

# Aspectos socioculturales de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana del Valle de México

## Socio-cultural aspects of everyday mobility in the Metropolitan Zone of the Valley of Mexico

Marco Antonio Montiel Flores

El crecimiento descontrolado de la Ciudad de México en las últimas décadas (1970 al presente), ha agravado fenómenos cruciales como el de la *movilidad cotidiana*. Sin lugar a dudas, esta problemática es uno de los mayores desafíos a escala urbana. El problema es de tal magnitud que no es posible entenderlo como parte exclusiva de la Ciudad de México; por el contrario, es más apropiado pensarlo en términos metropolitanos. El objetivo de este trabajo es reflexionar sobre los aspectos socioculturales de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). En el centro del análisis se colocan experiencias significativas de ciudadanos que pasan gran parte de su tiempo en desplazarse por un abanico diverso de medios de transporte público (metro, camión, combi...).

Palabras clave: movilidad cotidiana, aspectos socioculturales, ZMVM, medios de transporte público.

The uncontrolled growth of Mexico City in the last decades (1970 to the present), has aggravated crucial phenomena such as that of everyday mobility. Without a doubt, this problem is one of the biggest challenges on an urban scale. The problem is of such magnitude that it is not possible to understand it as an exclusive part of Mexico City; on the contrary, it is more appropriate to think in metropolitan terms. The objective of this work is to reflect on the sociocultural aspects of everyday mobility in the Metropolitan Zone of the Valley of Mexico (ZMVM). At the center of the analysis are significant experiences of citizens who spend much of their time moving through a diverse range of public transport (metro, truck, combi...).

Key words: daily mobility, sociocultural aspects, ZMVM, means of public transport.

Fecha de recepción: 12 de febrero de 2020

Fecha de dictamen: 7 de junio de 2020

Fecha de aprobación: 14 de agosto de 2020

La Ciudad de México es una y es muchas, ofrece elementos para construir un imaginario en el que se experimentan formas comunes de pertenencia, y también prácticas y referencias simbólicas fragmentarias.

GARCÍA (21013:139).

## INTRODUCCIÓN

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)<sup>1</sup> es, en la actualidad, una de las más pobladas a nivel mundial; en ella residen alrededor de 20 millones de habitantes. En esa tónica, una de las paradojas del crecimiento caótico y disperso es que al paso de los años la capital mexicana ha ido expulsando a millones de sus habitantes hacia los alejados anillos del núcleo urbano; no obstante, aún concentra buena parte de las actividades primordiales, como son los principales centros de enseñanza y el trabajo. Así, quienes adquieren vivienda en las periferias distantes a precios más accesibles que en la ciudad, se ven obligados, por la oferta académica y laboral, a *volver* a la capital, invirtiendo en ello incontables horas para llegar a sus destinos.

Es de sorprender la cantidad de personas que arriban a diario a la Ciudad de México provenientes de latitudes lejanas del Estado de México, o incluso desde Hidalgo y Morelos, pasando una parte considerable de sus vidas en trasladarse, convirtiendo sus hogares en meras “zonas dormitorio” (Pradilla, 2009). Sus vivencias en el transporte público ¿expresarán algo sobre la exclusión social, las políticas urbanas de vivienda, transportación y acceso desigual a los servicios?

Quien ha viajado en transporte público conoce de primera mano las dificultades que entrañan los desplazamientos, máxime cuando la movilidad debe realizarse entre ciudades distantes y deficientemente comunicadas por el servicio de transporte concesionado. En estos microespacios donde el hacinamiento pareciera imponerse, las relaciones interpersonales suelen tornarse sumamente conflictivas con los *otros* de la proximidad y la cotidianeidad, del contacto diario donde los ánimos se tensan; son los otros aquellos a quienes se odia en las llamadas *horas pico* o a los que se apela para la solución de los conflictos surgidos en el viaje. Porque al final de cuentas siempre se producen *intercambios*, lo cual desdibuja o vuelve porosa aquella idea del *no lugar* (Augé, 2008). Por el contrario, dichos intercambios constantemente están cargados de sentido y emoción, son *emosignificativos*, para expresarlo en términos de Abilio Vergara (2013).

---

<sup>1</sup> La ZMVM está conformada por las 16 alcaldías de la Ciudad de México, 59 municipios conurbados del Estado de México y un municipio de Hidalgo (Tizayuca).

Los medios de transporte no son, entonces, espacios vacíos. Son *lugares* donde acontecen infinidad de acciones y situaciones. Máxime cuando los viajeros de esta ciudad pasan largos periodos trasladándose de un lugar a otro. Como aquel personaje de Roberto Bolaño en *Los detectives salvajes*, el joven Juan García Madero quien, un día simplemente deja de asistir a la universidad. Es entonces cuando comienza a realizar nuevas e interesantes actividades, mismas que anteriormente no podía llevar a cabo precisamente por el excesivo consumo de tiempo en los viajes: “Antes no tenía tiempo para nada, ahora tengo tiempo para todo. Vivía montado en camiones y metros, obligado a recorrer la ciudad de norte a sur por lo menos dos veces al día. Ahora me desplazo a pie, leo mucho, escribo mucho, hago el amor cada día” (Bolaño, 2017:132).

En los viajes y desplazamientos urbanos se vislumbran ciertos procesos de transfiguración subjetiva cuando, por ejemplo, los entrevistados narran que al llegar a casa, después de la jornada diaria, ya *son otros*. Al retornar al hogar, lo primero que suelen hacer es “arrojar la mochila al suelo” –mochila real o metafórica–, pasar directamente a la habitación, tumbando inmediatamente el cuerpo sobre la cama; con esto se busca el descanso, una ligera tregua al cuerpo mallugado y maltrecho en los trayectos donde se los comprime, donde se sufren vejaciones, donde se depositan sobre ellos miradas lascivas productoras de miedo y rabia; cuerpos sudorosos que *incorporan* los humores de los otros, saturados por los ruidos y a veces también deleitados por los sonidos de algún trovador urbano, o por las melodías salientes de los viejos radios que llevan los choferes en sus destartalados camiones: algún bolero de “los buenos tiempos” que hace sonreír desde el recuerdo a las señoras de mayor edad, y otras veces los éxitos del momento que obligan a bailar, o cuando menos a mover los pies rítmicamente con sus sonidos “pegajosos”. Otros viajeros agradecen al dios o santo de su preferencia por haber llegado con bien a casa. También están los que se despojan de las ropas usadas como quien deja una armadura pesada que ya no es necesario portar en la seguridad del hogar.

Entonces, en este viaje narrativo donde se incorporan las voces de 17 viajeros y viajeras, así como las observaciones del que estas líneas escribe, se pueden apreciar acaso fragmentos o estampas de esta zona geográfica, pues como cualquier metrópoli del mundo es en sí misma inabarcable. Porque ni siquiera las grandes muestras estadísticas pueden conocer *totalmente* la ciudad; como dice Kevin Lynch, “no debemos limitarnos a considerar la ciudad como cosa en sí sino la ciudad en cuanto percibida por sus habitantes” (1984:12), y estas percepciones son diversas, están ancladas en la memoria, la imaginación y la realidad, en el anhelo futuro o en las utopías más descabelladas de la modernidad y sus desarrolladores urbanos. Es justamente la palabra *diversidad* la que más se asimila a la vida en la ciudad, donde:

En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ello, con el recuerdo de experiencias anteriores [...] [Porque] Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados (Lynch, 1984:9).

Y sin embargo, es imprescindible no dejar de aferrarse a tener una visión de conjunto, aunque ésta sea la propia quimera intelectual de los estudios urbanos. En este trabajo hay una preocupación por *conectar* la vivencia cotidiana y personal de los viajeros entrevistados con la ciudad entendida como un todo.

### TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

En el marco de una investigación cualitativa, se llevaron a cabo 17 entrevistas semiestructuradas y a profundidad a personas de 20 a 51 años, de las cuales 11 fueron mujeres y 6 hombres. La consigna fue conversar con viajeros que pasaran largos periodos en sus desplazamientos como usuarios asiduos del transporte público en la ZMVM. La intención era captar, en la medida de lo posible, la *experiencia subjetiva* de los viajeros. El conjunto de entrevistas comprendió el periodo diciembre de 2017 a agosto de 2018; los encuentros tuvieron lugar en la Ciudad y el Estado de México. También se compartieron algunos viajes en compañía de los entrevistados, con la finalidad de conocer directamente las rutas de desplazamientos.

En el dispositivo de entrevista individual se plantearon temas tales como: *i*) narrar un día cotidiano; *ii*) lo que se *siente*, percibe, piensa y acontece a la hora del viaje; *iii*) recuerdos significativos vividos en el transporte público; *iv*) duración de los desplazamientos y costos de transportación; *v*) otros tópicos. Además de este tipo de entrevistas se recabaron, a solicitud, cinco testimonios escritos de otras personas con características similares a las del grupo central de entrevistados. A lo anterior habría que agregar las observaciones y reflexiones de la propia experiencia como usuario del transporte público de quien esto escribe.

En los análisis cualitativos, también se busca “[...] analizar quiénes se mueven, cómo viajan y por qué”; a su vez, es “necesario el acercamiento a los agentes sociales que practican la movilidad” (Martínez y Ramírez, 2015:135); algo que, sin lugar a dudas, es apuntalado por los métodos y técnicas antropológicas como la observación participante y el registro etnográfico. Ulf Hannerz define el método etnográfico como aquellas:

[...] explicaciones sobre todo cualitativas y ricamente contextualizadas del pensamiento y la acción humanas [...] es posible concebir tal etnografía, por una parte, como algo íntimamente relacionado con la forma en que el trabajador de campo antropológico se aproxima a la realidad; por otra, como la fuente de la que se extrae y refina la teoría antropológica, para ser después utilizada como guía de la futura producción de etnografía (1993:18-19).

## BREVE PANORAMA DE LOS ESTUDIOS SOBRE MOVILIDAD COTIDIANA E IMPORTANCIA DE LOS ENFOQUES CUALITATIVOS

Los estudios sobre movilidad cotidiana son relativamente recientes, pudiéndose rastrear a partir del auge y expansión de las grandes ciudades durante el último tercio del siglo XX (Lange, 2011; Román, 2014). En la actualidad, las investigaciones sobre movilidad están cobrando mayor fuerza debido a lo relevante que resultan para intentar dar respuesta a los problemas cotidianos de desplazamiento de personas y mercancías, infraestructura y una efectiva vinculación de lo *intra e interurbano* (Ramírez, 2009:4). Y si bien es cierto que la movilidad cotidiana es una problemática propia de las metrópolis a escala global, las ciudades latinoamericanas –aunque también no pocas asiáticas– serían los escenarios donde se agudizaría el fenómeno, en razón de otros aspectos a considerar: el crecimiento poblacional desmedido, la pobreza y marginación, y demás rasgos inherentes al contexto latinoamericano (Pradilla, 2009).

En la literatura revisada sobre *movilidad urbana* predominan las perspectivas de corte cuantitativo (Casado, 2008; Navarro y Guevara, 2000; Villarreal, 2007; Obregón y Betanzo, 2015; Graizbord, 2008). En este tipo de estudios las preguntas más frecuentes están dirigidas a conocer el tiempo que las personas emplean para viajar por la ciudad, los principales destinos y la relación existente entre la movilidad y los recursos económicos disponibles. Asimismo, desde la psicología se señalan los riesgos emocionales y fisiológicos como el estrés producido como consecuencia del tráfico en la ciudad, el ruido excesivo y la vida urbana en general (Dorantes y Matus, 2002; Ramírez, 2005). Las disciplinas que priorizan estas miradas abarcan desde la sociología, el urbanismo, la economía, la psicología laboral y la geografía.

Algunos autores puntualizan en cómo el automóvil, símbolo por excelencia de la modernidad del siglo XX, es priorizado como medio de transporte (Román, 2014:102-103; Villarreal, 2007; Anta, 2015). El problema radica en que hoy los vehículos automotores son excesivos, dando pie a una paradoja central: cada vez son diseñados para ser más veloces, y con ello –supuestamente– reducir los tiempos de desplazamiento; pero aquellas velocidades difícilmente son alcanzadas en una zona

como la del Valle de México, donde el pesado tráfico vehicular es una constante. Eso sin mencionar la alta contaminación ambiental producida por la quema de hidrocarburos (Navarro y Guevara, 2000; Ramírez, 2009:7). De lo anterior se desprende también una clara política gubernamental poco efectiva en materia de transporte público. Los autores referidos hacen hincapié en la necesidad de fortalecer dicho sistema de transporte público, viendo en ello la posibilidad de atemperar las dificultades del desplazamiento en una ciudad descomunal y caótica como la de México. “El automóvil tiene connotaciones políticas según se plantee un uso y distribución de lo individual y lo social. Obviamente implica un grado mayor de individualidad apostar por el automóvil que por el transporte público [...] a la vez que más normatividad, política, control y mayor riesgo de colapso acústico, ambiental y urbanístico” (Anta, 2015:98).

Un aporte de los estudios cuantitativos es que autoras como Villarreal (2007) y Negrete y Paquette (2011), proponen considerar la movilidad cotidiana a partir de la dimensión *exclusión social*. Desde esta visión, los sujetos marginados de la estructura socioeconómica no sólo tienen la imposibilidad del disfrute de la ciudad y sus centros culturales y recreativos, sino también son representantes de aquellos desplazados que ubican sus hogares en los márgenes urbanos. Así, los desplazamientos cotidianos de la periferia al centro se ven acrecentados, porque mientras los hogares están ubicados en las afueras, los polos de trabajo continúan focalizados en la ciudad central. Esto implica, paralelamente, una mayor demanda y eficiencia de la red de transporte colectivo.

Como se ha señalado, la problemática de la movilidad cotidiana trasciende los datos duros, es inseparable de la experiencia personal y subjetiva de cada viajero. Por ende, debe estudiarse en su complejidad y diversidad de aristas. En lo que respecta a los estudios cualitativos, se puede afirmar que éstos son escasos, con amplio terreno todavía por explorar. En similar tesitura, Ramírez (2009; 2015) plantea la necesidad de que se desarrollen más estudios de este tipo centrados en la movilidad cotidiana. Esta autora propone ubicar el análisis en las personas o “agentes”, y así coadyuvar en un debate amplio y complejo como el de la movilidad en las metrópolis; porque:

[...] con una visión antropogeográfica medida en términos cualitativos, la movilidad analizada desde los agentes y sus formas de desplazamiento proporciona una visión diferente del proceso, permitiendo identificar formas diversas y estrategias que adopta la población para movilizarse. También se pueden apreciar diferentes significados y sentidos según las características de los lugares, *las visiones de los individuos que se movilizan* y las formas tan variadas que tienen de vincularse con su ciudad o entre las ciudades en las cuales se mueven (Ramírez, 2009: 6-7; énfasis míos).

Desde la antropología existen algunos trabajos paradigmáticos, varios coinciden en analizar la problemática al considerar lo sociocultural y la experiencia propia (Augé, 1998; Lange, 2011; Román, 2014; García *et al.* 2013). La experiencia de viajar por la ciudad es, como afirman Lange (2011) y Román (2014), a la vez individual y colectiva. Este doble carácter también es señalado por el etnólogo Marc Augé quien, en *El viajero subterráneo*, realiza un análisis de la aventura cotidiana de viajar en el metro parisino. En aquel breve texto, Augé juxtapone su propia experiencia –configurada a partir del pasado y el presente; compuesta por recuerdos, ensoñaciones y anhelos futuros– con lo que busca descifrar un poco de las vivencias de los otros; aquellos *otros* viajeros acorazados en el anonimato del moverse en los espacios públicos (Simmel, 1988; Delgado, 2008), o en lo que él llama los *no lugares* característicos de la *sobremodernidad*. Espacios desbordados, carentes de historia, identidad y poco relacionales (Augé, 2008). De esta forma, legitima la narración autobiográfica con el análisis antropológico, defendiendo que en lo *singular y concreto* se expresa el *todo social*, y viceversa; es decir, la realidad subjetiva construida en un diálogo necesariamente intersubjetivo (Fernández, 2003; Guber, 2005).

Una pauta de los estudios cualitativos en materia de *movilidad cotidiana* en la ciudad, puede centrarse en cómo las personas viven y significan sus travesías, signadas por el caos urbano, el miedo generalizado al otro, la agitación y la prisa, el estrés que todo “chilango” ha experimentado cuando el metro no avanza o, peor aún, cuando no se logra siquiera acceder al vagón debido a las masas humanas que se apiñan con violencia sobre cada resquicio, haciendo emerger la angustia y preocupación por el “tiempo perdido”.

En un plano similar al de Marc Augé –en cuanto a explicar las dinámicas de la movilidad urbana conjugando la propia experiencia–, Lilián López Camberos hace hincapié en que: “Las ciudades no son cifras sino vivencia”. En su análisis, parte de su experiencia como habitual viajera, preguntándose al mismo tiempo cómo viven los demás sus traslados por la Ciudad de México:

Lo que yo vivía lo viven millones todos los días. Lo aceptan, lo asumen. Pero no dejan de sufrirlo. Trasládarme de la Narvarte a Palmas, donde trabajaba, me tomaba tres horas diarias ida y vuelta: camión-metro-camión, en unidades repletas durante horas pico. Diez kilómetros aproximadamente, que en automóvil habrían cambiado poco y en bicicleta son impensables o temerarios. Antes de las ocho de la mañana toda interacción social había estado marcada por la agresión: de choferes, de pasajeros y por inspiración propia, pues en el metro es común ser testigo y participar en actos de violencia entre usuarios. Tiempo para pensar (para lamentarse) entre empujones, insultos, arrancones, claxonazos. En mis horas libres, en fines de semana, no visitaba

parques, caminaba poco, me acoracé de la ciudad y dejé de participar en ella. El afuera no existía más. Vivir para refugiarse en la casa, en el adentro (López, 2016: s/p).

Esto hace pensar, entre otras cosas, en el cálculo de los viajes habituales (sufridos, exasperantes, caóticos, festivos, nostálgicos, peligrosos y furtivos) y en cómo organizan gran parte de las vidas de los ciudadanos. Salir con cinco minutos de retraso del hogar rumbo al trabajo puede resultar en descuentos quincenales, reprimendas o, en el peor de los escenarios, despidos; eso sin considerar los problemas académicos. Se puntualizan estos dos tipos de actividades –laboral y escolar– al representar las principales razones de movilidad cotidiana en la ZMVM (Navarro y Guevara, 2000; Villarreal, 2007; Inegi/UNAM, 2017).

Mención especial merece el trabajo de García Canclini *et al.* (2013), quienes realizan un estudio antropológico de entrevistas a varios grupos de viajeros en la Ciudad de México. En *La ciudad de los viajeros* los autores desarrollan un trabajo de antropología visual donde muestran a sus grupos de trabajo –taxistas, estudiantes, repartidores, policías de tránsito... y también investigadores extranjeros– fotografías y escenas de películas consideradas representativas de la vida en la Ciudad de México durante el periodo 1940-2000, con el objeto de obtener *imaginarios sociales* compartidos de la metrópolis. De este modo, son interesantes varias de sus conjeturas y resultados finales; por ejemplo, afirman que: “Las imágenes que dominan son las de una ciudad siempre congestionada, masificada, con dificultades tanto en el pasado como en el presente para viajar a través de ella, ya sea por la insuficiencia de vías y medios de transporte o por la obstrucción que ocasionan el comercio ambulante y las manifestaciones” (García *et al.*, 2013:117; énfasis míos).

Al preguntarse si los relatos por ellos recabados son suficientes para abarcar la totalidad experiencial de una metrópoli como la Ciudad de México, responden negativamente; pero no sólo por el reducido tamaño de su “muestra”, pues, advierten, ni siquiera si se obtuvieran los testimonios de cien, mil o millones de personas se lograría englobar a la urbe en un relato único, sino por un hecho crucial de la vida urbana, a saber: la desbordante *diversidad cultural* (García *et al.*, 2013:116). A pesar de ello, enfatizan en la existencia de elementos culturales compartidos que afloran en los imaginarios urbanos.

## EL INICIO DEL VIAJE: LA CASA

Un inicio siempre es un final anunciado...

Soto (2005:34).

La casa: hogar, morada, terruño propio, pequeña parte del mundo que le corresponde a cada uno, referente al cual asirse; la casita, así, escrita y pronunciada en diminutivo para connotar el afecto que la reviste, donde a la vez se señala el tránsito de un mero espacio material a un lugar emosignificativo, es decir, dotado de sentido y sentimiento (Vergara, 2013). De ahí que Gastón Bachelard, en su *Poética del espacio*, escribiera: “la casa es nuestro rincón del mundo. Es [...] nuestro primer universo. Es realmente un cosmos. Un cosmos en toda la acepción del término” (2000:28). La casa es el abrazo cálido que remite a lo materno, es decir a la protección y la felicidad; representa el *habitar*, que no sólo implica el estar, sino expresa “ese enlace apasionado de nuestro cuerpo que no olvida la casa inolvidable” (Bachelard, 2000:36). No sólo es un lugar vivido, sino fundamentalmente un espacio amado, lugar de “intimidad protegida”, de resguardo; es el centro unificador.

Es en este espacio-lugar, la casa, donde los viajeros inician a diario sus travesías por la ciudad; el punto *cero* del recorrido y sin duda uno de los más importantes. En la casa es donde se organizan las actividades básicas (baño, desayuno, vestimenta según la ocasión...) y tiempos que marcarán la pauta del día. Por lo anterior, no es exagerado afirmar que los preparativos del viaje al trabajo y/o escuela<sup>2</sup> comienzan a librarse en la morada durante la noche anterior. Y es que las peripecias propias del viaje diario imprimen en los viajeros la urgencia de planear no únicamente la ruta y tiempo “normal”, sino además tales contratiempos. De tal suerte, el *cronos urbano* hace de los sujetos verdaderos “administradores” del tiempo.

Siempre calculas el tiempo. Podría decir que programas una alarma mental. Tu cuerpo automáticamente sabe que a cierta hora te tienes que levantar. A veces del cansancio me he quedado dormida. Entonces sí me ha pasado que me tengo que ir a las 5:30 de la mañana y a esa hora apenas me estoy despertando, y desde ahí comienzas a estresarte: te arreglas tarde, ya no desayunas, te angustias... Porque, además, salir cinco minutos

---

<sup>2</sup> Sólo por mencionar a los dos tipos de desplazamiento más comunes, y que por su naturaleza implican una mayor dosis de planeación y tensión. Otra experiencia, corporal y emocional, ocurriría en los demás motivos de viaje, como, por ejemplo, prepararse para asistir a una fiesta donde posiblemente la *prisa* y su válvula de presión sea diferente.

tarde cambia totalmente el tiempo del trayecto [...] una ya sabe más o menos cómo está el tráfico dependiendo los horarios: “a esta hora sale este camión, se hace tanto tiempo, a esta hora ya no alcanzo lugar” (Leslie, 21 años, estudiante universitaria).

Es frecuente el surgimiento de conflictos momentáneos, pero de trascendencia para los viajeros, como son las disputas por el baño, la preparación de alimentos, el uso de los objetos de aseo como cepillos y fijadores para el cabello, planchas y “burros” de ropa, etcétera; o aquellos que si fallan colapsan los tiempos de todos los integrantes del hogar: el gas y *boiler*, la electricidad, la regadera...

Por las mañanas me apresuro a preparar un pequeño refrigerio para mí y mi hermano. Luego salgo corriendo a mi trabajo. En promedio he notado que hago aproximadamente unas 5 horas en transporte en la totalidad de mi día. Pienso que es un valioso tiempo perdido de descanso o para hacer otras actividades. Cuando viajo usualmente es raro que ponga atención a mi alrededor, pues observar a demasiada gente me llega a molestar (Claudia, 29 años, empleada y estudiante universitaria).

Además de los objetos compartidos, están los de uso personal. Por ejemplo, hay veces que las alarmas no suenan o no se escuchan, no se encuentra el botecito de gel para peinarse, se cae el cepillo dental al retrete antes de usarlo, o sencillamente se extravía algún zapato.

Mi alarma suena a las 4:30, pero en lo que estás luchando entre que no te quieres despertar, termino levantándome al cuarto para las cinco [...]. En mi casa tenemos un calentador solar, entonces me tengo que esperar diez minutos a que salga agua caliente. Si en ese tiempo no salió tengo que bajar y poner una escalera, cambiar las llaves, abrir la llave del gas —y pues ahí pierdo otros diez minutos— y meterme a bañar. Me tardo aproximadamente veinte minutos en bañarme, otros veinte en arreglarme y unos diez en desayunar. Mi mamá me prepara el desayuno, porque si no eso me quitaría más tiempo. (Salma, 21 años, estudiante universitaria y empleada en un centro de llamadas).

La noche previa a un nuevo sol se desata en los viajeros el cálculo *cuasi* paranoico del día siguiente: se suelen planchar ropas y trajes de oficina, se lustran zapatos, se dejan a la mano documentos importantes, herramientas y materiales de trabajo, útiles escolares, se preparan alimentos ligeros para el camino y la jornada (desde tortas de jamón, sándwiches, fruta picada almacenada en recipientes de plástico, agua; hasta otros más laboriosos como arroz, frijoles y guisados, aquellos que los pasajeros degustan en el transporte público si las circunstancias lo permiten, esparciendo en el aire volutas de aromas y sabores). Pero no únicamente eso. También ronda en los pensamientos la

preocupación constante de cuál será la mejor ruta, la hora precisa de salida pues “como los lunes hay más tráfico, debo salir más temprano”, “mañana hay junta de trabajo”, “los niños entran de vacaciones”, “mañana es viernes de quincena”, “temporada de lluvias”.

El viernes es el día que salgo de mi casa más temprano. Me hago dos horas y media de camino aproximadamente, por el tráfico. Entonces si entramos a las 8 de la mañana, tengo que salir a las 5:30 de mi casa. Me despierto una hora antes para poder arreglarme y preparar mi comida. Entonces me levanto, tiendo mi cama, ordeno mi cuarto, preparo mi almuerzo, desayuno, y salgo. A esa hora todavía está muy oscuro. Aunque la avenida está cerca de donde yo vivo –son como 8 lotes–, mi mamá me lleva al camión. Lo tomo. Si alcanzas asiento ya la armaste, porque te puedes dormir [ríe] en el camino hasta la avenida 7; y si no, pues te toca irte parada... (Leslie, 21 años, estudiante universitaria).

De evitar o resolver satisfactoriamente estos contratiempos iniciales depende el llegar, o no, a los destinos. Sin percibirlo, el estrés de la dinámica urbana permea muchos ámbitos de la vida, encarnándose en los cuerpos de cada viajero; cuerpos sincronizados a los tiempos *vorágines* de la cotidianeidad citadina: los urbanitas se convierten en presas del tiempo. Al salir de casa –guarida afectiva–, aquel sujeto apacible, en reposo y tranquilo, se transforma radicalmente, se lanza “a la brava” para alcanzar el camión; enfurece, violenta y es violentado en el acto de intentar subir o acceder al transporte; afila las uñas y muestra los dientes a la menor provocación; activa las alarmas interiores, abre bien los ojos registrando espacios y personas... Una vez afuera, ya es otro:

Salgo de mi casa a las 5:50 o a más tardar a las 6 de la mañana [...] De mi casa me voy caminando al Mexibús, es una cuadra solamente; cruzas la avenida y ya. Pero también es difícil. Por ejemplo, hoy en la mañana para alcanzar el Mexibús tuve que esquivar a cuatro coches porque no hay puente peatonal. Te debes cruzar ¡a la brava!, así como caiga. El Mexibús justo iba llegando, entonces me crucé la avenida súper rápido y logré entrar. A esa hora ya hay mucho movimiento. Cuando tengo que llegar muy temprano a la escuela me salgo a las 5 de la mañana y hay poco movimiento, encuentras todo libre; pero a partir de las 6: “si tú sales 6:05 es seguro que ya es media hora de retraso”. O sea, cinco minutos pueden ser la diferencia entre llegar y no llegar. El horario pesado es como desde las 6 a las 10 de la mañana. Luego así se mantiene hasta las 5 de la tarde, porque a partir de las 5:30 de Pantitlán hasta Chimalhuacán ya está hasta el tope de las personas que nos vamos en la mañana y regresamos en la tarde. A partir de las 5:30 (p.m.) está atascado, y de 6 a 10:30 (p.m.) está atascadísimo (Salma, 21 años, estudiante universitaria y empleada en un centro de llamadas).

Una vez en el espacio público, el contacto con los otros se torna inevitable. Lo mejor es sortear los innumerables problemas, manteniendo siempre los ojos bien abiertos. Cualquier descuido, puede resultar demasiado caro.

## EL SENTIDO DE ALERTA Y EL MIEDO AL SALIR DE CASA

El riesgo es inminente, y creo que todos los que vivimos en la ciudad lo sabemos. Es un temor con el que vivimos (Óscar, 41 años, publicista).

El sentido de alerta no me lo quito nunca, porque en la calles es estar volteando para ver quién está cerca, o si hay alguien en los coches. Me queda ese sentido de alerta desde que salgo de mi casa hasta que vuelvo (Salma, 21 años, empleada y estudiante universitaria).

Al pisar la calle y enfilarse hacia una nueva jornada, los sujetos colocan sobre sí una especie de armadura imperceptible ante la vista ajena; se activa entonces el *sentido de alerta* necesario para la sobrevivencia en los desplazamientos. Este revestimiento se encuentra íntimamente ligado a otro personaje antropológico: el miedo (Silva, 2006; Davis, 2001). Dicho personaje camina junto al viajero como sombra inseparable. Su existencia es *real* en el sentido de que los habitantes de la metrópoli así lo *perciben*, creando entonces imaginarios del miedo que configuran el comportamiento:

Si distinguimos entre lo real de la realidad sabremos que la realidad es construida, es un hecho del lenguaje y de la imaginación humana. Así que los imaginarios sociales serían precisamente aquellas representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación social y con los cuales interactuamos en nuestras culturas haciendo de ellos unos modos particulares de comunicarnos e interactuar socialmente (Silva, 2006:104).

Es factible que los viajeros se pregunten, a cada paso marcado sobre las aceras, cómo estará “la cosa” en el transporte público; sobre todo en las *horas pico*, cuando se libran verdaderas batallas por el espacio, el oxígeno, la integridad corporal, y demás. Únicamente quien tenga la experiencia de subirse al transporte público de esta metrópoli sabrá acerca de las batallas aludidas que, como reza el dicho popular, son *el pan nuestro de cada día*. En su etnografía sobre la línea 3 del metro, Olivia Domínguez nos recuerda cómo el “simple” hecho de ingresar al vagón conlleva un mundo de posibilidades, muchas de éstas ambivalentes; entre la comodidad, el disgusto y la agresión a los que se está sujeto:

[...] la vida bajo las entrañas de esta gran ciudad, es una ciudad subterránea en la que se entretejen historias e interactúan millones de personajes día con día. El usuario podrá entrar en contacto durante todo su trayecto con personajes que rompen con la monotonía cotidiana: personajes que a veces conmueven, a veces asustan, a veces agradan y a veces agreden a los demás (2010:163).

Ante tales incertidumbres, temores, desconfianzas y angustias, los viajeros “colocan” sobre sus cuerpos armaduras inmateriales en busca de algún tipo de protección. Difícilmente consiguen sentirse del todo tranquilos y seguros. Basta una mirada fuera de lugar o sospechosa, algún ruido o borlote no frecuente, o percibir algo *raro* en el *humor* del ambiente para que las alarmas se enciendan:

Una vez que termina mi jornada laboral, a eso de las 3 de la tarde, salgo de nuevo corriendo con destino a mis clases en la universidad. Es justo aquí donde ocurre mi trayecto más largo del día, calculo mínimo una hora y media. Estando en el metro activo mi sistema personal de seguridad, que consiste en colocarme en el lugar más conveniente dentro de las instalaciones del transporte, donde tenga mis pertenencias a la vista, y donde pueda observar a la mayoría de las personas, sus movimientos y comportamientos [...] Una nunca sabe quién es el que está al lado o qué intenciones tenga [...] Otra pequeña medida de seguridad que tengo es que debo reportarme con mis familiares y mi novio. Esta ciudad es impredecible, por lo tanto hemos acordado avisarnos entre nuestros trayectos; sobre todo si hay un cambio de ruta o algún evento que impida que nos transportemos con normalidad (Claudia, 29 años, empleada y estudiante universitaria).

Es el miedo un aspecto tan naturalizado en los habitantes de la ciudad que a veces únicamente quien viene de fuera, de otro estado de la República, logra percatarse de ello. Como en el siguiente testimonio de un joven de Baja California que entonces llevaba poco tiempo viviendo en la Ciudad de México:

Hace poco abordé el vagón rumbo a Buenavista y transbordé en Garibaldi hacia Constitución de 1917. Estuve cerca de una hora en el metro hasta que llegué a Escuadrón 201. Al salir de la estación, me topé con una situación bastante desagradable. Vi a un par de sujetos asaltando a un chico de mi edad. Entre insultos y agresiones, lograron su cometido y se fueron como si nada en una motoneta. Es el tipo de cosas a las que no puedes acostumbrarte cuando vienes de una ciudad donde todo es tranquilidad (Jorge, 22 años, músico y estudiante universitario).

En los llamados *peseros* o camiones de mediana capacidad, cuyas rutas recorren principalmente las colonias populares, es bastante común encontrarse desde cantantes,

vendedores (de golosinas, discos, llaveros, plumas, tarjetas con la fotografía de algún santo, etcétera), músicos ciegos, hasta sujetos que solicitan dinero a cambio de no molestar. Estos últimos personajes son verdaderos maestros del causar miedo. Apelan a sus vestimentas o rostros tatuados de calaveras con pistolas y demás símbolos similares para intimidar a los pasajeros; normalmente suben de dos a cuatro integrantes. Lo primero que hacen es lanzar un fuerte aplauso, seguido inmediatamente de un estridente grito que dispare los nervios de los pasajeros: [*¡Pum!*] “¡A ver, gente!”, dicen; después, y siempre con el tono de voz elevado, subrayan estancias pasadas en la cárcel o “la cana”, advierten que si no se coopera por las buenas, quizás la próxima sea por las malas. Algunos de los entrevistados refieren que es como si los hubiesen asaltado *sin asaltarlos*, como aquella expresión coloquial que dice: “voluntariamente a fuerzas”.

Pero quien viaja en transporte público sabe perfectamente que no existen los asaltos “agradables” o sin importancia. Al ser despojados de las pertenencias, a los viajeros les queda un dejo de enojo, amargura e impotencia. En cada asalto se vulnera aquel *sentido de alerta* colocado en el cuerpo al salir del hogar, sentido que representa la única protección en la ciudad. He ahí en buena medida lo terrible de los asaltos, se despoja no sólo de las cosas materiales, sino también se *asalta* la integridad que se creía resguardada.

Aurora, joven de 19 años que estudia en la UAM-Xochimilco, ubicada al sureste de la capital, narra que uno de sus mayores temores era precisamente ser asaltada. Ella vive en la alcaldía de Tláhuac, cerca del metro Nopaleram, de la línea 12. Lo sorprendente es que la ruta tomada por las tardes cambiaba radicalmente en las noches, cuando sale de clases en la universidad. En el desplazamiento de ida, Aurora afirma sentirse insegura en algunos puntos específicos del camino; y de regreso es tal el miedo que prefería dar un gran rodeo para evitar pasar por los lugares “peligrosos”, aunque esto representa mayor desgaste físico, emocional y económico:

Durante el trayecto de ida, paso por Canal de Chalco y la avenida Piraña. Es imposible sentir seguridad durante ese tiempo. No sabes qué es peor: el olor a caño o a monas (sic). O esos jóvenes que llegan a pedir 5 pesos, pero claro, que sea “de corazón y voluntario”, después de escuchar que estuvieron en el reclusorio por robo. Prefiero darles 10 pesos. Todo sea por la seguridad.

[...] Las clases concluyen a las 9:00 p.m. Salgo con mi amigo Juan [...] Tomamos el camión que va a Taxqueña. No me gusta regresarme por Canal de Chalco. Un amigo me dijo alguna vez que amanecería en el canal. Es el lugar donde van a aventar a todos los muertos; se me hace un lugar de riesgo en el día y peligro seguro en la noche.

Llegamos a Taxqueña y le recuerdo a Juan: “Si nos asaltan, decimos que somos amigos del “Tripita”. El “Tripita” es un asaltante que quedó maravillado al conocer a uno de mis amigos, a quien le hizo la plática mientras le sacaba \$60, le dijo que cualquier cosa, nomás dijera: “Soy amigo del “Tripita”. Ese amigo se llama Andrés. Él me propuso

usar esa frase de escudo. La verdad no confió en esa estrategia, pero siempre sirve para liberar la tensión.

Entramos al metro y bajamos en Ermita, hacemos todo el transbordo hasta la Línea Dorada y es ahí donde nuestros caminos se separan; Juan va dirección Mixcoac, yo al lado contrario, hacia Tláhuac. Me voy en el vagón de las mujeres con la intención de ir más segura. Pero en vez de damas parecen jugadores de fútbol americano [...] Harta, molesta y cansada, mi único deseo es llegar a mi casa [...] Mi día termina a medianoche. En ocasiones termino tan cansada y estresada que sólo me dejo caer en la cama (Aurora, 19 años, estudiante universitaria).

Como si se tratara de una ironía de la vida, poco tiempo después de esta narración Aurora fue asaltada justo en el lugar simbólico y real de sus temores: Canal de Chalco esquina con la avenida Piraña, en los límites de las alcaldías Iztapalapa, Xochimilco y Tláhuac. Por supuesto, de nada le sirvió conocer al célebre “Tripita”. A partir del atraco afirma preferir regresarse en los camiones repletos de gente, porque así los asaltantes no consiguen subirse a delinquir. En ese sentido, se prioriza la seguridad en detrimento de la comodidad. Ella misma cuenta algunas de sus estrategias para resguardar sus cosas en caso de ser nuevamente asaltada: guarda su teléfono celular en una bolsa oculta de su mochila escolar, y lleva otro teléfono (inservible) en los bolsillos del pantalón para entregarlo si fuese necesario. Aunque, en tono serio, afirma: “tampoco se sabe. A un tío lo descubrieron y le pusieron una buena golpiza”.

Otro de los entrevistados, Didier, joven de 22 años que estudia la universidad y trabaja como vendedor ambulante en una preparatoria, narró con lujo de detalle haber sufrido varios asaltos a lo largo de su vida. Por eso, se ha visto en la necesidad de cambiar sus rutas y “perfeccionar” sus tácticas y estrategias de protección. Éstas abarcan desde amarrar su dinero entre los calcetines, hasta colocarse en las zonas del camión que considera “menos riesgosas” en caso de un asalto. El miedo siempre viaja con él.

## ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Una de las problemáticas más alarmantes y señaladas por las personas durante el trabajo de campo fue el acoso sexual en el transporte público. Resulta fundamental situar el fenómeno no sólo en el ámbito de la movilidad cotidiana, sino entenderlo como una expresión cultural de las sociedades patriarcales y sexistas de la actualidad; sociedades donde lo femenino ha devenido *objeto* subsumido por el machismo imperante. Autoras como Patricia Gaytán (2009) recalcan la escasa producción de estudios con perspectiva de género sobre el acoso sexual en lugares públicos (ASLP). La mayoría de los trabajos

suelen centrarse en los ámbitos laborales o domésticos, pero no en los espacios públicos y de movilidad.

En la polémica de cómo definir los márgenes del acoso sexual, para diferenciarlo de otras prácticas como el piropo, esta autora sostiene en primera instancia que la línea divisoria entre un piropo “inofensivo” y el ASLP es tan tenue y frágil que únicamente a partir de la “perspectiva de los actores sociales” es factible determinar el carácter de una relación social, pues son ellos mismos quienes conocen su sentir, incomodidad, malestar, subjetividad e interpretación de situaciones específicas. Es decir, quien recibe un piropo, guiño, mirada, gesto, chiste, actitudes con alusión sexual no autorizadas ni correspondidas, o incluso contacto físico, está en condiciones de establecer la intencionalidad con que estas expresiones son emitidas. Por tanto, el acoso sexual en lugares públicos puede definirse en los siguientes términos:

[...] consiste en una interacción focalizada entre personas que no se conocen entre sí, cuyo marco y significados tienen un contenido alusivo a la sexualidad. En esta interacción, la actuación de al menos uno de los participantes puede consistir en acciones expresivas o verbales, toqueteos, contacto físico, exhibicionismo, entre otras, que no son autorizados ni correspondidos, generan un entorno social hostil y tienen consecuencias negativas para quien las recibe. Es posible que involucren diferencias de estatus, y necesariamente implican un desequilibrio en las relaciones de poder entre los individuos que puede ser contrarrestado o no durante la misma situación. El medio en estas situaciones está constituido por un lugar o transporte público (Gaytán, 2009:234-235).

De la misma manera, la preocupación por sufrir acoso sexual en el transporte público es tal que se vuelve organizadora del propio viaje: “Para muchas mujeres la planeación de los recorridos para trasladarse, así como las decisiones que se toman en el trayecto, están atravesadas por la aparición potencial del acoso sexual en lugares públicos” (Gaytán, 2009:26). Al ser un espacio semipúblico, abierto a las grandes masas de la población, el transporte es el lugar idóneo para que el sujeto del anonimato se escude en la transgresión del otro.

Algo verdaderamente sorprendente fue que del total de mujeres entrevistadas (11), asiduas viajeras del transporte público, sólo una de ellas afirmó nunca haber sufrido acoso y/o violencia sexual en estos espacios. También hubo, aunque en menor medida, algunos testimonios de varones que manifestaron haber pasado por estos episodios traumáticos. Y no es exagerado plantearlo desde la óptica del trauma, pues quien ha sido víctima de violencia sexual nunca olvida esa sensación de impotencia, coraje y miedo cuando alguien coloca, sin consenso, sus manos, piernas o genitales sobre el cuerpo, primer y último reducto.

En el metro forzosamente me tengo que ir en la división de mujeres, porque sé que a pesar de que el área de hombres me queda más cerca para subir y bajar, sé que ahí, al entrar, me van a meter mano hasta por donde no [...] Me acuerdo muy, muy bien de mi primer acoso. Tenía como 17 años. Fue una de las primeras veces que viajaba en metro. Uno de mis amigos iba al IPN del Casco de Santo Tomás y me dijo que lo viera en Bellas Artes [...] me subí a la Línea 2 y un señor... pues sí, tuvo su erección... y estaba haciendo ruidos; se me repegó mucho y me tuve que bajar del metro. Realmente me espanté muchísimo, fue muy feo (Salma, 21 años, estudiante universitaria y empleada en un *centro de llamadas*).

## FIN DEL VIAJE: LA CASA

El viajero echó a andar... El sol del mediodía quemó sus labios y sus párpados. Sus pies se llagaron. No se detuvo hasta que arribó al oasis prometido. Débil, casi a gatas, se arrastró hasta sus puertas. El oasis, el magnífico oasis. El viajero no tardó en descubrir que había llegado al mismo lugar del cual había partido.

ARRIAGA (2016:253)

...y un final siempre nos conduce a otro comienzo.

SOTO (2005:34)

Los finales de la aventura, que asimismo significan el comienzo de un nuevo viaje, residen en el punto de inicio del cual los viajeros habían partido: la casa. Al arribar de vuelta a este lugar altamente significativo, mujeres y hombres pueden por fin despojarse de la pesada carga invisible sobre sus cuerpos durante la extenuante jornada: “[...] llego del trabajo a mi casa como a las 9:30 de la noche [...] ya es otra cosa llegando, ya no me siento insegura... Te sientes segura ya estando en tu casa. Entonces llego, estoy un ratito con mis papás y después me subo a acostar hasta que me quedo dormida” (Montserrat, 20 años. Empleada de un centro de llamadas).

Aunque no todo en el regreso es dulzura. A veces los conflictos familiares no aguardan y es preciso sortearlos; en ocasiones el descanso es efímero cuando el trabajo se lleva al hogar, lo cual rompe con la división entre los espacios laborales y los de descanso y esparcimiento; o hay tareas escolares que deben entregarse al día siguiente, etcétera. También se acota el ya de por sí escaso tiempo de tregua al hacer los preparativos del siguiente viaje, al planear las mejores rutas y tiempos de partida, y demás actividades

ineludibles. “[...] cuando los trabajadores llegan a su casa, están cansados para conducir una vida familiar normal, como es a veces sostener una conversación sobre los eventos cotidianos [...] al llegar a ser cotidianos estos movimientos en la vida de los trabajadores se crean nuevos patrones sociales y culturales que se desarrollan a través de las largas jornadas de movilidad” (Ramírez y Sakho, 2015:41).

Frecuentemente ocurre que el cansancio es tal que los viajeros únicamente tienen fuerzas para llegar a la cama y tumbarse a dormir. Al respecto, es conveniente considerar la movilidad cotidiana desde una perspectiva que tome en consideración los costos en materia de salud y calidad de vida de las personas. Los siguientes relatos abonan a estos planteamientos:

Llego de la escuela como a las 10 de la noche con ganas de no hacer nada. Hambrienta, porque en los trayectos sí te da hambre, sí te desgasta. Llego y cenó algo, me distraigo un rato. Prendo la televisión pero no la veo, nada más para estar ahí pensando en nada. A veces hablo un poquito con mi mamá y mi papá. Últimamente era de: “No, vengo muy fastidiada”, y me dormía. También eso es algo que repercute, porque imagínate, todo el día la pasas fuera y llegas a la casa, cuando se supone que ya es tu hora de descanso, y te avientas toda la tarea que tienes que hacer. A veces sin dormir nada te vas al otro día al trabajo. Te vas acostumbrando a no dormir. Pero hay un momento en que te da el bajón, entonces ya recurría a las bebidas energizantes con la esperanza de que sirvieran. Pero luego ya era tal el cansancio que tomaba una y comenzaba a temblar totalmente, me ponía muy mal (Joana, 23 años, empleada y estudiante universitaria).

Por otra parte, Óscar afirma que las actividades laborales y los desplazamientos por la metrópoli lo dejan tan agotado y estresado que termina por repercutir negativamente en sus relaciones familiares. Esto se traduce en una convivencia signada por el cansancio y el estrés, donde el conflicto brota a la menor provocación.

[...] luego del trabajo, cuando me voy a mi casa, es otra hora y media de aguantar cosas, de esperar a que te puedas subir; o que te subes y ya te vienen empujando, o que ya se vienen peleando por allá. Todo ese tipo de cosas claro que te estresan [...] ¡Sí es un estrés importante! La verdad luego llego a la casa bien fastidiado, y todavía me dice mi esposa: “¡No, es que ya vienes con tu cara!”, y comienzan los reclamos y la cantaleta. Pero a mí me gustaría que un día ella se aventara mi recorrido: me levanto 5:30 o 6 de la mañana, voy a dejar a mi hija, me voy al trabajo, salgo a ruta, después hay que volver y esperar a que no te asalten o no te pase algo, subirte al metro... Y eso todos los días, de lunes a viernes (Óscar, 41 años, publicista).

Resta decir que los viajeros saben que, al siguiente día, deberán volver a desplazarse con el sentido de alerta, el miedo y la desconfianza —armas de sobrevivencia en una ciudad caótica y difícil como la de México. Pero, *por mientras* —en el seno familiar, bajo los muros cálidos del hogar—, se disfruta el respiro y aliciente que implica estar en este lugar:

Antes de entrar a la casa pues te quitas la armadura, ¿no? *Ora sí* que te quitas todo lo que traes y tratas de no envenenar a tu familia con lo que viviste en el camino [...] Cuando uno llega a su casa es ¡lo máximo! Como si corrieras un maratón y llegaras a la meta. Se te olvida todo lo que pasaste en el recorrido. Cuando llego a mi casa saludo a mis hijos, a mi esposa y me siento a descansar un ratito [...] Aunque hay veces en que llego y ya están dormidos. Nos dormimos como a las 11 o 12 más o menos. La casa es así como cuando respiras profundo. Yo le digo a mi hijo: “¡Hogar, dulce hogar!”. Y ahora siempre que venimos de la calle y llegamos aquí, mi hijo me dice lo mismo. Es como una zona donde dices: “Bueno, gracias a Dios ya llegué a mi casa, ya pasé por todo lo que tenía que haber pasado el día de hoy, bueno o malo, y ahora a descansar”. Y mañana otra vez a darle duro a la actividad. No hay de otra (Óscar, 41 años, publicista).

## REFLEXIONES FINALES

Después de estudiar la problemática de la movilidad cotidiana en la metrópoli desde una perspectiva sociocultural, colocando a su vez el acento en rescatar la perspectiva de los viajeros que compartieron una valiosa parte de sus experiencias al desplazarse por la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), se hace hincapié en lo siguiente:

Es indudable que la movilidad cotidiana es uno de los problemas a atender más urgentes de la metrópoli. Las políticas públicas al respecto deberían colocar en el centro de las soluciones a la ciudadanía. También es apremiante la necesidad de generar infraestructura vial y urbana no desde las ciudades de manera aislada, sino intentando unificar y regular el transporte de forma metropolitana. Esto implicaría la óptima coordinación entre los distintos gobiernos que conforman la ZMVM, así como el desarrollo de planes, estrategias y regulaciones jurídicas de aplicabilidad común. Incluiría, además, desde compartir financiamiento y recursos públicos, hasta la puesta en marcha de medios de transporte más eficientes a los existentes hasta ahora, equiparando costos de transportación y formas de pago.

De acuerdo con un reporte especial del canal de noticias digital *Rompeviento TV*, la escasa inversión pública en infraestructura urbana arrojó como resultado cifras negativas. En 2015, por ejemplo, “sólo se le dedicó el 6% de los recursos federales”

al mejoramiento del transporte público. Por el contrario, las políticas a favor del transporte particular han prevalecido. La misma fuente revela que a la infraestructura dirigida al transporte privado “se le asignó el 47% de los fondos, pese a que en zonas metropolitanas como el Valle de México el 21% total de los viajes diarios se realizan en automóvil privado”; es decir, la mayoría de los viajes está en manos del transporte público gubernamental y concesionado como son: combis, microbuses y camiones en franco deterioro material y de servicio. Aunado a lo anterior, otros temas torales en materia de políticas públicas son: incrementar la oferta de transporte público de calidad, sobre todo en las zonas periféricas de la ZMVM, reforzar la vigilancia policiaca, así como establecer planes y programas de movilidad teniendo siempre en cuenta una perspectiva de género que coadyuve a aminorar la violencia hacia las mujeres en estos espacios de desplazamiento.

Realizar investigaciones cualitativas sobre la movilidad implica dar cuenta de los universos de significación de las personas que se movilizan. Porque por principio es en ellos en quienes recaen los beneficios y deficiencias de los planes, desarrollos y políticas públicas en materia de transporte. Recuperar las experiencias de quienes hacen, imaginan, reproducen, sueñan y viven la ciudad, resulta esencial desde una visión cualitativa. En este trabajo se flexionó la problemática de la movilidad cotidiana a partir de los registros corporales de los viajeros dentro del marco contextual actual signado por el anonimato (Delgado, 2008), el miedo, la desconfianza y el temor generalizado. Otros pilares o ejes de análisis fueron la *prisa* y los ritmos vertiginosos incorporados en los sujetos urbanos. De ello depende el llegar a tiempo a los destinos.

Los medios de transporte son lugares cruciales en la vida y aventura de los viajeros cotidianos, al pasar en ellos incontables horas durante las jornadas. Si se desea retornar al lugar de partida, la casa, no quedará otra opción más que librar feroces batallas (y esto no es mera alegoría) con las masas anónimas y violentas de la segregación socioespacial que arriba desde los distantes anillos de la mancha urbana para, con propósitos similares, intentar sobrevivir.

## REFERENCIAS

- Anta, José (2015). “El automóvil: genealogía de un objeto de poder”, *Methaodos. Revista de ciencias sociales*, vol. 3, núm. 1, pp. 93-106 [<http://www.methaodos.org/revista-methaodos/index.php/methaodos/article/view/72>].
- Arredondo, Íñigo (2017). “Chilangos pasan hasta 45 días al año en el tránsito”, *#Traficalinos. Mes y medio de tu año, detenido*, *El Universal*, México [<http://interactivo.eluniversal.com.mx/2017/tiempo-trafico/>].

- Arriaga, Guillermo (2016). *El Salvaje*. México: Alfaguara.
- Augé, Marc (1998). *El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro*. Barcelona: Gedisa.
- (2008). *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Bachelard, Gastón (2000). *La poética del espacio*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Bolaño, Roberto (2017). *Los detectives salvajes*. México: Alfaguara.
- Casado, José (2008). “Estudios sobre movilidad cotidiana en México”, *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12(273), 15 de septiembre. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Davis, Mike (2001). *Control urbano: la ecología del miedo*. España: Virus Editorial.
- Delgado, Manuel (2008). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Domínguez, Olivia (2004). “La línea tres del metro de la Ciudad de México: espacios y usuarios”, *Boletín Oficial del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Antropología*, núms. 75-76, julio-diciembre, México: Conaculta/INAH.
- (2010). *Travadores posmodernos. Músicos en el Sistema de Transporte Colectivo metro*. México: UNAM.
- Dorantes, Carlos y Graciela Matus (2002). “El estrés y la ciudad”, *Revista del Centro de Investigación. Universidad La Salle*, vol. 5, núm. 18, junio-julio, México: Universidad La Salle, pp. 71-77 [<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34251807>].
- Fernández, Lidia (2003). “La subjetividad: opaco objeto de conocimiento”, en *Tras las huellas de la subjetividad*. México: UAM-Xochimilco.
- García, Néstor et al. (2013). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos. México 1940-2000*. México: Fondo de Cultura Económica/Universidad Autónoma Metropolitana.
- Gaytán, Patricia (2009). *Del piropo al desencanto: los significados de la interacción en el acoso sexual en lugares públicos*. México: UAM-Azcapotzalco.
- Graizbord, Boris (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Guber, Rossana (2005). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.
- Hannerz, Ulf (1993). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. Madrid: Fondo de Cultura Económica.
- Inegi/UNAM (2017). *Encuesta origen-destino de los viajes de los residentes de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México del año 2017*, México [<http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/?platform=hootsuite>].
- Lange, Carlos (2011). “Dimensiones culturales de la movilidad urbana”, *Revista INVI*, vol. 26, núm. 71, pp. 87-106.
- López, Lilián (2016). “La ciudad que vivimos: Buenos Aires y Ciudad de México”, *Nexos*, 16 de febrero, México [<http://labrujula.nexos.com.mx/?p=690>].
- Lynch, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. México: Ediciones Gustavo Gili.

- Martínez, Juana y Blanca Ramírez (2015). “Movilidad intermetropolitana y percepción de la calidad de vida”, en *Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México*. México, UAM.
- Montiel, Marco (2019). “Narrativas y experiencias de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana del Valle de México: un enfoque sociocultural”. Tesis de licenciatura en antropología social. México: Escuela Nacional de Antropología e Historia.
- Navarro, Bernardo e Iris Guevara (2000). *Área Metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*. México: UAM-Xochimilco/UNAM/Massachusetts Institute of Technology.
- Negrete, María y Catherine Paquette (2011). “La interacción entre transporte público y urbanización en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: un modelo expansivo que llega a sus límites”, *Territorios*, núm. 25, Colombia, pp. 15-33.
- Obregón, Saúl y Eduardo Betanzo (2015). “Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro”, *Economía, sociedad y territorio*, vol. XV, núm. 47, pp. 61-98.
- Pradilla, Emilio (2009). *Los territorios del neoliberalismo en América Latina. Compilación de ensayos*. México: UAM/Miguel Ángel Porrúa.
- Ramírez, Blanca (2009). “Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos”, *Ciudades. Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana*, núm. 82, abril-junio, Puebla, México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Ramírez, Blanca et al. (2015). *Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Ramírez, Blanca y Helen Sakho (2015). “Más allá de las fronteras: viviendo y muriendo en el trabajo, pero nunca en casa”, en Blanca Ramírez (coord.), *Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Ramírez, Josefina (2005), “Representaciones del estrés y su invisibilidad para la atención”, *Cuicuilco. Revista de Ciencias Antropológicas*, vol. 12, núm. 33, enero-abril, México: Escuela Nacional de Antropología e Historia.
- Román, Alejandro (2014). “Narrativas de la movilidad cotidiana: un caso de estudio en el barrio de La Maternitat i San Ramon de Barcelona”, *Periferia. Revista de recerca i formació en antropologia*, vol. 19, núm. 2, diciembre, Universidad Autónoma de Barcelona [<http://www.raco.cat/index.php/Periferia/article/view/290787/379122>].
- Rompeviento TV (2019). “Movilidad, un reto para el nuevo gobierno”, 14 de marzo [<https://www.youtube.com/watch?v=8jicoacE1mE>], fecha de consulta: 14 de marzo de 2019.
- Silva, Armando (2006). *Imaginario urbanos*. Colombia: Arango Editores.
- Simmel, Georg (1988) [1903]. “La metrópolis y la vida mental”, en Mario Bassols (coord.), *Antología de sociología urbana*. México: UNAM.

- Soto, Juan (2005). *Psicología social y complejidad*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Vergara, Abilio (2013). *Etnografía de los lugares. Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad*. México: ENAH/INAH/Ediciones Navarra.
- Villarreal, Diana (2007). “Concentración del empleo y movilidad de la población trabajadora en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 2000-2005”, en Diana Villarreal y Mignot Dominique (coords.), *Metropolización, concentración económica y desigualdades espaciales en México y Francia*. México: UAM-Xochimilco.
- Zygmunt, Bauman (2006). *Confianza y temor en la ciudad*. Barcelona: Arcadia.





Casa Blanca  
Casa Blanca  
Cultural de México

TIEMPOS MUNDO

