM-I
- Alegría, T. (2002) Demand and supply among Mexican cross-border workers. *Journal of borderlands studies*, vol. 17, n° 1, p. 37-55.
- Alfonso R., O (2013). El sistema entrópico de movilidad cotidiana en la zona metropolitana de Bogotá. *Territorios*, 165-185. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35728173008>
- Alvarado, José (1985) *Visiones mexicanas y otros escritos*. Fondo de Cultura Económica-SEP.
- Aragón Palacios, M. (2009) La ciudad como texto. Trayectos rememorados del transeúnte. En Narváez, B. (Ed.) *AEDIFICARE 2009*, (págs. 71-83). UANL.
- Aragón Palacios, M. (2011a) *La ciudad y su relación de imagen y de palabra. Apuntes para el estudio de los imaginarios*. Tesis Doctoral. UANL.
- Aragón Palacios, M. (2011b). La hermenéutica de la ciudad. Significaciones analógicas-simbólicas del observador. *Hermes Analógica* (2)
- Aragón Palacios, M. (2013a). Imaginarios sobre la ciudad: las significaciones imaginarias del espacio urbano en los manifiestos Futurista y Estridentista. *Imagonautas* No. 3 Vol. 2
- Aragón, M. (2013b). Memoria, interpretación y analogía. Sus implicaciones en la mutación del texto urbano. En: Coca, J. (editor). *Impacto de la hermenéutica analógica en las ciencias humanas y sociales* (299-309). Hergué Editorial.
- Aragón, M. (2013c). Los imaginarios de la ciudad desde la semiótica de segundo orden. En: González, D., A. Narváez, H. Roldán y J. Chávez (compiladores). *Ciudades Red: Una visión a través de los imaginarios urbanos* (págs. 72-89) UdeG/UANL/UAS/UACJ.
- Aragón, M. (2015a) Formas de vida urbana y el espacio psicofísico de la ciudad. En Osuna, J F. y Aragón Palacios, M. (Ed.) *Estudios urbanos: una mirada desde la transdisciplina*, (págs. 109 118). UANL-Tilde editores
- Aragón, M. (2015b) El observador onírico: entre la realidad los sueños y lo imaginario. En: Narváez, Vázquez, Fitch (coordinadores) *Lo imaginario. Seis aproximaciones*. Tilde- UANL, (págs. 93-112)

Arámburo, G. (1987) *Commuters en la frontera México-Estados Unidos*. Estudios fronterizos, vol. 5, n° 12/13, p. 81-93.

Asociación Mexicana de Ferrocarriles AC. (2017) *Financiamiento indispensable para la movilidad sustentable*. Metrorrey. Informe ExpoRail XVI-2017.

<https://amf.org.mx/images/archivos/exporail2017/pasajeros15/jjaGarza-Metrorrey.pdf>

Augé, M. (1998) *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Editorial Gedisa.

Augé, M. (2007) *Por una antropología de la movilidad*. Editorial. Gedisa.

Augé, M. (2010) *El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después*. Editorial Paidós.

Avellaneda y Lazo (2011) Calidad de vida y modelo de ciudad. *Boletín CF+S* núm. 15. Calidad de vida urbana.

Bachelard, G. (2014) *La tierra y las ensoñaciones del reposo*. Fondo de Cultura Económica.

Barthes, R. (2009) *La aventura semiológica*. Editorial Paidós.

Bauman, Z. (2011) *La sociedad sitiada*. Fondo de Cultura Económica.

Bauman, Z. (2013) *Tiempos líquidos*. Editorial Tusquets.

Bauman, Z. (2015) *Daños colaterales*. Fondo de Cultura Económica.

Bauman, Z. (2017) *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica.

Benjamin, W. (2008) *Ensayos escogidos*. Ediciones Coyoacán.

Benjamin, W. (2011) *Calle con dirección única*. Abada Editores.

Benjamin, W. (2012) *Denkbilder. Imágenes que piensan*. Abada Editores.

Benjamin, W. (2013) *Origen del trauerspiel alemán*. Editorial Gorla.

Benjamin, W. (2014) *Escritos Franceses*. Editorial Amorrortu.

Benjamin, W. (2015) *Juicio a las brujas y otras catástrofes*. Editorial Interzona

Benjamin, W. (2017) *Materiales para un autorretrato*. Fondo de Cultura Económica.

Benjamin, W. (2018) *Iluminaciones*. Editorial Taurus.

Bentley, I. et al. (1985) *Responsive environments, a manual for designers*. The Architectural Press.

Bertrand S., M; Jirón M., P; Lange V, C; (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista INVI*, 25 15-57. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25816623004>

Birdsall, Nancy; Thomas Pinckney y Richard H. Sabot, (2000) “Por qué una menor desigualdad impulsa el crecimiento, el ahorro y la inversión de los pobres”, en Andrés Solimano (comp.), *La desigualdad social. Valores, crecimiento y el Estado. Lecturas del Trimestre Económico*, núm. 90, FCE.

Borja, Jordi (2010) *La ciudad conquistada*. Editorial Alianza.

Bourdieu, P. (2007) *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Editorial Anagrama.

Braudel, F. (1953) *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Fondo de Cultura Económica.

Calvino, Italo (2000) *Las ciudades invisibles*. Editorial Siruela.

Calvino, Italo (2002) *Colección de arena*. Editorial Siruela.

Casado J. M. (2008) Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2008, vol. XII, núm. 273 <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-273.htm>>.

Castells, M. (1980) *La cuestión urbana*. Siglo XXI editores.

Castro, M. (1999) Habitabilidad, medio ambiente y ciudad. *II Congreso Latinoamericano: El habitar. Una orientación para la investigación proyectual*. Universidad Autónoma Metropolitana.

Cázares, E. (2012) ¿Cuál fue el primer medio de transporte colectivo en Monterrey? [Diario Cultura] <https://diariocultura.mx/2012/11/cual-fue-el-primer-medio-de-transporte-colectivoen-monterrey/>

CDHDF-CIADH-ITDP. (2013) *Informe especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. Recuperado de: <Http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-df/>

Chavarría, C. y Villarreal, H. (1995) *El transporte urbano en Monterrey: Análisis y solución a un viejo problema*. Centro de Investigaciones Económicas-UANL.

CIAM (1957) *La carta de Atenas*. Editorial Contémpora.

Cisneros A., Esquivel M. y Huarte, M. (Coords.). (2003) *Cómo mirar la ciudad*. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

COFETRU (1983) *Propuestas para el mejoramiento a corto plazo de la red de autobuses del Área Metropolitana de Monterrey*. Gobierno del Estado de Nuevo León.

COLEF. (2017) *El transporte público en Monterrey*. Recuperado de:
<https://www.colef.mx/opinion/el-transporte-publico-en-monterrey/>

Comisión de Desarrollo Urbano del Estado de Nuevo León (1995) *Plan Estratégico de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Monterrey, 2020*.

CONAPO (2010) *Zona Metropolitana de Monterrey*. Obtenido de
http://www.conapo.gob.mx/work/models/CONAPO/indices_margina/marginacion_urbana/AnexoA/Mapas/03_Zona_Metropolitana_de_Monterrey

Consejo Estatal de Transporte (1992) *Monterrey 2020*. Gobierno del Estado de Nuevo León.

Contreras, C. (1999) Movilidad laboral geográfica en un antiguo enclave minero. *Región y sociedad*, 1999, vol. 9, n° 18, p. 73-101.

Contreras, C. (2001) Geografía del mercado de trabajo en la cuenca carbonífera de Coahuila. *Frontera Norte*, 2001, vol. 13, n°. especial, p. 87-118

Coriat, B. (1982) *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Siglo XXI editores.

De Certeau, M., Giard, L. y Mayol, P. (2006) *La invención de lo cotidiano. Tomo 2*. Universidad Iberoamericana- ITESO

De Certeau, M. (2007) *La invención de lo cotidiano. Tomo 1*. Universidad Iberoamericana- ITESO

De León, Máximo (1968) *Monterrey. Un vistazo a sus entrañas*. Edición del Autor.

De Mauleón, H. (2015) *La ciudad que nos inventa*. Editorial Cal y Arena.

Duhau, Emilio (2003) La investigación urbana: el objeto y las formas. En Cisneros A., Esquivel M. y Huarte, M. (Coords.). *Cómo mirar la ciudad*. (págs. 209-230) Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

Duhau, E. y Giglia, A. (2016) *Metrópolis, espacio público y consumo*. Fondo de Cultura Económica.

Duch, Lluís (2002) *Antropología de la vida cotidiana*. Editorial Trotta.

- Duch, Lluís (2019) *Vida cotidiana y velocidad*. Editorial Herder.
- Dupey, É. y Pinzón, G. (2020) *De olfato. Aproximaciones a los olores en la historia de México*. Fondo de Cultura Económica.
- EcuRed. (2015). *Calidad de Vida: concepto*. EcuRed Recuperado de: https://www.ecured.cu/Calidad_de_vida
- Elias, N. (1978). Zum Begriff des Alltags. En: Hammerich, K. y M. Klein (eds.) *Materialen zur Sociologie des Alltag*. Sonderheft 20. págs. 22-29
- Elias, N. (2013) *Sobre el tiempo*. Fondo de Cultura Económica.
- Elias, N. (2016) *El proceso de la civilización*. Fondo de Cultura Económica.
- Elias, N. (2018) *Sociología fundamental*. Editorial Gedisa.
- Elias, N. y Scotson, J. (2016) *Establecidos y marginados*. Fondo de Cultura Económica.
- Elster, J. (1999) *Nuts and bolts for the social sciences*. Cambridge University Press.
- Escudero, Natalia. (2017) *Movilidad urbana y ciudad sustentable*. Fondo de Cultura Económica.
- García-Canclini, N. (2007) *Imaginario urbano*. Eudeba.
- García-García, A. (2003) Territorialidad y violencia en la colonia Independencia de Monterrey. En Narváez, B. (Ed.) *AEDIFICARE 2003* (págs. 235-253) UANL.
- García-García, A. (2004) *La casa campesina y el lugar de los Sagrado*. UANL.
- García-García, A. (2007) Formas de relación entre las transformaciones de los grupos familiares y las de su espacio doméstico. En Narváez, B. (Ed.) *AEDIFICARE 2007* (págs. 43- 58) UANL.
- García-García, A. (2010) *Paisajes, querencias y apegos. En Colores y ecos de la Colonia Independencia*. (págs. 35-46) COLEF- Municipio de Monterrey.
- García-García, A. (2015a) *Calles, barrios y de sus arquitecturas efímeras*. UANL-Tilde editores.
- García-García, A. (2015b) La carretera como camino en su contexto territorial. En Osuna, J F. y Aragón Palacios, M. (Ed.) *Estudios urbanos: una mirada desde la transdisciplina*, (págs. 119-130) UANL-Tilde editores.

- García-Ortega, R. (1988) El área metropolitana de Monterrey (1930-1984). Antecedentes y análisis de su problemática urbana. En Cerutti, M. (Ed.) *Monterrey: siete estudios contemporáneos*. (págs. 95-152). FyL; UANL.
- Garza, Gustavo (1995) Escenario 1: Monterrey, metrópoli de crecimiento controlado, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de Monterrey*. Gobierno del Estado de Nuevo León/Universidad Autónoma de Nuevo León/Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León/El Colegio de México.
- Geertz, C. (2005) *La interpretación de las culturas*. Editorial Gedisa.
- Ginzburg, C. (2008) *Mitos, emblemas, indicios. Morfología e historia*. Editorial Gedisa.
- Ginzburg, C. (2014) *El hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio*. Fondo de Cultura Económica.
- Gobierno del Estado de Nuevo León (1988) *Plan Director de Desarrollo Urbano del Área Metropolitana de Monterrey, 1988-2010*. Secretaría de Desarrollo Urbano.
- González Ochoa, C. (2014) *El espacio plástico. Consideraciones sobre la dimensión significativa del espacio*. UNAM- Instituto de Investigaciones Filológicas.
- Gordon Childe, V. (1954) *Los orígenes de la civilización*. Fondo de Cultura Económica.
- Guiraud, P. (2018) *El lenguaje del cuerpo*. Fondo de Cultura Económica
- Gutiérrez, M.T., Godínez, L, y Kunz, I. (1983) *Algunos problemas del transporte en la Ciudad de México. Análisis del servicio de autobuses urbanos. Serie Varia*, t. 1, n° 7, Instituto de Geografía-UNAM.
- Habraken, N. (2000) *The Structure of the Ordinary*. The MIT press.
- Hall, E. (1972) *La dimensión oculta*. Siglo XXI editores.
- Hall, Peter. (1996) *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal.
- Han, B. (2015) *El aroma del tiempo. Un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse*. Editorial Herder.
- Hegel, G. (2010) *Fenomenología del espíritu*. Fondo de Cultura Económica. [Versión original publicada en 1807]

- Hegel, G. (2011) Enciclopedia de las ciencias filosóficas. Editorial Porrúa. [Versión original publicada en 1817]
- Heller, Ágnes. (1982) *La revolución de la vida cotidiana*. Ediciones Península.
- Heller, Ágnes. (1986) *Historia y vida cotidiana*. Editorial Grijalbo.
- Herce, M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*. Editorial Reverté.
- Hiernaux, D. (2000) La fuerza de lo efímero. Apuntes sobre la construcción de la vida cotidiana en el turismo. En Lindón, A (coord.) *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Editorial Anthropos.
- Hiernaux, D (2007) Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. En *EURE*, Vol. XXXIII, (99) pp. 17-30
- Husserl, E. (2009) *Introducción a la fenomenología trascendental. Las conferencias de París*. UNAM. [Versión original publicada en 1950]
- Husserl, E. (2015) *La idea de fenomenología*. Fondo de Cultura Económica-UNAM.
- Ibáñez, J (2014) *Por una sociología de la vida cotidiana*. Siglo XXI editores.
- INEGI (2014) *Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo*. México. Recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/enut/2014/>
- INEGI (2018) *Tabulados*. Obtenido en abril, 2018. <http://www.beta.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=mdemo02>
- INEGI-BIARE (2018) *Reporte. Bienestar Subjetivo*. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/biare/biare2018_02.pdf
- INRIX, (2019) *INRIX 2018 Global Traffic Scorecard*. Disponible en: <http://inrix.com/scorecard/> [Consultado en mayo 2019]
- Insunza, G. (2017) *La movilidad urbana: dimensiones y desafíos*. Editorial Colofón / IPN.
- Islas, V. (2000) *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*. Colegio de México.
- ITDP (2017) *Movilidad inteligente para la Ciudad de México*. Beneficios de una estrategia de gestión de la información. Embajada Británica en México. Obtenido de:

<http://mexico.itdp.org/documentos/movilidad-inteligente-ciudad-de-mexico/> [Consultado el 07/01/2019].

Jirón, P. (2012) Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos* 10: 1-14.

Jirón, Paola, y Imilan, Walter. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 26(52), 51-64. Obtenido de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0170172016000200051&lng=es&tlng=es

Joseph, I. (2002) *El transeúnte y el espacio urbano*. Editorial Gedisa.

Kant, I. (1963) *Fundamentación de la metafísica de las costumbres*. Editorial Espasa-Calpe. [Versión original publicada en 1785]

Kant, I. (2008) *Los progresos de la metafísica*. Fondo de Cultura Económica-UAM-UNAM. [Versión original publicada en 1804]

Kant, I. (2011) *Crítica de la razón práctica*. Fondo de Cultura Económica-UAM-UNAM. [Versión original publicada en 1788]

Kant, I. (2014) *Crítica de la razón pura*. Editorial Gredos. [Versión original publicada en 1787]

Kaufmann, V (2014) Mobility as a tool of sociology. *Moving Boundaries in Mobilities Research*. doi: 10.2383/77046

Kaufmann, V., et al. (2004) Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, N° 28, p. 745-756.

Kosík, K. (1967) *Dialéctica de los concreto*. Editorial Grijalbo.

Kuhn, T. (1975) *La estructura de las revoluciones científicas*. Fondo de Cultura Económica

Labraña, Marcela (2017) *Ensayo sobre el silencio: Gestos, mapas y colores*. Editorial Siruela.

Larralde, A. (1997) Los desplazamientos cotidianos de los habitantes en el Área Metropolitana de Monterrey. *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 12, n° 3, 473-520.

Le Breton, H. (2002). *Les raisons de l'assignation territoriale. Quelques éléments d'appréhension des comportements de mobilité de personnes disqualifiedées*. Recuperado de <http://www.ville-en-mouvement.com/articles.htm>

- Le Breton, H. (2006). Homo mobilis. En M. Bonnet & P. Aubertel. *La ville aux limites de la mobilité*. Paris: Presses Universitaires de France.
- Le Breton, D. (2016) *Desaparecer de sí. Una tentación contemporánea*. Editorial Siruela.
- Le Corbusier (1981) *Principios de Urbanismo*. Editorial Ariel.
- Lefebvre, H. (1969) *El derecho a la ciudad*. Editorial Península.
- Lefebvre, H. (1978) *De lo rural a lo urbano*. Editorial Península.
- Levinas, E. (1993) *El tiempo y el otro*. Ediciones Paidós.
- Lewis, O. (1961) *Antropología de la pobreza*. Fondo de Cultura Económica.
- Lewis, O. (1964) *Los Hijos de Sánchez*. Editorial Joaquín Mortiz
- Lindón, A. (1997). El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de vida. *Economía y Sociedad*, 1: 177-197.
- Lindón, A. (2000) *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Editorial Anthropos.
- Lindón, A. (2001) La modernidad y la subjetividad social: una aproximación a la vida metropolitana. En Aguilar, M. y Bassols M. *La dimensión múltiple de las ciudades*. UAM-I.
- Lindón, A. *Et al.* (2006) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Editorial Anthropos- UAM- I.
- Luhmann, N. (1986) La Teoría Moderna del Sistema como forma de Análisis Social Complejo. *Sociológica*. Vol. 1. Núm. 103-115.
- Luhmann, N. (2007) *La sociedad de la sociedad*. Herder.
- Lynch, Kevin (2015) *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili Editores.
- Maffesoli, M. (2007) *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*. Fondo de Cultura Económica.
- Manguel, A. (2010) *La ciudad de las palabras*. Editorial Almadía.
- Méndez, E. (2009) *Arquitectura simulacro*. Universidad de Guadalajara.

- Méndez, E. (2012) Imaginario del lugar. En Méndez, E., y Enríquez, J. *Turismo e imaginarios urbano*. Universidad de Sonora.
- Méndez, E. (2016) *El imaginario de la ciudad*. CONACyT - Universidad de Guadalajara.
- Méndez, E. (2017) *Narrar la ciudad*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla- Ediciones del Lirio.
- Mendoza Lemus, G. (28 julio 2020) Rescatan vestigios del tranvía en Monterrey. *Milenio Diario*. <https://www.milenio.com/cultura/nuevo-leon-rescatan-vestigios-del-tranvia-en-monterrey>
- Milián Ávila, G. (1999) *La Sustentabilidad y las ciudades hacia el siglo XXI*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Miralles Guasch, C. (2013). Presentación: Dossier metodologías y nuevos retos en el análisis de la movilidad y el transporte. *Revista Transporte y Territorio*, Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027381001>
- Miralles-Guasch, C y Cebollada, A. (2009). *Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la geografía humana*. En Boletín de la AGE (50) (págs. 192-216) Recuperado de <http://age.ieg.csic.es/boletin/50/08%20MIRALLES.pdf>
- Mojica, Francisco (2005) *La construcción del futuro*. Universidad Externado de Colombia.
- Mongin, O. (2006) *La condición urbana*. Editorial Paidós.
- Montañez, Erika (2018) *Drones para vigilar el tráfico y más radares en las vías, soluciones de la DGT para 2018*. *ABC España*. https://www.abc.es/sociedad/abci-drones-para-vigilar-traffic-y-mas-radares-vias-soluciones-para-2018-201801031504_noticia.html
- Moreno, S. (2008) La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Revista Palapa*. Vol III núm. II Julio-diciembre 2008. pp. 47-54. Universidad de Colima. México.
- Morrison, A. (2003) *The Tramways of Monterrey*. <http://www.tramz.com/mx/mo/mo.html>
- Mumford, Lewis (1966) *La ciudad en la historia*. Ediciones Infinito.
- Nancy, L. (2013) *La ciudad a lo lejos*. Ediciones Manantial.
- Narváez, A. (2004) *Teoría de la arquitectura*. UANL-Editorial Trillas.

- Narváez, A. (2010a) *La ciudad vista desde los imaginarios urbanos*. En: Revista ASINEA, Vol XVIII, Núm. 36. mayo 2010. Pp. 106- 115.
<http://www.asinea.org.mx/resources/revistas/asinea36.pdf>
- Narváez, Adolfo (2010b) *La Morfogénesis de la ciudad*. Elementos para una teoría de los imaginarios urbanos. Plaza y Valdés.
- Narváez, A, (2011a) Problemas sobre la especialización funcional de la producción de Imágenes en la mente humana y su relación con la teorización sobre imaginarios urbanos. En: Vázquez, G. y Aragón, M (Coordinadores) *Ciudad Holograma*. UANL.
- Narváez, Adolfo (2011b) *El imaginario urbano eurocéntrico y la anticiudad utópica de Wright*. En: Contexto, Año 05, núm. 05, septiembre 2011.
http://www.farq.mx/PDF/Doctorado/REVISTACONTEXTO_05.pdf
- Narváez, Adolfo (2013a) *La construcción imaginaria de la ciudad*. Universidad de Guadalajara-UANL.
- Narváez, Adolfo (2013b) Lo imaginario y la materialización del lugar habitado. En: *Revista Nodo* número 15, volumen 8, año 8, julio-diciembre 2013, pp. 7-22. 16 p.
<http://csifsvr.uan.edu.co/index.php/nodo>.
- Narváez, A. (2013c). Por qué estudiar a la ciudad desde los imaginarios urbanos. En: González, D., A. Narváez, H. Roldán y J. Chávez (compiladores). *Ciudades Red: Una visión a través de los imaginarios urbanos* (13-34 pp.) UdeG/UANL/UAS/UACJ.
- Narváez, Adolfo (2014) Educar a la imaginación para la construcción de la ciudad. En: Sánchez, Diego; Domínguez, Luis Ángel. *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Editorial Gedisa.
- Narváez, A. (2015a) *Imaginar lo imaginario*. En: Narváez, Vázquez, Fitch (coordinadores) Lo imaginario. Seis aproximaciones. Tilde-UANL
- Narváez, A. (2015b) *Lo imaginario y sus morfógenos*. Tilde-UANL
- Narváez, A. (2019) *La casa, la ciudad y la discapacidad*. Editorial Labýrinthos- UANL.
- Nava, E. (2009) *Policentricidad y movilidad en el Área Metropolitana de la Ciudad de México*. Tesis de doctorado. UNAM.
- Navarro, B. (1988) *El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México*. México: Plaza y Valdés- Programa Universitario de Energía, UNAM- Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM-Departamento del Distrito Federal.

- Navarro, B. y Guevara, I. (2000) *Área metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*. México: UAM Xochimilco-UNAM-Instituto Tecnológico de Massachussets.
- OMS. (1996). *¿Qué es calidad de vida?* de *World Health Organization* Sitio web: http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/55264/WHF_1996_17_n4_p385-387_spa.pdf;jsessionid=681055034DBE7A65F8429339A8C937D4?sequence=1
- Onfray, M. (2016) *Teoría del viaje. Poética de la geografía*. Editorial Taurus.
- ONU-Hábitat (2015) *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*. México. Recuperado: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana>
- Payá, V. (2017) Sociología y fotografía: Notas sobre la palabra y la imagen en el trabajo de campo. En Payá, V. y Rivera J. (Coords) *Sociología etnográfica. Sobre el uso de la teoría y los métodos de investigación*. UNAM -Juan Pablos Editor.
- Pérez López, R. (2014) *Movilidad cotidiana y accesibilidad: ser peatón en la Ciudad de México*. Cuadernos CEMCA.
- Perrot, M. (2001) Sociedad burguesa: aspectos concretos de la vida privada. En Ariès, P y Duby, G. (directores) *Historia de la vida privada. Tomo 4*. Editorial Taurus.
- Quintanilla, E. (1995) El servicio de transporte. En Garza, G. *Atlas de Monterrey*. Gobierno del estado de Nuevo León-Universidad Autónoma de Nuevo León-Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León-El Colegio de México, p. 235-245.
- Ricœur, P. (2010) *La memoria, la historia, el olvido*. Fondo de Cultura Económica.
- Ricœur, P. (2011) *Tiempo y narración. Tomo II*. Siglo XXI editores.
- Rojas, M. (2005) El bienestar subjetivo en México y su relación con indicadores objetivos. Consideraciones para la política pública. En Garduño, Salinas y Rojas (coords.) *Calidad de vida y bienestar subjetivo en México*. Plaza y Valdés - Universidad de las Américas.
- Rojas, M. (2007) The complexity of well-being: A life-satisfaction conception and a domains-of-life approach. En Gough, I. y Mc Gregor, A. (editores), *Researching Well-Being in Developing Countries*. Cambridge University Press.
- Rojas, M. (2008) Experienced poverty and income poverty in Mexico; a subjective Well-Being Approach. *World Development*, (36) 6.

Rojas, M. (2011) El bienestar subjetivo: su contribución a la apreciación y la consecución del progreso y el bienestar humano. En *Realidad, datos y espacio: Revista Internacional de Estadística y Geografía*, vol. 2 núm. 1.

Rojas, M. (2014) *El estudio científico de la felicidad*. Fondo de Cultura Económica.

Román Mosquera, A. (2014) Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Ramon de Barcelona. *Revista Periferia*. Universitat Autònoma de Barcelona. Volumen 19 (2), 1010- 123.

Rossi, A. (1971) *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona; Editorial Gustavo Gili.

Saldaña, J. (1986) *Crónicas Históricas*. Tomo IV. Gobierno del Estado de Nuevo León

Schutz, A. (2003) *El problema de la realidad social*. Amorrortu.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte (2016) *Datos Viales*. Recuperado:
http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGST/Datos-Viales/2016/19_NUEVO_LE%C3%93N.pdf

SEDATU (2014) *Estrategia Nacional de Movilidad Urbana Sustentable*. Gobierno Federal. Obtenido de: <http://ceci.itdp.mx/assets/downloads/Sedatu-EMUS.pdf>

Sennett, R. (2019) *Construir y habitar. Ética para la ciudad*. Editorial Anagrama.

Sheller, M. y Urry, J. (2006) The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A* 38 (2): págs.207-226.

Sheller, M. y Urry, J. (2016): Mobilizing the new mobilities paradigm, *Applied Mobilities*, DOI: 10.1080/23800127.2016.1151216

Sheller, M. y Urry, J. (2018) Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, (10) 2018 Págs. 333-355.

Simmel, G. (1986) Las grandes ciudades y la vida del espíritu. *Cuadernos políticos*, número 45, Editorial Era, enero-marzo de 1986, 5-10.

Simmel, G. (2005) La metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones*, primavera, número 004. [Versión original publicada en 1903]

Simmel, G. (2007) *Intuición de la vida*. Terramar Ediciones. [Versión original publicada en 1918]

- Simmel, G. (2012) *La religión*. Editorial Gedisa. [Versión original publicada en 1906]
- Simmel, G. (2013a) *Roma, Florencia, Venecia*. Editorial Casimiro. [Versión original publicada entre 1898-1907]
- Simmel, G. (2013b) *Imágenes momentáneas*. Editorial Gedisa. [Versión original publicada entre 1887-1907]
- Simmel, G. (2014) *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. Fondo de Cultura Económica. [Versión original publicada en 1908]
- Simmel, G. (2015) *Filosofía de la coquetería y otros ensayos*. Ediciones Coyoacán. [Versión original publicada en 1909]
- Simmel, G. (2016) *Filosofía del paisaje*. Editorial Casimiro. [Versión original publicada en 1913]
- Simmel, G. (2016b) *Filosofía del dinero*. Editorial Paidós. [Versión original publicada en 1900]
- Simmel, G. (2017) *Sobre la diferenciación social*. Editorial Gedisa.
- Simmel, G. (2018) *Cuestiones fundamentales de sociología*. Editorial Gedisa. [Versión original publicada en 1917]
- Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey (1995) Inicios de la transportación masiva: Metrorrey, en Gustavo Garza (coord.), *Atlas de Monterrey*. Gobierno del Estado de Nuevo León/Universidad Autónoma de Nuevo León/Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León/El Colegio de México.
- Sloterdijk, P. (2018) *Esferas III*. Editorial Siruela.
- Stavrides, Stavros (2016) *Hacia la ciudad de umbrales*. Editorial Akal.
- Sudjic, D. (2018) *El lenguaje de las ciudades*. Editorial Ariel.
- Taylor S. y Bogdan R. (2016) *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Editorial Paidós.
- Taylor, C. (2006) *Imaginario sociales modernos*. Editorial Paidós.
- Urry, J. (2019) *Mobilities*. Polity Press.

Valladares, R. *et al* (2015) Indicadores urbanos de habitabilidad. ¿Qué medir y por qué? Valladares, R. (Coordinadora) *Diversas visiones de la habitabilidad*. BUAP-Editorial de la Red nacional de Investigación Urbana AC.

Vázquez, G. y Soto, K. (2009) *Hacia una aproximación del imaginario de la ciudad de Monterrey en el albor del siglo XXI*. En Narváez, B. (Ed.) AEDIFICARE 2009, (págs. 17- 34). UANL.

Vázquez, G. y Aragón, M. (Coordinadores) (2011) *Ciudad Holograma*. UANL, Monterrey, México.

Vázquez, G. (2017) Esbozos históricos para destacar lo subyacente a la discapacidad y la inclusión social en la sociedad occidental moderna. En Narváez, A, Marmolejo, C, Vázquez, G y Fitch, J. (coordinadores) *Vivir la discapacidad: ciudad, vivienda y movilidad urbana*. Editorial Labyrinthos - UANL.

Veenhoven, R. (1984) *Conditions of Happiness*. Kluwer Academic Publishers.

Veenhoven, R. (1997) The utility of happiness. *Social Indicators Research*. 20, 333-354.

Vergara, A. (2006) Espacio, lugar y ciudad: etnografía de un parque. En Lindón, A, Aguilar, M. y Hiernaux, D. *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Editorial Anthropos- UAM I.

Verne, J. (2014) *La vuelta al mundo en ochenta días*. Colecciones RBA. [Versión original publicada en 1872]

Weber, Max (2002) *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica.

Weisz, Gabriel (2007) *Tinta del Exotismo*. Fondo de Cultura Económica.

Žižek, S. (2006) *Visión de paralaje*. Fondo de Cultura Económica.

(2015) Con 22 drones se reconstruirán accidentes viales. *El Universo*. <https://www.eluniverso.com/noticias/2015/03/03/nota/4615041/22-drones-se-reconstruiran-accidentes-viales>

(2016) Drones en Bogotá contribuirán a mejorar el tráfico ante choques simples. Bogotá. *Dinero*. <https://www.dinero.com/pais/articulo/drones-en-bogota-para-mejorar-el-trafico-ante-choques-simples/239503>

(2018) Alistan tres drones para sobrevolar toda la Capital. *El Heraldo de Chihuahua*. <https://www.elheraldodechihuahua.com.mx/policiaca/alistan-tres-drones-para-sobrevolar-toda-la-capital-1831525.html>

(2018a) “La Guagua”, una aplicación móvil para seguir el transporte urbano en La Tunas. *CubaDebate*. <http://www.cubadebate.cu/noticias/2018/09/09/la-guagua-una-aplicacion-movil-para-seguir-el-transporte-urbano-en-la-tunas/>

(2018b) Innovación en los drones, drones hechos tendencia en 2018. *Cielito Drone*. Recuperado de: <https://cielito-drone.myshopify.com/blogs/news/innovacion-en-los-drones-drones-hechos-tendencia-en-2018>