



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
UNIDAD IZTAPALAPA
DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
POSGRADO EN CIENCIAS ANTROPOLÓGICAS

¿Cómo le hago para llegar?
La experiencia de la movilidad cotidiana en Santa Fe.
El caso de los trabajadores y estudiantes del CIDE.

Sandra Tanisha Silva Aguilar

Tesina de Maestría en Ciencias Antropológicas

Director: Dra. Angela Giglia Ciotta

Asesores: Dra. Paula Soto Villagrán

Dr. Rodrigo Meneses Reyes

Índice

Agradecimientos	4
Introducción	5
Nota metodológica	9
Capítulo I. Reconstrucción Histórica del caso de estudio de Santa Fe	12
1.1 ¿Cómo nace Santa Fe de los Altos?	13
1.2 El megaproyecto urbano Santa Fe ¿urbanismo insular y Ciudad Global?	16
1.3 ¿Dónde se localiza el CIDE?	21
1.4 ¿Qué transporte utilizan algunos trabajadores y estudiantes del CIDE?	24
1.5 Y ¿qué piensan algunos trabajadores sobre Santa Fe?	26
<i>1.5.1 Los Académicos</i>	<i>26</i>
<i>1.5.2 Los trabajadores administrativos y generales</i>	<i>29</i>
1.6 Santa Fe. La disputa entre imaginarios	32
Capítulo 2. Abordajes antropológicos sobre espacio, lugar, ciudad, metrópoli, movilidad y <i>habitar</i>	34
2.1 La Ciudad de México: un breve recuento sobre los cambios en la movilidad metropolitana	34
2.2 La Zona Metropolitana del Valle de México ¿Cómo se mueven sus habitantes?	37
2.3 El nuevo paradigma de movilidad	40
2.4 Entre el espacio y el lugar también existe el movimiento	44
2.5 ¿Se puede habitar el transporte?	47

Capítulo 3. Un ejercicio de etnografía de la movilidad	52
3.1 ¿Cómo se llega al CIDE?	52
3.2 ¿Cómo llegaba al CIDE? Relatos autoetnográficos	57
3.2.1 <i>Cuando el tráfico inesperadamente cambia un día cualquiera para llegar a Santa Fe (23 de octubre de 2017)</i>	58
3.2.2 <i>Retratos del habitar el transporte (10 de octubre de 2017)</i>	60
3.2.3 <i>Cuando no eres el chofer, pero el camión se vuelve tu lugar de trabajo: entre la venta y el ofrecimiento de protección al usuario (25 de octubre de 2017)</i>	61
3.2.4 <i>El CIDEBUS, el derecho consuetudinario y el respeto al derecho ajeno es la paz: éste es mi lugar (16 de octubre de 2017)</i>	62
3.2.5 <i>El paisaje es más bonito en prolongación de Reforma, pero la subida al CIDE es un infierno (17 de noviembre de 2017)</i>	63
3.3 Breve introducción a la movilidad y el género	64
3.4 ¿Cómo se mueven los académicos del CIDE?	65
3.5 ¿Cómo se mueven los trabajadores administrativos?	69
3.6 ¿Cómo se mueven los trabajadores generales?	73
3.7 ¿Cómo se mueven los estudiantes?	77
3.8 ¿Qué me dice cada profesión? La movilidad y la clase social.	80
3.9 El miedo, la movilidad y las mujeres	82
Conclusiones	87
Bibliografía y fuentes consultadas	93

Agradecimientos

A la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Iztapalapa, por alentar a la investigación social, humana y crítica.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por brindarme la beca de manutención esto dos años. Esperando que las becas sigan y sean justas para todos.

A la Dra. Angela Giglia, por acompañarme en este proceso de aprendizaje, gracias por compartirme tus conocimientos y reflexiones durante estos dos años de maestría, por tus aportes y cuestionamientos para enriquecer esta investigación.

A la Dra. Paula Soto, por enseñarme a ver con otras gafas, porque esta investigación la concebí también desde el género y el espacio.

Al Dr. Rodrigo Meneses, gracias por dejarme ser tu asistente de investigación durante casi dos años en el CIDE, por mostrarme las bondades de los archivos históricos y por invitarme a pensar desde lo espacial y el conflicto.

A la Dra. Marcela Meneses por ser una gran amiga en este proceso. Es grato compartir la amistad y la academia contigo.

A mi padre Noé, quien me enseñó a moverme por la ciudad, a buscar caminos propios, atajos y a recorrer largas y cortas distancias. Tú, el eterno viajero, que te fuiste a otros mundos, al que rememoro con cada paso que doy.

A mi madre, quien sigue moviéndose, la que va y viene, toma pequeñas pausas pero no se detiene. Mi más grande homenaje a ti Rosita, el ejemplo más cercano de la lucha cotidiana de las mujeres.

A mis compañeros de la UAM, que también forman parte de esta investigación, ustedes que siempre me alentaron a seguir, María, Marissa, Hugo, Roxily, Melville, Sergio, Pablo, Cris, Nathy, Orlando, Terioshka, Iván y Adriana.

A mis amigos de vida y de lucha, por permitirme construir otro mundo posible a su lado, Marath, Quia, Beto, Zinzi, Paola, Edgar, Gaby, Luis Pavo, Emilio, Bauer, Rogelio, Mariana, Lorena, Adriana, Rodrigo, Emily, Fernando, Pedro, Mayra, Nashelly, Keren, Jorge y José Manuel.

Introducción

Con el paso de los años y el cambio de ciudades a metrópolis (como nuevo esquema de ciudades modernas), el crecimiento de la mancha urbana, las distancias largas entre un lugar y otro, la saturación de transportes motorizados frente a otras posibilidades de movimiento como bicicletas o caminatas; fue necesario para los estudios sobre movilidad cambiar de perspectivas. Durante varias décadas, este concepto fue trabajado sólo por geógrafos y urbanistas, interesados en políticas públicas, con la intención de mejorar el funcionamiento de las metrópolis abordando únicamente las nociones de distancia, costo y tiempo recorrido. Con la incorporación de la movilidad a los intereses de la antropología –y otras ciencias sociales afines como la sociología– surgieron nuevos planteamientos para abordarla en los que se suma a la distancia, tiempo y costo la propia experiencia del sujeto mientras se moviliza. En esta nueva concepción, la movilidad es pensada como la práctica de desplazarse cotidianamente de un lugar a otro, pero en la que los sujetos son capaces de apropiarse de los lugares para transformarlos (Jirón e Iturra, 2011).

Pensar en ella desde la vida cotidiana nos permitirá comprender que las actividades diarias realizadas por los sujetos son importantes para analizar la manera en la que sus habitantes viven y experimentan la metrópoli. Además, en lo cotidiano también se observa cómo es que inciden en la planificación urbana y cómo ésta a su vez también abona a la transformación de los sujetos. Así, la vida cotidiana puede concebirse “[...] como la manera más cercana de entender lo que realmente está sucediendo, cómo las vidas se ven afectadas por eventos, en vez de números abstractos y teorías que muchas veces están desvinculadas de lo que hacen las personas” (Jirón, 2007: 178).

Desde lo cotidiano y en relación con el nuevo esquema de movilidad se puede asegurar que ésta inicia desde el momento en que uno se levanta y no cuando sale de su casa, planear e imaginar las actividades del día mientras uno se encuentra en “quietud” también es parte de moverse. Así, el cuerpo y la mente dejaron de verse como procesos separados y dicotómicos, de igual manera que lo estático y lo dinámico confluyeron.

Es en este sentido, debido a que en la Ciudad de México las distancias entre casa y trabajo cada vez aumentan más, el tiempo de transporte se ha vuelto fundamental para resolver lo que no se alcanza a realizar en el hogar y el trabajo. Los usuarios de transporte público y de automóviles privados realizan múltiples actividades mientras se trasladan: comen, duermen, leen, hacen tarea,

recrean juntas por celular, atienden llamadas de otros países, se asean, maquillan, peinan y se ubican en los lugares con mayor comodidad en el transporte. Incluso se llegan a generar lazos de amistad entre los sujetos que diariamente coinciden a la misma hora y se acomodan en lugares cercanos, que también asocian con el resguardo o la idea de un espacio menos incómodo.

Los ejemplos anteriores se relacionan con el concepto de habitar, éste, como describe Angela Giglia, tiene dos acepciones. Por un lado, como sinónimo de sentirse amparado y cobijado. Por otro lado, como la capacidad de un sujeto para hacerse presente en un lugar (Giglia 2012). Ambas concepciones se vinculan con el nuevo paradigma de movilidad: los usuarios de transporte pueden sentirse cobijados en su coche, incluso traer accesorios como cepillo de dientes, zapatos de tacón o sin tacón (para cualquier emergencia), paraguas, cambios de ropa, entre otras cosas, con la finalidad –consciente o no– de sentirse resguardados. De igual modo, hacerse presentes social y espacialmente en los transportes, primordialmente en los públicos, pese a todas las deficiencias que pueden tener, nos permite darle orden y coherencia a los lugares.

Relacionar el habitar y el nuevo abordaje de movilidad nos permite reconceptualizar los espacios fijos/estáticos como fijos/dinámicos. Es decir, en tanto que cada vez hay mayores problemas para movernos rápida y sencillamente; uno se ubica, se hace presente y/o se siente cobijado en los lugares móviles como el transporte público y los automóviles privados, pero de igual manera en lugares fijos y dinámicos como una parada de autobús o en un andén de metro. Es importante diferenciar entre espacio y lugar, ya que el primero está pensado como algo más abstracto e impersonal, mientras que el segundo se construye cuando se delimita espacialmente (Aguilar, 2012).

Pensar los lugares como dinámicos permite categorizarlos y diferenciarlos como *móviles* y *transientes*. Autores como Jirón e Iturra (2011) explican que los primeros son aquellos lugares que los sujetos dotan de importancia porque son parte de trasladarse, tal es el caso de los transportes (públicos y privados); mientras que los segundos son aquellos lugares fijos que también son relevantes para los sujetos porque son de tránsito y transición como mercados, clínicas, parques, paradas de autobús, etc.

A su vez, esto cuestiona la idea de que los lugares *móviles* y *transientes* son *no lugares* (Augé, 2000), puesto que uno le dota al carro, taxi, metrobús, camiones, estaciones de metro, paradas de autobús, etc., todos los atributos de un lugar a pesar de que se encuentren en movimiento o sean meramente de espera o transición: todo lo anterior a través del habitar.

Ahora bien, las diversas formas de la movilidad reflejan a su vez la diferencia y heterogeneidad de las personas. Habitar el transporte –en sus diversas modalidades– es un reflejo de quiénes son los usuarios y cómo en estas prácticas permean las clases sociales, el ingreso económico, el género, la edad, entre otras características; pero también opera a la inversa, cómo es que las clases sociales, el ingreso económico, el género y la edad pueden establecer la manera de habitar el transporte y las distintas formas de movilidad.

A saber, una persona que se levanta a las 4:00 de la mañana porque tiene que llegar puntualmente a las 8:00 horas a trabajar, probablemente duerma, desayune, lea y peine mientras el autobús (o cualquier otro transporte) y ella se desplazan, complementando lo anterior con la distancia y el tiempo recorrido. Por la tarde, seguramente realizará las mismas acciones de regreso a casa, siendo dormir la actividad más recurrente. A lo anterior se le suma si es mujer u hombre, si está con sus hijos o no, si tiene alguna discapacidad, si se transporta en un vagón mixto o exclusivo para mujeres, e incluso el horario y el clima interfieren también en las maneras de habitar. No es lo mismo manejar o tomar el transporte público cuando llueve o en horas pico.

Si otra persona puede trabajar con un horario más flexible evitará las horas críticas del tráfico en la Ciudad México, si tiene coche no podrá dormir pero sí utilizará el celular para mandar mensajes o hablar con alguien del trabajo, quizá compre alimentos o cosas que le hagan falta mientras maneja, como coloquialmente se dice “hacer compras de paso”.

Para abordar esta investigación decidí estudiar el caso de Santa Fe. En primer lugar, porque en la Ciudad de México éste es uno de los ejemplos más claros de un *espacio insular*, es decir, “un conjunto desarticulado de lugares separados, segregados, provistos de dispositivos de cierre a menudo agresivos [...] Son espacios pensados para ser monofuncionales y seguros en la medida en que en ellos quedan presuntamente eliminados muchos de los riesgos típicos de los espacios abiertos” (Duhau y Giglia, 2008: 394). En segundo lugar, porque retrata la desigualdad económica, simbólica, social y de movilidad que producen dichos espacios tanto para los que laboran ahí como para algunos de sus habitantes.

El universo laboral de Santa Fe es complejo por la vasta heterogeneidad de personas que lo habitan y transitan: empresarios, funcionarios, oficinistas, trabajadores de limpieza, trabajadores de la construcción, ambulantes, estudiantes, entre muchos otros.

Para fines de esta investigación de maestría me focalicé en estudiar algunos trabajadores y estudiantes del Centro de Investigaciones y Docencia Económicas A.C. (CIDE). Éste es un centro

público de investigación que pertenece al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT), que tiene el objetivo de impulsar la investigación científica en ciencias sociales y a su vez de brindar educación a los jóvenes a través de licenciaturas y posgrados afines.

El CIDE refleja un microcosmos en el que asisten distintos sujetos con múltiples interseccionalidades. Además de ser diversos y desiguales con respecto al género, edad, clase, actividad profesional o laboral y capacidades físicas; se le añade el lugar de partida del que provienen rumbo a Santa Fe, el tiempo para llegar y los transportes que utilizan para desplazarse.

Esta investigación está estructurada en tres partes. En el primer capítulo se desarrolla la construcción del espacio de Santa Fe, no sólo a partir de la edificación del megaproyecto en la década de los ochenta, sino desde la época Colonial cuando Vasco de Quiroga fundó el pueblo de Santa Fe de los Altos. Reconstruirlos y diferenciarlos permitirá entender quiénes y cómo habitan Santa Fe actualmente, así como quiénes son y dónde viven los trabajadores que laboran en dicha demarcación.

En el segundo capítulo, se hace un breve recorrido por los transportes utilizados en la Ciudad de México, se discuten los conceptos de espacio, lugar y cómo estos son parte del nuevo paradigma de movilidad. Además, se inicia la discusión teórica sobre habitar en movimiento, o en otras palabras, habitar el transporte. Como marco teórico se utilizó literatura acorde con el nuevo enfoque de movilidad, en la que se pone en relieve la experiencia del sujeto que se traslada cotidianamente (Sheller y Urry, 2006; Cresswell y Merriman, 2011; Smith y Hetherington, 2013; Jirón, 2007; Soto, 2017).

En el tercer y último capítulo se incluye una autoetnografía sobre mi propia movilidad y se desarrollan las entrevistas realizadas a los trabajadores y estudiantes del CIDE, plasmando sus experiencias para llegar y salir de Santa Fe. Se destacaron sus cargos laborales y el género, por lo que se pudieron hacer contrastes entre un académico y una académica, entre un trabajador y una trabajadora de servicios administrativos, entre un trabajador y una trabajadora de servicios generales, por último entre un y una estudiante. Además se incorporó en un apartado el acoso sexual y el miedo que enfrentan las mujeres para movilizarse en el espacio público.

La investigación a leer se centra en los nuevos abordajes teóricos sobre las múltiples movilidades donde resaltan las experiencias de los sujetos y no sólo las nociones distancia-tiempo-costo. Aunque estos componentes no se dejan de lado, no son ya la parte medular. Si se analiza desde este nuevo giro podemos también proponer que, con el problema tan recurrente

sobre las movilidades en la metrópoli, se habita en movimiento puesto que las personas recrean prácticas al interior de los transportes que nos permiten apropiarnos de ellos y sentirnos resguardados. ¿Cuáles son las actividades que realizan los sujetos mientras se mueven para llegar a Santa Fe?

Nota metodológica

A mediados de septiembre de 2017¹ y hasta mediados de diciembre del mismo año realicé trabajo de campo en el Centro de Investigación y Docencia Económicas A.C. (CIDE), con el objetivo de

¹ El trabajo de campo inició tarde porque el 19 de septiembre de 2017 México vivió un terremoto lo que paralizó mis actividades 2 semanas. Así que comencé formalmente el trabajo de campo el 27 de septiembre.

culminar la tesis de maestría en Ciencias Antropológicas de la UAM-Iztapalapa. Dos años atrás, había trabajado como asistente de investigación del Dr. Rodrigo Meneses Reyes por lo que desde un inicio le platiqué mis inquietudes para hacer el trabajo de campo en esta institución. Por consiguiente, el permiso fue otorgado por las autoridades de la Dirección, en específico por la Dra. Jimena Moreno, Secretaria General del CIDE.

La primera actividad que realicé fue observar quiénes llegaban en transporte público y quiénes en automóvil propio y lo complementé con un mapeo detallado sobre las principales formas para acceder a este centro de investigación.

La segunda actividad que hice a la par de mis observaciones, y que desarrollé durante todo el trabajo de campo, fue una autoetnografía sobre mis propios traslados al CIDE, así como registrar eventos característicos sobre las distintas prácticas de movilidad y de habitar. El diario de campo se articuló con diferentes días, horarios y lugares importantes para trasladarme a Santa Fe o en específico al CIDE, así como personas que constantemente me encontraba en los lugares comunes de transbordo, como lo son los vendedores ambulantes del paradero de Tacubaya.

La tercera labor consistió en diseñar una encuesta con una muestra de 60 personas: trabajadores y estudiantes del CIDE señalando género (hombre o mujer) y ocupación (académicos, servicios administrativos, servicios generales y estudiantes), residencia y horario en el que estudiaban o trabajaban. Les pedí que marcaran su trayecto a la institución y la forma en la que regresaban a sus hogares y que me señalaran la colonia y delegación donde viven. El muestreo fue a conveniencia de la investigación y de mi propia relación con algunos trabajadores y estudiantes del CIDE que a su vez me presentaron a otras personas para que llenaran la encuesta. Gran parte de la muestra la realicé en el comedor general, debido a que entre las 13:00 y 15:00 horas hay mayor afluencia y concentración de estudiantes, trabajadores administrativos, trabajadores generales y algunos académicos que se encuentran y comparten mesas para comer.

Esta encuesta me permitió ubicar quienes serían mis sujetos de estudio. Entre los encuestados elegí a algunos para desarrollar 21 entrevistas a profundidad: siete académicos (4 mujeres y 3 hombres), siete trabajadores administrativos (5 mujeres y 2 hombres), tres trabajadores de servicios generales (2 hombres y 1 mujer) y dos estudiantes (1 mujer y 1 hombre). En las entrevistas se abordan temas como la cotidianidad para moverse, los transportes utilizados, los tiempos de traslado, las experiencias de movilidad dependiendo el

género y el ingreso económico, el miedo en el transporte público, los acosos en el espacio público, las tácticas para evitar el tráfico, entre otros.

Cabe señalar, que pese a lo que podía esperar, los estudiantes eran más renuentes a las entrevistas porque no tenían tiempo debido a sus actividades escolares, también me fue difícil concertar citas con los trabajadores generales pues constantemente los llamaban para realizar alguna actividad y las conversaciones se posponían o quedaban a la mitad.

Las entrevistas duran en promedio entre 25 y 40 minutos cada una, a todos mis entrevistados les señalé que éstas serían utilizadas para mi investigación de posgrado y tuvieron el conocimiento pleno que sus nombres son confidenciales, lo que les permitió tener mayor seguridad al momento de hablar y exponer sus experiencias sobre la movilidad en Santa Fe. Para fines de cuidar la privacidad, los nombres fueron abreviados con la inicial de su primer nombre y apellido.

La presente investigación está construida multiescalarmente, en ella la movilidad, la cotidianidad para desplazarse, la experiencia para hacerlo y las formas de habitar el transporte pueden ser vistas a través de seis componentes: la metrópoli, los lugares, los modos de transporte, el tiempo, la distancia y el cuerpo de los sujetos.

De esta manera, si escalamos del componente macro al micro, encontramos que en primer lugar se encuentra la metrópoli lo que permite profundizar en la estructura de movilidad, los datos duros sobre los desplazamientos, las transformaciones urbanas, etc. Después se citan los lugares que pueden ser *móviles* o *transientes*, estos son construidos socialmente y a su vez también inciden en la identidad de los sujetos y viceversa. El siguiente componente, son los modos de transporte que también abonan a las distintas experiencias de movilidad y de habitar en movimiento. También se incorporan tiempo y distancia, piezas clave para entender el porqué es importante ahondar en la movilidad cotidiana. Y por último, el nivel más micro, el cuerpo de los sujetos: atravesado por género, edad, discapacidades, clase social, etc. Aquí observamos cómo la movilidad deja huellas corpóreas, pero a su vez cómo los sujetos viven y experimentan los niveles macro.

Por último, esta investigación fue planeada con un corte cualitativo puesto que lo que se quería resaltar era la experiencia de los sujetos al momento de movilizarse cotidianamente y cómo es que las distintas movilidades inciden en la vida cotidiana de cada uno de ellos. Si bien, existen estudios cuantitativos sobre el impacto de la movilidad, con el nuevo abordaje, las

estadísticas referentes a este tema dejan de ser lo central para complementar cómo es que las personas viven, se apropian e inciden en las políticas macro de movilidad desde la vida cotidiana.

Capítulo I. Reconstrucción Histórica del caso de estudio de Santa Fe

“Santa Fe cuenta ya con sus propias leyendas urbanas. Una de las más recurrentes es que fue planificada sin banquetas para abolir el espacio elemental que define a lo público: el ciudadano de a pie. No es así. Siempre existieron ahí banquetas, sólo que invariablemente estaban deshabitadas. El paisaje material que la constituye y que se atraviesa siempre a velocidad (automóviles, camiones de lujo, gente a pie de prisa)

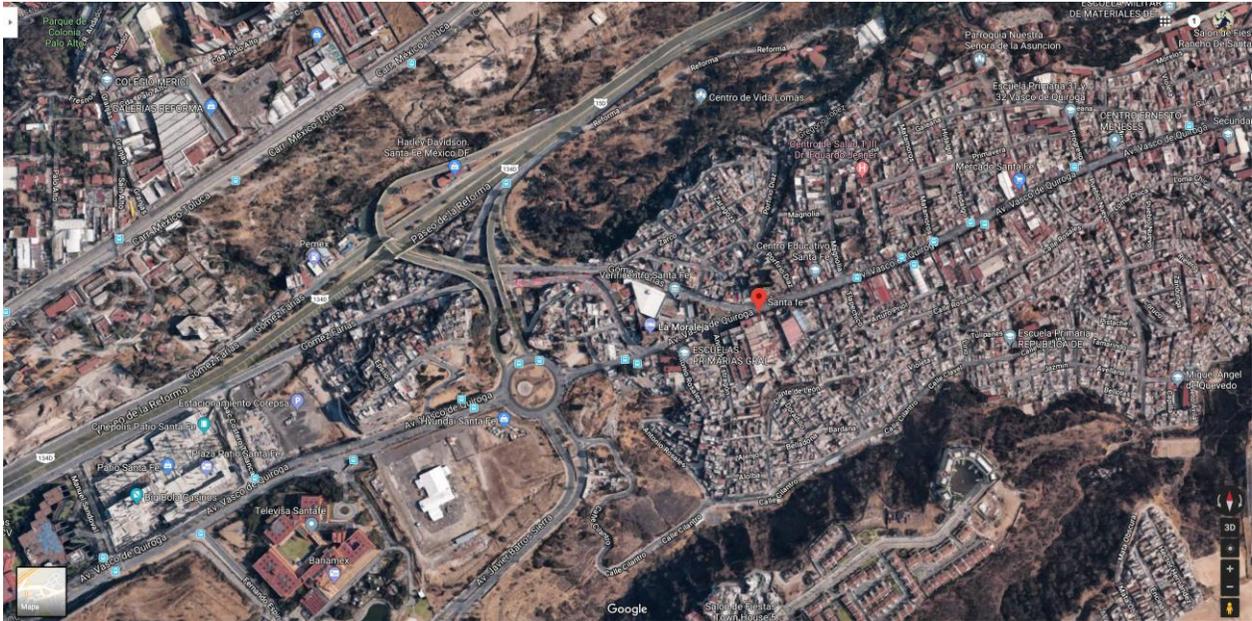
encierra siempre un sentimiento de irreal, porque nadie lo habita; nada vive en él y nada podría vivir en su soledad.”

Ilán Semo

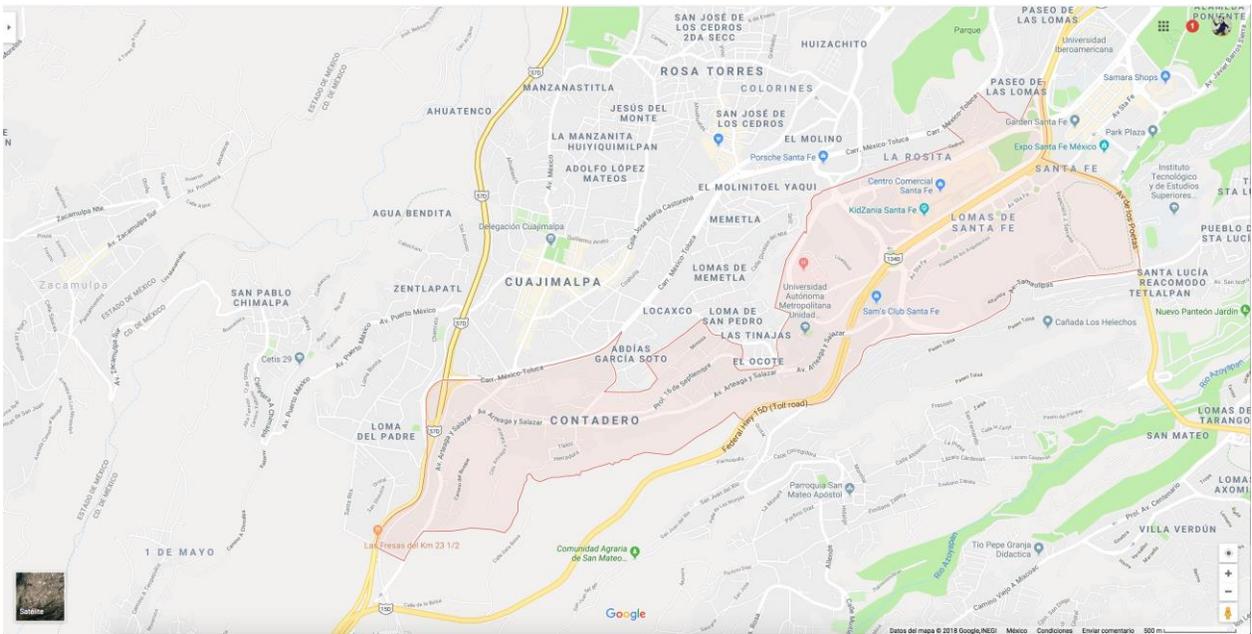
1.1 ¿Cómo nace Santa Fe de los Altos?

Cuando pensamos en la Ciudad de México podemos estudiar distintos aspectos de ella: sus calles, sus habitantes, sus flujos, sus zonas, sus circuitos viales, sus espacios públicos, etc. Si juntamos todo lo anterior, comprendemos que esta urbe no es homogénea y en tanto es un cúmulo de heterogeneidad también da cuenta socio-espacialmente la desigualdad. Una de las zonas que muestra mayor discrepancia es Santa Fe, si la ubicamos geográficamente se encuentra al Poniente de la Ciudad entre las delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón.

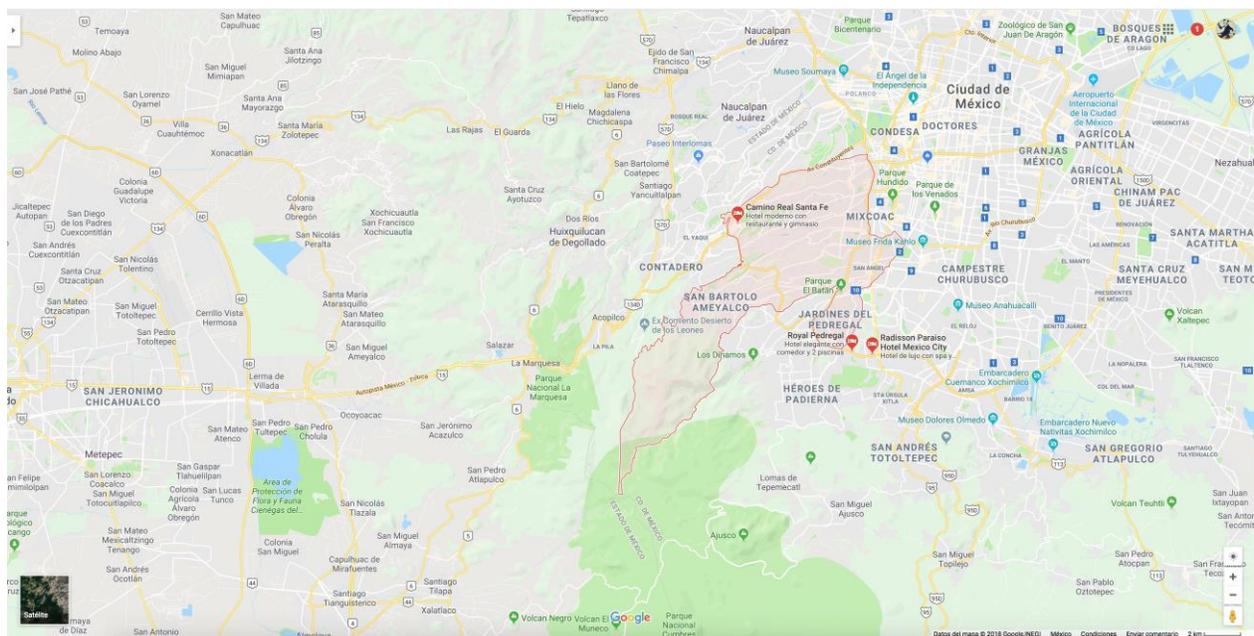
En la actualidad Santa Fe se ha consolidado como una de las demarcaciones más importantes de la Ciudad de México, se muestra una imagen no sólo de “lujo y vanguardia” sino también de metrópolis global (Moreno, 2015). Una ciudad que se entrelaza en tiempo real con otras partes del mundo y en la que sobresalen las actividades económicas, tecnológicas, científica y de flujos de información. No obstante, la realidad en el desarrollo urbano de Santa Fe residió en que lo anterior se procuró a costa de intentar borrar la existencia de los barrios populares que vivían ahí desde tiempos inmemorables, sumado al desalojo de una población marginal dedicada a recoger basura en los predios dados como relleno sanitario.



(Santa Fe vista satelital: Google Maps, 2018)



Cuajimalpa (Google Maps, 2018)



Álvaro Obregón (Google Maps, 2018)

Para dimensionar el espacio y reconstrucción de Santa Fe se debe partir de sus antecedentes históricos, los cuales datan desde la época Colonial. En la actualidad, este lugar puede dividirse en dos partes: el pueblo de Santa Fe de los Altos y la zona del megaproyecto urbano donde –en algún momento– existió el relleno sanitario de Prados de la Montaña. En éste último se encontraba la unidad habitacional de Tlayacapa (Pérez: 2010).

La primera edificación, el pueblo de Santa Fe de los Altos, fue fundada por Vasco de Quiroga alrededor del año 1533 y se construyó como un *pueblo hospital*, la finalidad era dar alojamiento y hospedaje a los extranjeros cuando –por algún motivo– pasaran por este sitio. Dicha condición provocó que los residentes mantuvieran un imaginario social sobre la hospitalidad y solidaridad que tienen con las personas foráneas. Asimismo que concibieran sus espacios como comunales, lo que representaría en un futuro una disputa por su tierra frente a la emergencia de la propiedad privada.

Los habitantes de este lugar percibían su territorio como un espacio público de y para todos. Incluso lo que ahora se conoce como el proyecto urbano de Santa Fe, alguna vez fue parte del espacio cotidiano de los habitantes del pueblo. En la actualidad, pobladores de esta comunidad demuestran su proceso identitario mediante el ferviente arraigo a su espacio. Esto último se ve reflejado en las distintas actividades comunitarias y en el mantenimiento de sus tradiciones.

En las Ordenanzas de los pueblos-hospital que formuló Vasco de Quiroga, se plasmaron las reglas que regirían las comunidades. En ellas se estableció el carácter de la propiedad comunal, que, como propiedad inalienable de los moradores, debía ser trabajada por ellos mismos, y cuyo usufructo tendría que repartirse de manera proporcional a su trabajo; el excedente sería destinado a otras necesidades. Se trataba, pues, de comunidades autosuficientes que se acostumbraron, generación tras generación, a vivir sin conflictos por la tierra, por lo que el concepto de *propiedad privada* no formaba parte de su cosmovisión (Ibid: 36).

El propio pueblo de Santa Fe de los Altos, con el pasar de los años, se incorporó a la mancha urbana de la Ciudad de México, no obstante, por su pasado histórico permaneció como un referente de pueblo-hospital y además fue reconocido como Patrimonio Nacional. Esto permitió que cuando Camacho Solís, regente de la ciudad en ese entonces (1988-1993), les ofreciera mayores empleos para la construcción de un nuevo megaproyecto en este espacio, los habitantes del pueblo se mostraran poco entusiastas e incluso excluidos.

1.2 El megaproyecto urbano Santa Fe ¿urbanismo insular y Ciudad Global?

La segunda edificación de esta zona, está constituida por lo que fue el relleno sanitario Prados de la Montaña, en el cual estaban asentados varios pepenadores que habitaban y trabajaban en este predio. La historia adquiere mayor relevancia cuando los trabajadores fueron desalojados por las autoridades de manera violenta y disimuladamente por la noche. Algunos de estos pepenadores fueron reubicados en nuevos lugares y otros tantos echados a su suerte.

Así inició la construcción del megaproyecto urbano Santa Fe, entre desalojos, violencia y un sin fin de verdades a medias por parte de las autoridades para poder expulsar a los habitantes del relleno sanitario y del pueblo contiguo. Moreno (2008) apuntala que una de las características principales para expropiar estos terrenos se debía a su contexto geográfico, alejado del centro de la ciudad, lo que les permitió quitarle la tierra a sus pobladores:

Santa Fe no está articulado a la trama urbana preexistente y se encuentra situado en las afueras de la ciudad. Estas características ayudaron a que el megaproyecto fuera parte de la ciudad pero a la vez se mantuviera como un lugar separado, nuevo y diferente. La condición urbana de Santa Fe también implicó que se requiriera una gran inversión en infraestructura, por lo que la venta de terrenos a los desarrolladores debía generar los recursos dirigidos a ella. Pero si bien se obtuvieron ganancias millonarias por la venta de terrenos expropiados, en los hechos parte del dinero fue usado para construir o renovar edificios públicos, y una cantidad significativa de estos recursos aparentemente “desapareció” (Moreno, 2008: 79).

Los urbanistas y las autoridades, influenciados por los nuevos ideales de la ciudad global, estuvieron de acuerdo en proyectar una nueva imagen en este recinto que se aproximara a la percepción de lujo y vanguardia. Debían edificar una zona que atrajera la inversión de empresas transnacionales y nacionales para construir un espacio económico alternativo al ya existente en el centro de la ciudad (como Reforma). En el que además se cimentaran edificios residenciales con el objetivo de que muchos ciudadanos –que contaran con el capital económico suficiente– repoblaran Santa Fe bajo el imaginario de la exclusividad.

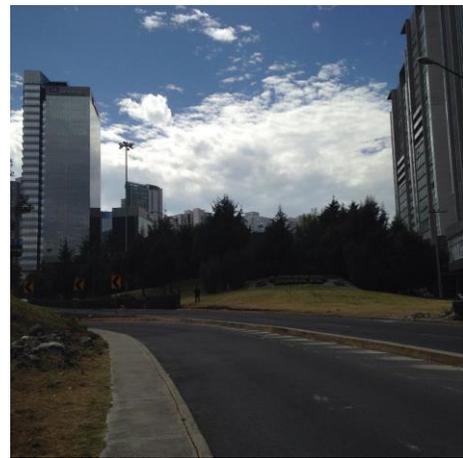


Ilustración 1 Vista de Santa Fe.

Lo anterior también puede entenderse desde el concepto de *urbanismo insular* (Duhau y Giglia, 2008), espacios aislados, con limitadas conexiones con el resto de la metrópoli, que se distingue frente a los otros espacios de ésta misma. Esto ha generado nuevas prácticas urbanas socioespaciales, pero también a nivel económico, donde imperan las actividades financieras, el consumo, entre otras actividades de corte global y más capitalista. Este desarrollo urbano aunque fue pensado para sostenerse desde el trabajo formal global, también se mantiene del trabajo informal y ambos suceden en el mismo tiempo y espacio. Moreno (2015) refiere que Santa Fe es un ejemplo claro de la relación formal/informal por las siguientes situaciones:

Está construido sobre un sitio con muchas irregularidades respecto a la tenencia de la tierra. De hecho, la legitimidad del proceso de expropiación resulta cuestionable. Es común hallar título de propiedad del mismo terreno duplicados o triplicados. Es un secreto a voces que mucho del dinero

usado en la construcción de los edificios de Santa Fe proviene del comercio de ropa en los mercados informales de las calles del centro de la ciudad de México. En el día a día, la falta de lugares de estacionamiento provoca autos estacionados ilegalmente en las calles. Los vendedores ambulantes subsanan la falta de servicios con la venta de alimentos en las cajuelas de sus autos. Éstas son sólo algunas de muchas prácticas que ejemplifican el enredado estado entre lo formal y lo informal (Moreno, 2015: 41).

De igual modo, Santa Fe como espacio insular reitera su condición por la manera en la que se construyó como megaproyecto. Se reedificó la infraestructura en cuanto a nuevos y lujosos edificios pero no en su acceso –si bien eso lo mantenía como diferente y exclusivo– con el paso del tiempo y el mayor flujo de personas que trabajan en él, se volvió un claro ejemplo de la mala planeación de vías de acceso que se traduce en una deficiente movilidad para arribar a Santa Fe. A pesar de los intentos por las autoridades para crear vías de comunicación más eficientes como la Supervía, Tren Interurbano, pasos a desnivel, etc., el tráfico sigue en aumento. Asimismo, hay mayores expropiaciones, lo que también ha ocasionado que los vecinos se organicen para defender sus predios.



Ilustración 2 Carretera México-Toluca

Desde el inicio del día laboral los trabajadores en Santa Fe afrontan la problemática de movilidad, algunos en su coche, otros en el transporte público. Con una travesía que muchas veces implica más de dos horas para llegar a su destino. Los datos de 2017 de la encuesta de *Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México* (2018), realizada por el INEGI, señalan que diariamente se realizan a Santa Fe 171,000 viajes². Todo lo anterior pone en el centro de la discusión, la disputa por el espacio público que atañe a los sujetos que transitan y laboran en Santa Fe. Ya de por sí, la estructura citadina de movilidad los obliga a ceder horas de su día para trasladarse de la casa al trabajo, todavía los constriñe a buscar lugares –

² Lo datos de esta encuesta nos arrojan que entre los distritos con mayor movilidad entre sí se encuentra Interlomas (Lomas de Tecamachalco)-Cuajimalpa con 22,000 viajes diarios, lo que nos hace suponer que los que se movilizan entre estas zonas son los que cuentan con mayor ingreso económico. Para mayor información consultar en línea: http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf

medianamente accesibles– para comer y descansar unos minutos y no encapsularse en los circuitos arquitectónicos de sus espacios laborales. Nuevamente las prácticas entre lo formal y lo informal para habitar Santa Fe salen a relucir porque se vuelven formas de disputa y apropiación:

Las calles [...] rara vez son usadas por los peatones, excepto alrededor de la hora de la comida cuando los trabajadores salen de las oficinas y caminan hacia los coches que, estacionados con las cajuelas abiertas, venden gran variedad de alimentos. Todos estos comerciantes estacionan sus autos en lugares prohibidos, ya que las únicas áreas de estacionamiento permitidas se encuentran dentro de los edificios. Los empleados comen de pie en la calle o regresan a sus lugares de trabajo con su comida para consumirla en los comedores. Ésta es la *nueva* modalidad de puestos de comida callejera: usar coches, que son *menos dañinos* a la imagen de este espacio global supuestamente prístino y bien organizado, y utilizar teléfonos celulares para informar a los clientes sobre el menú del día y tomar pedidos (Moreno, 2008: 81).

Lo anterior también atañe a pensar en el espacio público y éste a su vez nos permite hablar sobre movilidad. En principio, el espacio público (Ramírez-Kuri, 2015) está conceptualizado como un lugar en contraposición a la idea del espacio privado y en el que se producen encuentros, desencuentros, conflictos, negociaciones, relaciones sociales y de poder. Es un “[...] proceso de construcción dependiente de las posiciones sociales, de acuerdo con las cuales se experimentan y ejercen prácticas concretas de apropiación” (Meneses, 2016).

Además, el espacio público “[...] debe ser usado según reglas propias, específicas, y, sobre todo, *comunes y comúnmente* aceptadas por una diversidad de usuarios” (Giglia, 2013). A partir de lo anterior, la movilidad también forma parte del espacio público, en tanto que uno se moviliza y transita (en coche privado o transporte público) en este espacio.

No obstante, el problema de pensar la movilidad dentro del espacio público es que los usuarios construyen la idea de lo público como lo propio por lo que “según las circunstancias y los intereses, puede ser considerado disponible para objetivos particulares o más bien destinado a la realización del interés general” (Ibid: 28). En suma, la movilidad constantemente se encuentra en disputa entre todos los sectores. De manera vertical, entre los sectores más excluidos y los que cuentan con mayor capital social y económico para trasladarse. De manera horizontal entre los mismos sectores que intentan sortear los congestionamientos viales o en los empujones que ocasiona la saturación de personas en el propio transporte público. La tensión y disputa por llegar

y habitar se da entre todos: de arriba a abajo y hacia los lados. La gestión de este espacio se vuelve un campo de lucha que asemeja a un cable de tensión que se encuentra próximo a reventar. Además Jirón (2007) señala que dentro de la movilidad podemos observar a partir del ingreso económico y el género las *deficiencias diferenciadas* de las personas que se movilizan. En otras palabras:

El ingreso otorga la posibilidad de tener un automóvil o un teléfono celular que amplía la posibilidad de moverse virtualmente por la ciudad y evitar el uso del transporte público. Sin embargo, en general, las experiencias de los diversos grupos de ingresos y de ambos géneros son difíciles. Particularmente cuando el tiempo es escaso, sean hombres, mujeres, pobres o ricos, todos presentan deficiencias en la experiencia de viaje pero son deficiencias diferenciadas (Jirón, 2007: 192).

Otra característica de este lugar insular se observa al interior de sus circuitos arquitectónicos en el que pocas veces se accede de manera fácil. En el desarrollo urbano de Santa Fe se promueve alejarse y distinguirse de los “otros” –como los habitantes del pueblo de Santa Fe– que cuentan con una lógica distinta a los que habitan en el megaproyecto y en los lugares residenciales cercanos, pero que forzosamente se ven en la necesidad de trabajar ahí:

[...] la continua secuencia de los distintos complejos arquitectónicos que se erigen en Santa Fe promueven, tanto de forma integral como de forma individual, la convivencia entre comunidades homogéneas que a través de su encierro buscan separarse del “otro”, por ser culturalmente diferente cuando ingresa al interior de los conjuntos, es tratado con desconfianza, porque su diferencia cultural basada en su diferencia de clase se convierte en un poderoso argumento para hacerlo pasar como sospechoso (Pérez, 2010: 25).

El impacto de la estructura urbana de Santa Fe incide sobre la vida cotidiana de todas las personas que se trasladan día con día. Sin embargo, la huella es distinta dependiendo del transporte utilizado, ingreso social, género, edad e incluso condiciones físicas.

Ahora bien, en otro orden de ideas, aunado a los departamentos lujosos y a los corporativos nacionales y transnacionales, también se han asentado universidades y centros de investigación pública como el Centro de Investigación y Docencia Económicas A.C. (CIDE) que obtuvo los terrenos en 1975, la Universidad Iberoamericana (IBERO) que se trasladó a esta zona

a finales de los años ochenta y el Tecnológico de Monterrey (TEC) que se asentó a finales de la década de los noventa. Estas universidades de corte privado (a excepción del CIDE que es un centro de investigación vinculado a CONACYT y en el que la admisión es sumamente rigurosa y competitiva) son importantes para el imaginario social de Santa Fe, puesto que también reflejan un estilo más elitista y a su vez abonan a la idea de competencia internacional. Por motivos de esta tesis me centraré en describir el primero mencionado, algunos de sus trabajadores, estudiantes y sus instalaciones.

1.3 ¿Dónde se localiza el CIDE?

El CIDE³ se fundó en 1974 (CIDE, 2009) como una Asociación Civil bajo las instrucciones del Gobierno Federal, como respuesta al nuevo modelo neoliberal en el que la sustitución de importaciones era pieza clave y en el que se necesitaban nuevas investigaciones científicas sobre estudios económicos, así como formar jóvenes economistas bajo los esquemas de este nuevo modelo.

Para 1984, diez años después de su creación, se incorporó al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) para complementar las investigaciones sociales. Años más tarde, bajo el sexenio de Ernesto Zedillo (1994-2000) se incorporó al sistema SEP-CONACYT.

En la actualidad el CIDE cuenta con distintas divisiones: Economía, Administración Pública, Estudios Políticos, Relaciones Internacionales, Estudios Jurídicos e Historia. Es uno de los centros de investigación y educación más importantes del país, como ya se mencionó en líneas anteriores, se asentó mucho antes de que iniciara el megaproyecto Santa Fe, lo que me hace cuestionar cómo la institución se ha adaptado a los cambios desde sus inicios a la fecha.

Con el paso del tiempo, las instalaciones del CIDE se han ido acondicionando a las demandas de los integrantes de esta institución. Actualmente cuenta, con al menos, ocho inmuebles: edificio de la División de Economía, edificio Cuajimalpa, edificio de la División de Estudios Jurídicos, Edificio Santa Fe, Biblioteca, comedor general y comedor de académicos, explanada principal, gimnasio, librería del Fondo de Cultura Económica (FCE), Dirección General, jardín central, alameda de Historia, edificio de la División de Administración Pública,

³ Si bien el CIDE cuenta con otra sede en Aguascalientes, la tesis sólo se centrará en la de Santa Fe.

cancha de fútbol, edificio de la División de Ciencia Política y Relaciones Internacionales, sala de profesores y enfermería.

Además brinda educación en licenciatura, maestría y doctorado en carreras de ciencias sociales. El ingreso de estudiante de licenciatura hasta 2017 fue de 147, mientras que en los posgrados de 85⁴.

Hoy en día, el CIDE cuenta con 89 plazas de base y de éstas, 87 se encuentran utilizadas, mientras de las 347 plazas de confianza que tiene, 334 están ocupadas⁵. Según los datos de transparencia, los sueldos oscilan para los académicos en 422 salarios mínimos al mes, mientras que para un trabajador de servicios generales aproximadamente 83 salarios mínimos mensualmente. Brechas de ingreso que marcan desigualdades claras de clase. Pero ¿cómo impacta esto en sus estrategias de movilidad?

Lo anterior me hace afirmar que la movilidad se vive de manera distinta dependiendo el ingreso económico. Por lo regular, los trabajadores generales son de base, lo que los exhorta a tener horarios de trabajo de 8 horas con bonos de puntualidad, además de moverse casi siempre en transporte público. Por el contrario, los académicos son trabajadores de confianza, quienes no tienen un horario establecido, utilizan automóvil propio o taxis y como no deben llegar a una hora en específico (al menos que den clases o tengan juntas) pueden sortear las horas de mayor tráfico. A partir de este hecho, me propongo comprobar, a lo largo de la investigación, que las experiencias de múltiples movilizaciones son reflejo del ingreso económico, pero también de las profesiones y el género.

⁴ Estos datos fueron obtenidos de la página del CIDE. Para mayor información consultar en línea: <http://transparencia.cide.edu>

⁵ Estos datos están actualizados hasta septiembre de 2017. para mayor información consultar en línea: <https://transparencia.cide.edu/fracciones/datos/total-de-plazas-vacantes-y-ocupadas-del-personal-de-base-y-confianza>

CIDE



Centro de Investigación y Docencia Económicas

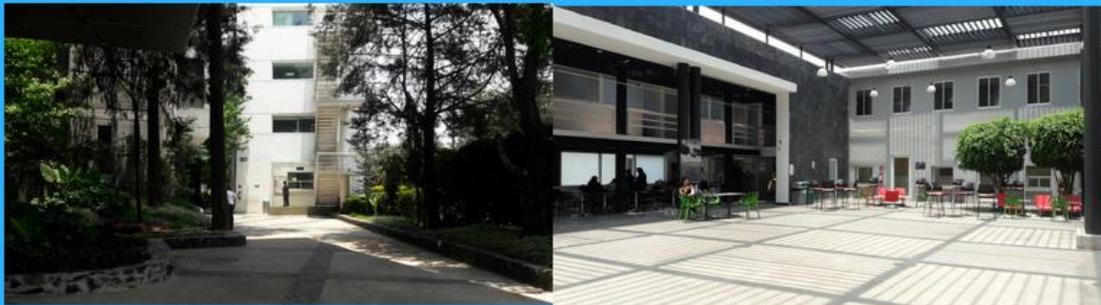


Ilustración 3 Infografía propia con imágenes propias.



CIDE (Google Maps, 2018)

1.4 ¿Qué transporte utilizan algunos trabajadores y estudiantes del CIDE?

Para analizar la relación que se tiene entre movilidad, género e ingreso económico, diseñé un encuesta en la que les pedía a las personas trabajadoras o estudiantes del CIDE que de acuerdo a su género (hombre o mujer) y a su ocupación (académicos, servicios administrativos, servicios generales y estudiantes) marcaran cómo llegaban generalmente a esta institución y de qué forma regresaban a sus hogares. El primer resultado que arrojó dicha encuesta fue que la mayoría practica una movilidad multimodal, en la que se conjugan la caminata, el transporte público y el concesionado así como el uso del CIDEBUS (transporte particular del CIDE); el único modo que casi no utiliza otras formas de movilidad son quienes se transportan en coche propio. El segundo resultado, fue que dependiendo de la ocupación laboral y por lo tanto de los ingresos económicos, las personas utilizaban menos transporte público y además se mueven de forma distinta y en horarios con menor tráfico.

De manera general, los académicos, los trabajadores de servicios administrativos y los estudiantes utilizan auto particular pero también hay quienes pueden emplear taxi y *Uber*, además de transporte público, sumado a que la mayoría hace uso del CIDEBUS. Lo sorprendente en

términos de género es que ninguno de los académicos (hombres) encuestados utiliza taxis o camiones.

En cuanto a los trabajadores generales casi todos se desplazan a través del transporte público como metro y metrobús y muy pocos utilizan los camiones de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que se desplazan sobre Prolongación Reforma. Por último, son los jóvenes los que tienen mayor fusión de transportes multimodales, es decir, algunos cuentan con carro particular pero otros utilizan distintos modos para llegar al CIDE y modificarlos para volver a sus hogares.

A continuación presento cómo quedó dicha tabla de muestreo.

Tabla muestreo movilidad
Indicadores:

- M (Mujer) H (Hombre)
- C (Concesionario)
- T (Taxi) o U (*Uber*), T (Taxi colectivo)
- Me (Metro), MB (Metrobús), RTP (Red de Transporte de Pasajeros)
- CIDEBUS
- Caminando

	Carro Particular	Transporte Privado		Transporte Conces.	Transporte Público			CIDEBUS	Caminando
		T/TC	Uber	Camiones	ME	MB	RTP		
Académico (M)	X		X	X			X	X	X
Académico (H)	X		X					X	
Servicios Admón (M)	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Servicios Admón (H)	X	X	X	X	X	X		X	X
Servicios Grales (M)				X	X			X	X
Servicios Grales (H)				X	X			X	X
Estudiantes (M)	X		X	X	X	X	X	X	X
Estudiantes (H)	X		X	X	X	X	X	X	X

1.5 Y ¿qué piensan algunos trabajadores sobre Santa Fe?

Durante el trabajo de campo le pregunté a mis entrevistados sobre la relación que tenían con el megaproyecto Santa Fe. Los resultados no fueron sorprendentes, sin importar ingreso económico, la mayoría piensa en este espacio –aunque se encuentren la mayor parte del día en él– como hostil o de lujo pero inaccesible para ellos. Lo anterior me hizo reflexionar en la construcción del CIDE como un espacio de resguardo, en el cual los trabajadores sienten que no es Santa Fe pero tampoco es la ciudad y en el que mediante sus prácticas también lo habitan y lo trabajan. A pesar de que hay un imaginario común, dependiendo de la ocupación, también éste refleja cómo se accede y se habita Santa Fe. A continuación, plasmaré ciertas impresiones de algunos trabajadores del CIDE acerca del entorno urbano donde trabajan.

1.5.1 Los Académicos

Para la mayoría de los académicos, Santa Fe es un lugar distinto a los que existen en la metrópoli. Si bien no todos cuentan con coche, el imaginario que tienen sobre este espacio está asociado a la exclusividad y el acceso mediante el automóvil. Si no se cuenta con uno propio, por lo menos tener la aplicación de *Uber* o en su defecto tomar un taxi –aunque es poco probable acceder a uno en plena calle– la mayoría de estos últimos se toman en sitios que por lo regular se encuentran en la plazas comerciales.

La manera en que los académicos se relacionan con el proyecto urbano de Santa Fe tiene que ver, en primer lugar, con que éste es el espacio laboral en el que se desenvuelven, a pesar de que la mayoría sale pocas veces del CIDE. En segundo lugar, si llegan a salir del centro de investigación, suelen acudir a los espacios de esparcimiento para celebrar algún evento social, como alguna comida especial, cumpleaños de algún colega, reunión o cita de trabajo fuera de las instalaciones del CIDE:

Algunas veces tengo que ir a restaurantes acá, cuando hay comidas de trabajo fuera del CIDE, pero bueno eso implica pedir un Uber que se aviente para desplazarse, o un taxi y además los taxis de esta zona tienen tarifas fijas bastante elevadas, ya no cobran por distancia (MA, académica, 1 de diciembre de 2017).

De igual manera, la mayoría de los académicos han intentado desplazarse al interior de Santa Fe cuando tienen que asistir a la Universidad Iberoamericana, la escuela más cercana del CIDE. Y a pesar de que se visualiza muy cerca, la realidad contrasta con esto porque uno debe de sortear las vías rápidas, con semáforos en amarillo o con escasos cruces peatonales y entonces sí arribar a esta universidad.

Generalmente no voy a la Ibero, pero una vez que tenía que ir, intenté hacerlo caminando y fue una experiencia nefasta. Porque no está hecho para peatones y pude llegar, pero me tuve que dar la vuelta porque además tienen muchas puertas, pero no en todas permiten que ingresen peatones y yo no conocía ese dato. Le estuve dando vueltas al Campus por afuera y fue muy extenuante (MA, académica, 1 de diciembre de 2017).

También es muy común que los académicos decidan salir del CIDE cuando tienen que ir al banco. La mayoría piensa que el automóvil es forzoso para poder acceder a este espacio y por lo tanto, caminar no es lo común. Incluso algunos asumen que los peatones se encuentran fuera de lugar.

[...] cuando recién llegué al CIDE sí me atrevía más a salir caminando, ir al banco, en realidad siempre era en transporte, un par de veces, quizás tres veces caminando. Por ejemplo, al Centro Comercial Santa Fe hubo una época en la que, no sé los dos primeros años, me iba caminando, porque no tenía auto o el auto viejo se descomponía. Pero es espantoso, no hay un cacho [de banqueta], una cosa de unos 100 metros, o sea no es muy largo pero sí como 100 metros ¡no hay aceras!, literalmente no hay acera, tienes que ir caminando así, a lado de los automóviles. Luego ya hay acera, pero yo no veo nada. Santa Fe está pensado y se nota y es súper evidente que es para automóviles; es muy difícil caminar ahí ¡muy difícil! salvo algunas partecitas como donde está el otro centro comercial (GM, académico, 7 de diciembre de 2017).

La práctica de caminar sólo es posible siempre y cuando esté regulada en espacios cerrados y de consumo, como son los centros comerciales o en partes muy específicas en las que la planeación urbana construyó espacios delimitados para hacerlo. Aunque el ser humano se mueve cotidianamente mediante su propio cuerpo, en Santa Fe la estructura urbana ha edificado lo contrario, el automóvil es lo imperante de la movilidad (Le Breton, 2011). A esto se le suma que los académicos suelen adaptarse con mayor facilidad a esta estructura urbana en la que el

transporte motorizado es lo común. Lo anterior se debe a que estos han normalizado que las condiciones no permiten caminar por Santa Fe y esto se mezcla con la condición de clase a la que pertenecen.

[...] pasando ya la Ibero, toda esa zona de cinco ó seis calles donde hay restaurantes y en donde ahora hay otro centro comercial, éste que está como hacia abajo. Y están tres ó cuatro hoteles, ahí sí hay aceras y sí puedes caminar. Pero están diseñadas para que sólo camines esas cinco o seis ¡no más! Una vez que te mueves un poquito es súper difícil caminar, no hay el espacio suficiente. Es una cosa de ¡no sé! ¿un metro? Entonces yo esa batalla ya la perdí, dije: “si voy a salir, voy a salir en automóvil” (GM, académico, 7 de diciembre de 2017).

Lo que me hace cuestionar si esto realmente sucede así, puesto que otros trabajadores, con ingresos y estatus más bajos, sortean tales dificultades caminando y adaptándose a la falta de un coche propio y/o dinero suficiente para un taxi. Además, como muchos académicos llevan años dando clases en el CIDE o en las universidades cercanas se han percatado de los cambios en Santa Fe, sobre todo en el crecimiento de edificios, pero también de servicios de comida para aquellos que no tiene tiempo ni dinero para ir a un restaurante.

Yo empecé a ir a la Ibero hace 4 años y no había nada de eso. Básicamente, de hecho creo que estaba completamente prohibido poner puestos callejeros, pero ahora ya los hay: venden tacos, hay gente vendiendo sándwiches, gente vendiendo ¡qué sé yo! ¿cómo se llaman?... tacos de guisado, etc. Y sí, últimamente se está llenando de servicios de comida, ya sea eventuales o legales, por la demanda ¿no? de que la gente necesita comer en algún lado y los restaurantes son carísimos (CH, académico, 29 de noviembre de 2017).

Entre todo esto, algunos académicos reflexionan sobre el contraste que impera en Santa Fe, no sólo en el propio espacio sino también en el propio trayecto. Como el proyecto de Santa Fe construye un imaginario de quiénes son los que laboran ahí, muchos trabajadores transforman su indumentaria, peinado, maquillaje, etc.

[...] me resultaba muy pesada especialmente al principio los contraste que te tocan ver. Yo me subía al metro en la Narvarte, que es clase media-alta, pero ya en Centro Médico, es distinto. Luego te bajas en Tacubaya y es la ley de la selva. Te subes al camión y ves la gente que va a las oficinas, incluso su transformación: las chicas que se ponen los tacones a la mitad del camino, el

maquillaje, etc. Hay una transformación de la gente conforme se mueve en estos espacios [...] Y pues tienes todos estos súper rascacielos pero está todo rodeado de contextos de muchísima precariedad. [...] Santa Fe [lo] tienes que cruzar por una serie de contrastes que te pueden significar nada pero también te pueden hacer notar todas estas diferencias que marcan cómo se vive esta parte de la ciudad. Santa Fe me parece la parte más horrible del D.F., francamente por infinitas razones, algunas de ellas más clasistas que otras, por ejemplo: obviamente creo que hay diferencias económicas y es un lugar que genera costos para la gente. No hay banqueta, esto es invisible te sales por la carretera y a la gente como yo le da un paro, que tal si te pasas de la parada, llegas a tierra de nadie y cómo te regresas. Las distancias son larguísimas, entonces todo lo que ves cerca es completamente inaccesible. (LI, académica, 17 de noviembre de 2017).

En conclusión, la mayoría de los académicos se sienten poco identificados con el espacio de Santa Fe, sin embargo, logran desenvolverse en él por los ingresos económicos y el capital social y cultural con los que cuentan. Esto les permite movilizarse a otros lugares de esta demarcación, ya sea mediante un coche propio o un *Uber*, también pueden tener mayor control del tiempo, esperarse o salir antes, aunque esto es relativo por el tráfico en general. Del mismo modo, cuentan con más facilidades para salir del CIDE: comen en plazas o restaurantes, si bien esto no es lo cotidiano en su día laboral, pueden hacerlo con menores problemas.

1.5.2 Los trabajadores administrativos y generales

Por su parte, algunos trabajadores administrativos y generales del CIDE señalan cosas distintas de cómo piensan e imaginan este espacio. Si bien impera la lógica de un lugar exclusivo, existen diferencias que son importantes de plasmar.

En primer lugar, muchos de estos trabajadores se encuentran laborando por primera vez en Santa Fe y en consecuencia les parece aún más ajeno y distante por el poco tiempo que llevan conociendo la demarcación. Además, muchos de ellos han escuchado que esto fue un basurero por lo que les impacta al momento de comparar lo que se imaginaban y lo que observan:

Este, pues me quedé sorprendido ¿no? porque, por lo que me cuentan, anteriormente, esta zona era un basurero ¿no? yo no tuve la oportunidad de conocerlo pero ya cuando a lo que me dicen que era, a lo que es, unos edificios, una gran ciudad, prácticamente me quedo sorprendido [...] (IH, policía, 27 de noviembre de 2017).

Empero, otros trabajadores se sienten menos sorprendidos, por la cercanía de donde habitan (pueblo de Santa Fe y alrededores) y porque han visto paulatinamente los cambios. No sólo del megaproyecto sino también de sus propias colonias. La privatización del espacio público, por un lado, de los propios vecinos que hacen suyos espacios comunes como la banqueta; por el otro lado, las inmobiliarias y la estructura urbana que imaginan y construyen un Santa Fe de élite, hostil para el transeúnte.

Porque ¿cómo explicarte? el pueblo de Santa Fe es muy parecido a donde vivo. Toda la movilidad es la misma, los camiones no son muy eficientes, tardan bastante, en cuestión de caminar igual te encuentras con ese tipo de cosas. La gente pone sus puestos sobre la banqueta, o sea, ya no es de que, con permiso, ¿no? ponen, sus botes. [...] Al subir a la zona de los corporativos, no te encuentras nada de eso. Todo son centros comerciales, las vialidades son un poco más libres, de hecho hasta la pavimentación, pero no hay para el peatón algo más accesible. Pero si te das cuenta, la zona de Reforma, en donde te pintan todas las rayotas, que tienes como mil semáforos para que te dejen cruzar caminando, tienes mayor movilidad que en la zona de Santa Fe, en donde es pura vialidad, de hecho no están ni pintadas las líneas del paso de cebra, hay muchas obras, no cuentas con un semáforo que le indique al peatón [...] (AL, asistente de investigación, 1 de diciembre de 2017).

Para otros, el desarrollo urbano de Santa Fe es sinónimo de mala planeación no sólo para los peatones sino para los automovilistas. A pesar de que le den primacía a las vías de comunicación, el tráfico se vuelve más intenso en esta zona porque casi todos se transportan en coche. Se vuelve un problema donde la causa y la consecuencia se entrelazan. Un gran número de trabajadores que cuentan con automóvil evitan caminar en Santa Fe porque impera la idea que la estructura urbana no te lo permite. Como todos se desplazan en transporte motorizado las vías principales se encuentran saturadas.

En general, aprender a leer el mapa de Santa Fe no es lo mismo que habitarlo. Para la mayoría de los trabajadores del megaproyecto, éste es un espacio ajeno a ellos pero también a la Ciudad de México. Nuevamente se pone de manifiesto el *urbanismo insular*, y a su vez desde lo que se imaginan comúnmente los trabajadores del CIDE.

Alguna vez tuve que ir al Gayosso y dije ¡ay, mira! en el mapa se ve sencillo, pero ya caminar por las carreteras es distinto. La sensación que me da estar en Santa Fe es que ya estoy en otro

estado, no estoy en la ciudad, de hecho lo digo: "cuando baje a la civilización... ya", es pasando periférico. (PT, asistente de investigación 17 de noviembre de 2017).

En cuanto al tema de la Supervía, la percepción es confusa, algunos piensan que ha ayudado a los automovilistas porque se vuelve una vía rápida sin semáforos, sin embargo, el proyecto de la construcción –así como lo es ahora la obra del tren Interurbano (Toluca-Observatorio)– vuelve más caótico el espacio y el tráfico; desafortunadamente quienes más lo sufren no son los trabajadores sino los que habitan en la cercanía a Santa Fe, son ellos lo que cotidianamente sufren no sólo tráfico sino el cambio de su propio espacio.



Ilustración 4 Manta en Observatorio en contra del tren Interurbano.

Santa Fe, por un lado, se encuentra lleno de lujosas construcciones sin acabar, con habitantes que lo recorren en sus autos de lujo y que construyen la idea de que este espacio les otorga distinción de clase frente a los otros. Por el otro lado, los trabajadores con ingresos bajos que lo habitan diariamente en sus espacios laborales y que se encargan de que se mantenga, sin embargo al mismo tiempo se sienten excluidos, no lo puedan caminar ni recorrer. Lo anterior se ve reflejado en los imaginarios sociales, entendidos como “[...] las formas culturales institucionalizadas de crear realidades y constituir prácticas” (Calhoun: 2016 12).

Blanca Solares señala que los imaginarios se relacionan con elementos mentales y materiales que conforman el sentido de vida, las practicas y experiencias de las personas. “Desde esta perspectiva, las imágenes simbólicas visuales y/o lingüísticas contribuyen a enriquecer las representaciones del mundo y elaborar, simultáneamente, la identidad” (2006: 137).

Por lo que la metrópoli, considerada como orden social y cultural conforma universos simbólicos y prácticas sociales que son necesarias para la construcción de imaginarios sociales-urbanos (Nieto, 1998). Santa Fe, al ser parte de la metrópoli, se encuentra cimentado también con imaginarios, desde los sujetos que viven en sus cercanías hasta los que trabajan o van meramente de paso. Uno de los tantos imaginarios en Santa Fe se encuentra relacionado con la falta banquetas. A pesar de que sí las hay, el lugar es tan hostil para los peatones que casi nadie las camina.

1.6 Santa Fe. La disputa entre imaginarios

Como se ha señalado en todo el capítulo, el megaproyecto fue pensado por las autoridades y urbanistas como un lugar de exclusividad en el que se encuentra asentada la idea de ciudad global: están los corporativos principales de México pero también de América Latina. Canclini (2003) menciona que Santa Fe fue construido arquitectónicamente bajo el imaginario de una ciudad estadounidense, en el que espacialmente se ubicaba en los márgenes de la ciudad y en el que habitaban mayoritariamente clases populares. No obstante, el entonces presidente Carlos Salinas de Gortari quiso consolidar a México ante el mundo mediante la construcción de un espacio, que con el tiempo dejó entrever el imaginario de una ciudad global frente a unos habitantes que seguían percibiendo una modernidad deficiente (Ibid: 11).

Lo anterior se debe a la tensión y la disputa de una ciudad que se debate entre los imaginarios urbanísticos y los culturales-sociales. Se plantea lo que no existe, para construirlo y después que los habitantes de la Ciudad de México imaginen otra forma de vivirlo. Frente a la idea de construir un Santa Fe rápido, fluido y cosmopolita los urbanistas no visualizaron que eso atraería mayor concentración de coches por la falta de espacios para caminar y para utilizar transporte público no concesionado. Empero, los que logran moverse a pie lo hacen buscando atajos y tácticas para habitarlo, es así que cada vez existen más peatones en Santa Fe. A su vez, los automovilistas enfrentan el tráfico realizando otras actividades mientras conducen o evitando las horas pico. Los usuarios de transporte público también construyen estrategias como dormir o realizar otras actividades durante las largas horas de recorrido.

[...] para la mayoría es difícil imaginar en qué ciudad vive, dónde empieza y acaba, cómo son los sitios que atraviesa diariamente. Ante los enigmas y amenazas, se elaboran suposiciones, mitos y tácticas de corto plazo para eludir los congestionamientos o hacer arreglos ocasionales con los extraños. Nadie tiene claro el mapa global de la megalópolis, ni pretende abarcarla. La gente sobrevive imaginando pequeños entornos a su alcance (Ibid: 9-10).

Es entonces que la ciudad se torna global para algunos y marginal para otros, porque el espacio también se vuelve desigual frente a la élite que la imaginan cosmopolita y moderna y los que no les queda más que habitarla bajo sus propias reglas.

Cuando uno observa superficialmente a Santa Fe encuentra una ciudad global, un enclave de primer mundo en la Ciudad de México, si uno se detiene y repara en los detalles descubre que las condiciones preexistentes no le permitieron materializar este objetivo; incluso el proyecto urbano polarizó social y económicamente a los que habitan este espacio, ya sea de forma permanente o unas cuantas horas mientras laboran.

Lo anterior se ve reflejado en la falta de espacios de esparcimiento para las personas que trabajan en este megaproyecto y a los que deberían tener derecho como parte de la calidad de vida. Asimismo, se ha vinculado la idea de espacio público como *lugar público* y no refieren a lo mismo. La calle es un espacio público mientras que el centro comercial es el *lugar público* por excelencia. Este último se propone como el lugar de encuentro y sociabilidad y en el que “[...] la experiencia del lugar y el consumo del mismo se constituye en partes fundamentales de la oferta de sus clientes. Estos lugares ofrecen mucho más que cierta gama de productos, sino ‘la mejor experiencia de compra’, como recitaba hace unos pocos años el lema del Centro de Coyoacán, ubicado en una zona de clase media alta en el sur de la ciudad” (Duhau y Giglia, 2016: 262).

Las personas que diariamente se trasladan a Santa Fe relacionan que ir a la plaza comercial es una forma de esparcimiento y sociabilidad. Sin embargo, lo que mayoritariamente impera es la idea de consumo. ¿Quiénes realmente pueden comprar en las tiendas de las distintas plazas en Santa Fe? Nuevamente se pone de manifiesto la desigualdad.

Pensar la ciudad desde un plano empírico es cuestionarnos si es realmente posible el derecho a la ciudad como acceso igualitario al espacio público. Y a su vez, contraponerlo con la planificación y las políticas urbanas realizadas tanto por el gobierno como por los arquitectos y urbanistas que le dan primacía a un arquetipo de urbe pensada para un tipo de habitante, un hombre⁶ activo trabajador que transita. ¿Cómo se confronta el imaginario sobre el derecho a disfrutar la ciudad con las prácticas de movilidad y su impacto en los habitantes?

⁶ Hago hincapié en poner un hombre porque desde mi subjetividad y no sólo desde ella sino también de la realidad en la que vivimos la mujeres, el miedo de habitar y de movernos en la ciudad es consecuencia, en parte de una planeación hecha por hombres y para hombres.

Capítulo 2. Abordajes antropológicos sobre espacio, lugar, ciudad, metrópoli, movilidad y *habitar*

“Tomamos el camión y nos bajamos en la Alameda. Era la primera vez que estaba yo ahí. No conocía la Avenida Juárez. Al ir andando casi no escuchaba las palabras de Élica. Veía los árboles, el monumento, los autos, la gente que vestía trajes e iba con prisa. Para mí estaba al otro lado del mundo”.

Oscar Lewis

2.1 La Ciudad de México: un breve recuento sobre los cambios en la movilidad metropolitana

Con el origen de la antropología urbana en México se plantearon las primeras distinciones entre la ciudad y lo urbano, si bien ambos conceptos son indisociables no necesariamente refieren a lo mismo. La ciudad se entiende desde la oposición al espacio rural, es decir, al campo y es construida espacial y socialmente por los habitantes de ésta, mediante un orden histórico que continuamente cambia. Mientras que en sentido paralelo, lo urbano se comprende como lo que se produce en la ciudad: social, económica y simbólicamente al interior. Para esta definición Aguilar (2012) menciona algunos ejemplos: “Tal sería el caso del anonimato, el deseo de comunidad, y formas de interacción e interrelación entre los habitantes, usuarios y ciudadanos, lo mismo que organizar y normar el espacio común” (Aguilar, 2012: 114).

La ciudad puede estudiarse a través de los distintos procesos sociales que han definido las diferencias de época. Para el caso de la Ciudad de México, ésta se ha visto envuelta en una serie de cambios que pueden observarse en distintos tiempos: desde la revolución mexicana, las migraciones campo-ciudad y los cambios por las múltiples crisis económicas, el auge de la globalización, la entrada del neoliberalismo en México, etc. Con la transformación de la urbe, también se han incorporado nuevos componentes sobre lo que se entiende por ciudad.

Por consiguiente, hay que iniciar con la distinción de ciudad y metrópoli, la segunda como “consumación de la vida urbana y de la modernidad, se afirma desde la segunda mitad del siglo

XIX como forma urbana y realidad social cosmopolita frente a las formas urbanas del pasado y a la sociedad industrial” (Duahu y Giglia, 2016:12). En la actualidad a la Ciudad de México se le han incorporado las zonas conurbadas. Datos del INEGI (2018) afirman que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se encuentra constituida por las 16 delegaciones de la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno de Hidalgo.

Pensar en el orden socioespacial como parte de esta ciudad, nos evoca a pensar en un recorrido histórico sobre cómo la urbe ha ido construyéndose y reconstruyéndose de la mano de las vías de comunicación, la infraestructura y la tecnología, así como las personas que la habitan y se movilizan en ella. Abordar la movilidad, reitera que la metrópoli no es estática y es a partir de pensarla históricamente que entendemos lo que significa trasladarse cotidianamente y lo que implica la experiencia de viajar en sus entrañas ya sea física, emocional o imaginariamente.

La Ciudad de México siempre figuró como la principal urbe del país independiente, sin embargo, fue a inicios del siglo XX con Porfirio Díaz –y el intento de imaginar una ciudad contemporánea y muy semejante a las grandes ciudades europeas– que se construyeron las primeras vías férreas para comunicar y transportar la producción del norte del país con la del sur y viceversa. A su vez, se planearon las rutas para los tranvías que se encargaban de trasladar a los habitantes de la Ciudad de México; esto era el inicio del “orden y progreso” que aún se mezclaba con otras formas tradicionales de traslado, ya fuera con caballos, carretas, chinampas y canoas, entre otros (Canclini, Castellanos, Mantecón, 2013).

Años más tarde, en 1917, cuando cesó la pugna entre los revolucionarios –con la promulgación de una Constitución para el nuevo México– comenzó el servicio del camión de pasajeros, lo que permitió poder desplazarse más allá del centro. De tal modo que la reconfiguración de la Ciudad de México se volvió pieza medular ya no sólo para trasladarse residencia-trabajo, sino para experimentar sus calles, para comprar en el centro, en la Viga, en Xochimilco, viajar a Coyoacán, a los museos y a los primeros cines.

Ya para los años cuarenta del siglo XX, nuevamente se replanteó la urbe, esto por el impacto de la industrialización y la explosión demográfica como consecuencia de las diversas migraciones campo-ciudad. Para la década de los cincuenta, en el mandato de Miguel Alemán (1946-1952) se estrenaron los primeros circuitos viales de la Ciudad de México, como el Viaducto Río Piedad, cuyo objetivo fue entubar un río que cruzaba de lado a lado la ciudad para

convertirlo en una vía de transporte automovilístico. Si bien éste se construyó por partes, fue hasta el gobierno de Adolfo López Mateos (1958-1964) que concluyó la obra.

En 1967, esta transformación urbana culminó con la aparición del metro como respuesta a una ciudad que cada día crecía aceleradamente y por ende se congestionaba más, pero también con la encomienda de que el mundo volteara a ver a la Ciudad de México como moderna y en vías de alcanzar el progreso. No es casualidad que el metro se inaugurara un año antes de las Olimpiadas de 1968, en la que muchos turistas viajarían y se trasladarían a las distintas sedes olímpicas, a los hoteles y los lugares turísticos por excelencia (Álvarez, 2010).

El metro se inició con el trazo de la línea 1 (1967) y tres años después, en 1970, se sumaron la línea 2 y 3. Lo que se intentó conectar a través de las estaciones de metro, fue lo que hoy se denomina *ciudad central* (Duhau y Giglia: 2008). Durante la década de los ochenta, las autoridades construyeron las líneas 4, 5, 6, 7 y 9 que aumentaron la cercanía ya no sólo del centro de la ciudad sino más allá. Para los años noventa se inauguraron las líneas 8 y las líneas A y B que conectaban a Iztapalapa, al sureste y al noroeste con el centro. En el 2012, se concluyó con la línea 12 (que hasta hoy en día continúa con fallas técnicas) cuyo objetivo era acercar a Tláhuac con otras partes centrales (Murata, Delgado, Suárez, 2017).

En los años sucesivos, frente al crecimiento acelerado de la ciudad, las vías de comunicación y los transportes, las autoridades tuvieron una respuesta de poco alcance y un tanto contradictoria. La mancha urbana se tradujo en congestionamientos diarios debido al desplazamiento de la población de sus hogares a los trabajos y viceversa. Para los años noventa y principios de los dos mil, se incentivó el uso del automóvil, se eliminó el impuesto sobre la tenencia de vehículos para transporte privado, se construyeron nuevos circuitos viales (como el Segundo Piso y la Supervía Poniente); al mismo tiempo y en respuesta a tales problemáticas, se impulsaron también el uso de la bicicleta y otras forma para moverse en la ciudad (Capron y Pérez, 2016).

De este modo, el transporte se vuelve pieza de engranaje para la construcción de la Ciudad de México y área metropolitana pero también para la vida cotidiana de las personas que diario recorren largas distancias y que imaginan y habitan una ciudad a partir del movimiento, del flujo y de lo que no está estático:

[...] el viaje metropolitano nos aleja de la vida familiar y a la vez forma parte de las estrategias, nos interna en zonas de la ciudad que desconocemos pero que de algún modo concebimos vinculadas con la nuestra. Uno de los rasgos que lo vuelven especialmente atractivo y sugerente es esta tensión, mayor que en los viajes largos, entre el lugar de residencia y los desplazamientos, entre la realidad cotidiana y lo imaginario (Canclini et al. 2013: 33).

Por consiguiente, es importante que la antropología en cuanto disciplina abocada al estudio de la otredad cultural, estudie la movilidad cotidiana porque al movernos en la metrópoli también nos encontramos con el otro, lo confrontamos, lo acompañamos y dialogamos con él. O simplemente durante varias horas nos suspendemos en el tiempo, nos relacionamos con el transporte en tanto que domesticamos –en relación al habitar– ese espacio que es temporal, durante el trayecto. Giglia (2012) menciona que la construcción y reproducción de la domesticidad se da a través de las prácticas repetitivas y “[...] la relación reiterada con cierto espacio lo transforma en algo familiar, utilizable, provisto de sentido, en una palabra domesticado” (Giglia, 2012: 16).

2.2 La Zona Metropolitana del Valle de México ¿Cómo se mueven sus habitantes?

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) cuenta con una densidad poblacional elevada –aproximadamente se encuentra conformada por 21 millones de personas (ONU-Hábitat, 2015: 18)–, un aumento de la concentración espacial –la superficie de la ZMVM es de un aproximado de 7,853.9 km² (Estudio Origen Destino de la ZMVM, 2017)– y una falta de planeación territorial que demuestran la enorme desigualdad social que se vive. Diariamente se realizan 34.64 millones de viajes y el 58.1% son para el trabajo⁷.

La manera más cotidiana para moverse en la metrópoli es a través del transporte motorizado sobre cualquier otra forma de desplazamiento, datos de ONU-Habitat y el INEGI señalan que los habitantes de esta zona usan en mayor medida el transporte público concesionado privatizado, es decir: microbuses, colectivos, autobuses y taxis (individuales o colectivos).

⁷ Para mayor información se puede consultar: http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrigenDest2018_02.pdf

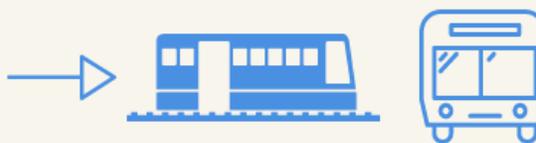
En la zona metropolitana del Valle de México el 29% del total de viajes diarios (alrededor de 6.3 millones) se realizan en automóvil privado.



El 60.6% en transporte público concesionado de baja capacidad (microbús, combis, autobús suburbano y taxi)



sólo un 8% se realiza en sistemas integrados de transporte público masivo (Metro, Metrobús, Tren ligero y Trolebús) y un 2.4% en bicicleta y motocicleta



(INEGI, 2007)

La velocidad promedio se encuentra en franca caída y actualmente, en horas pico, se ubica entre 8 y 11 km/hora. (ONU-HABITAT, 2015: 42)

Ilustración 5 Infografía propia con datos de ONU-HABITAT (2015)

Ahora bien, según el *Reporte de Movilidad Urbana en la Ciudad de México*, esta urbe se encuentra en la primera posición de tráfico mundial puesto que cuenta con un 59% de tiempo extra en cada viaje (Aguirre, 2017: 10), superando a ciudades como Bangkok y Estambul.

En otro sentido, el transporte público no concesionado como metro, metrobús, tren ligero y trolebús también enfrenta una problemática similar. El metro es el más importante medio de transporte no concesionado, no obstante, autores como Murata, Delago y Suárez (2017) afirman que muchos habitantes de la Ciudad de México prefieren otro medio alternativo en los traslados cotidianos: entre las causas más importantes se encuentran los tramos largos que se recorren para llegar al metro o para transbordar de una línea a otra. Usar un transporte multimodal en el que se paga doble pasaje para llegar de la residencia al trabajo y viceversa obliga a muchos a recurrir a otros medios como taxis o coches propios. En otras palabras:

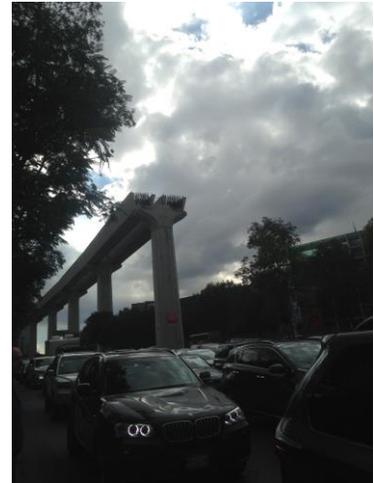


Ilustración 6 Obras en Vasco de Quiroga por el tren Interurbano.

El transbordo en sí mismo no es un síntoma de ineficiencia en una ciudad tan extensa como la Ciudad de México, es difícil suponer que todos los viajes deban cubrirse en un solo modo. Pero si el transbordo es poco cómodo –pasillos largos, estrechos–, se entorpece el cambio de pasajeros de una línea a otra (Murata et al., 2017: 8-9).

Esto me hace inferir que la planeación urbana se muestra como indicador elocuente de las relaciones de poder características de una sociedad, generando en este caso una desigualdad entre quienes sólo esperan y quienes están en posibilidad de decidir si utilizar o no el transporte público. A pesar de que dicha espera no puede verse únicamente como pasiva y estática, produce mayores obstáculos para los que no cuentan con otra alternativa. Estos geógrafos señalan que al menos en el metro se aguarda alrededor de 15 minutos y que las personas que no cuentan con otra opción lo acatan debido a que es el mismo promedio de tiempo que realizan durante los transbordos de una línea a otra (Murata et al., 2017).

Si bien las cifras son impactantes, el problema radica en que la noción de movilidad está fijada en la idea lineal y en lo estático, es decir, de un punto de salida a un punto de llegada; como lo podemos constatar con la encuesta *Origen-Destino en Hogares de la Zona*

Metropolitana del Valle de México (2018), que define a los viajes como el desplazamiento de lugar de origen a lugar destino. Lo cual quiere decir que hoy en día la movilidad sigue sin ser estudiada como un *habitar otal* (Mauss, 1971) donde la acción individual, en este caso la práctica de movilidad, es la síntesis de lo social. En el libro “La Ciudad de los Viajeros” (2013) Canclini, Castellanos y Rosas invitan a pensar el viaje metropolitano desde el concepto de Mauss. Éste tendría que verse como: “[...] un hecho a la vez económico, social, jurídico, tecnológico, que implica una relación contractual entre sus participantes y recapitula en cada individuo, aunque sea virtualmente, el todo social, los ‘empalmes y conexiones’ de acontecimientos aislados” (Canclini et al. 2013, 51).

De esta manera, estudiar la movilidad como un *hecho social total* que se enraíza en nuestra vida cotidiana, dará lugar a comprender lo importante que es en términos antropológicos el llamado “nuevo paradigma de movilidad” y los efectos que tiene en las urbes, las geografías de lo cotidiano y los lugares móviles.

2.3 El nuevo paradigma de movilidad

Durante varias décadas se pensó que la movilidad era un tema poco importante para las ciencias sociales, éstas no sólo se olvidaron del concepto cartesiano de desplazamiento – entendido como la distancia lineal entre un lugar de origen y uno de llegada– sino que no les interesó comprender la diferencia con el concepto de movilidad, es decir, lo que significa la espacialidad y el movimiento constante en la vida cotidiana. Con el paso del tiempo y con la mancha urbana, en paralelo con los nuevos estudios sobre las ciudades globalizadas, se fundó un nuevo paradigma para estudiar las múltiples movilidades de la época contemporánea.

Lo primero que se necesita comprender es el rompimiento con la idea cartesiana mente-cuerpo, punto de salida y punto llegada, transporte y experiencia social, comunicación y distancia, así como movimiento y sedentarismo. Algunos de los pioneros en escribir sobre el tema en cuestión desde esta perspectiva son Mimi Sheller y John Urry (2006).

Por consiguiente, este paradigma invita a desprendernos de la idea de sedentarismo como la habíamos pensado en geografía, sociología y antropología, donde se tiende a normalizar y a asociar con otros conceptos como lugar, estabilidad, hogar, quietud, etc. Se trata de preguntarnos ¿qué tan sedentarios somos si nos movemos todo el día? El movimiento cobra sentido en tanto

que rompe el punto de vista dicotómico, llegando a sostener inclusive que uno se mueve cuando *imagina* lugares, viajes o planea cosas por hacer en el día. Es decir que el movimiento –en este nuevo paradigma– no sólo es corporal sino también mental y emocional.

Con el impacto de la globalización en las ciudades, las tecnologías y la infraestructura se vuelven piezas de un engranaje para entender la movilidad. Mediante los *teléfonos inteligentes* uno puede platicar en tiempo real con alguien que se encuentra a miles de kilómetros de distancia, mandar mails –gracias a Internet– y recibir la respuesta en unos minutos, viajar en avión o en coche (automovilidad), caminar, utilizar el transporte público, etc. Lo global, lo local y lo nacional se fusionan y se mueven en la misma dirección.

The concept embraces one-to-one communications such as the telegraph, fax, telephone, mobile phone, as well as many-to-many communications effected through networked and increasingly embedded computers. The study of mobility also involves those immobile infrastructures that organise the intermittent flow of people, information, and image, as well as the borders or ‘gates’ that limit, channel, and regulate movement or anticipated movement. And it involves examining how the transporting of people and the communicating of messages, information, and images increasingly converge and overlap through recent digitisation and extension of wireless infrastructures [...] ⁸ (Sheller et. al, 2006: 212).

El término automovilidad es, hoy en día, un concepto clave que poco a poco ha ganado importancia en los temas de geografía, antropología y sociología. La relevancia de éste se acuña en la sociedad porque en los últimos 100 años el automóvil ha sido parte de nuestra cotidianidad y sin éste el imaginario de la metrópoli no sería el mismo.

Además, pese a que los autos generan complicaciones como contaminación, tráfico, endeudamiento, un gasto mayor en combustible, etc., al mismo tiempo resuelven mucho de la cotidianidad de las personas que viven y recorren distancias largas y en las que de alguna forma, moverse en coche les da mayor libertad: ya sea porque son mujeres y en el transporte público

⁸ “El concepto abarca comunicaciones uno-a-uno como el telégrafo, fax, teléfono, teléfonos móviles, así como muchas redes de comunicaciones. El estudio de la movilidad también involucra aquellas infraestructuras inmobiliarias que están entrelazadas, así como las fronteras o "puertas" que limitan, canalizan y regulan el movimiento o el movimiento anticipado. Además, converge y se superpone a través de la digitalización y extensión recientes de las infraestructuras inalámbricas”. [traducción propia]

sufren acoso sexual o porque utilizando el coche se evitan más tiempo del que harían con otra forma de movilidad.

Eric Laurier (2011) muestra un nuevo término que también va de la mano con la movilidad y la automovilidad: *pasajerear*. Este significa las distintas prácticas de conducir y que tiene que ver con los pasajeros del coche, la forma en la que gesticulan, piensan y se mueven en el automóvil, pero al mismo tiempo la manera en la que tanto unos pasajeros como otros ven el paisaje.⁹

Antropológicamente no tendría sentido *pasajerear* si lo pensamos como una acción individual. Por el contrario, *pasajerear* refiere a un imaginario colectivo que muchas veces se comparte con alguien en específico aunque pareciera que se hace en solitario, en realidad todo el tiempo se realiza acompañado, en tanto que el individuo se encuentra en sociedad y sus pensamientos y acciones también refieren al *otro*.

Si en un inicio la movilidad se pensaba desde el abordaje clásico de tiempo-distancia-costo, en el que a mayor velocidad correspondía menor tiempo y mayor beneficio económico, con el nuevo enfoque de movilidad sobresale la *experiencia del movimiento*. Ya no se analiza exclusivamente el transporte, sino también el movimiento del individuo en el espacio, en otras palabras: “El que se mueve ahora es el individuo y no la unidad de transporte, por lo que los traslados dejan de ser percibidos como una demanda derivada, para convertirse en una actividad realizada por las personas” (Capron y Pérez, 2016: 13).

En vez de separar ambos paradigmas, combinarlos nos permite entrelazar la situación estructural de la problemática de movilidad, sin dejar a un lado la agencia y vivencia de los sujetos. El sentido que las personas le atribuyen al viaje depende ya no sólo de la clase social y el género, sino se complementa con el tipo de transporte utilizado y con lo que va marcando el propio viaje.

En este mismo sentido, de acuerdo a la experiencia, pueden existir individuos con *agorafobia*¹⁰ debido a los asaltos o a la violencia ejercida hacia ellos en el propio trayecto o transporte público. Del mismo modo, puede hallarse este mismo miedo en los automovilistas. Es decir, las múltiples movilidades cambian dependiendo de la experiencia de los sujetos y no sólo

⁹A su vez si pensamos en el paisaje también pensamos en la trayectividad, término que fue acuñado por el geógrafo Berque en el que lo objetivo (los rasgos materiales del entorno) y subjetivo (emociones, observaciones, circunstancias, etc) del viaje se mezclan para dar pie a un paisaje. (Berque: 2009)

¹⁰ Agorafobia se entiende como el miedo o el sentido de peligro que se puede tener en un cierto territorio (Lindón, 2006, p. 16)

del modo de transporte que se utilice, que muchas veces puede ser el mismo. Si bien más adelante se aborda la diferencia de movilidad dependiendo del género, es importante resaltar que el miedo que se vive y se encarna en el cuerpo, siempre es distinto tanto en mujeres como en hombres. No obstante, la propia movilidad también permite que esta *agorafobia* se convierta en la apropiación del territorio, en marcarlo como nuestro cuando lo habitamos.

Así, debemos pensar en múltiples movilidades y no en una sola forma hegemónica, porque las experiencias de movilidad cobran sentido de manera distinta en el cuerpo de cada sujeto. Las movilidades se relacionan con el cuerpo, porque este último también es un espacio que ocupa un lugar en el movimiento (Soto, 2017). Cuando hablamos de automovilidad o movilidad en el transporte, debemos entender que el cuerpo se moldea al estar sentado, al mover el volante, al manejar un carro estándar o automático y a su vez a mantenerse firme cada que el metro, RTP, metrobús o camión se dan un “enfrenón” o simplemente mientras uno se mueve con la escalera eléctrica (si es que ésta sirve) o sube los escalones a toda prisa. Mientras nos movemos también movemos nuestros pensamientos, automáticamente tomamos decisiones, giramos a la derecha o a la izquierda, planificamos el día mientras conducimos o mientras nos movemos con el transporte, recordamos, platicamos y vivimos la experiencia de movernos en la ciudad con nuestro cuerpo y nuestros pensamientos. En conclusión, podemos asumir que vivimos de forma distinta las movilidades y además realizamos distintas actividades mientras nos trasladamos. Es en este sentido que el tiempo que pasamos en el trayecto no es tiempo muerto, como se nos ha hecho pensar.

Asumir que todo se mueve de forma homogénea sería olvidarnos de las relaciones de poder que también son parte de las geografías de la vida cotidiana, tanto el cuerpo como la movilidad no son neutros, más bien hay que preguntarnos ¿quiénes, cómo y cuándo se mueven? La experiencia de movilidad permea a todas las clases sociales pero se vive de manera diferenciada dependiendo de la clase a la que se pertenezca, el género y la profesión con la que cuenta.

Se tiende a aceptar [...] que la movilidad representa en sí misma un objeto de disputa, atravesado por conflictos sociales y políticos, desde donde se configuran prácticas de resistencia al modelo hegemónico automóvil intensivo (y sus manifestaciones ideológicas), así como a las relaciones de poder cristalizadas en el sistema de transporte (Apaolaza, 2012: 8).

Puntualizar las múltiples movilidades en términos espaciales invita a cuestionar ¿dónde vive un hombre con menos recursos que otro?, ¿dónde vive una mujer con menos recursos que otra?, ¿cuántos kilómetros hay de distancia entre ellos?, ¿cómo impacta lo anterior en la experiencia de movilidad?

2.4 Entre el espacio y el lugar también existe el movimiento

Un punto importante para entender las múltiples movilidades lo constituyen las interconexiones, y éstas sólo pueden darse a través de los espacios –ya sean físicos o sociales– construidos o dados. Sin embargo, aún no tenemos definido la distinción entre espacio y lugar –que como lo urbano y la ciudad– también son indisociables pero no significan lo mismo.

Antes de hablar del espacio en las ciencias sociales, es importante señalar que este concepto forma parte de las categorías básicas del pensamiento a lo largo del desarrollo de la civilización occidental y que han sido objeto de reflexión desde hace algunos cientos de años. El concepto de espacio en las ciencias sociales se desarrolla sobre todo desde la geografía y en un principio era asociado a las atribuciones físicas y naturales que tiene éste en la Tierra. Sin embargo, con el paso de los años y con las nuevas características que le fueron atribuyendo al espacio, este concepto llegó a rebasar las características físicas y empezó a ser entendido como una producción social, en la que los hombres y mujeres también lo construyen movilizándolo recursos sociales y culturales específicos.

Uno de los factores que permiten comprender que el espacio no está dado de manera natural, por el contrario que se produce socialmente y se localiza en contextos específicos, es el tiempo. No es lo mismo, pensar el espacio en un contexto rural que en uno urbano, pero mucho menos en la revolución mexicana, en las migraciones del campo-ciudad o en el contexto de la globalización. Es entonces que la concepción que se tiene sobre el espacio se mantiene mediante la memoria colectiva que se transmite de generación en generación y que se transforma –y a veces no tanto– a través del tiempo. Lo anterior permite que las personas mantengan el imaginario social de cómo era la Ciudad de México, cómo era el transporte y la movilidad en una determinada época.

Según Soja (2008), el espacio se entiende a partir de dos propuestas teóricas. La primera parte de Lefebvre, donde el espacio se plantea como producto de las relaciones sociales; un lugar político, con carga ideológica y activo que puede ser transformado por la sociedad:

Lefebvre basó su conceptualización integral de las relaciones entre espacialidad, sociedad e historia en una problemática esencialmente urbana, una dinámica y un marco espaciales para la acción política, llenos de tensión y frecuentemente en cuestión, que proyectó sobre las especificidades más sociales e históricas de la vida urbana. Siguiendo el argumento más sólido de Lefebvre, todas las relaciones sociales, ya sea relativas a la clase, la familia, la comunidad, el mercado o el poder estatal, permanecen abstractas e infundadas hasta no ser expresamente espacializadas, es decir, convertidas en relaciones espaciales materiales y simbólicas (Soja, 2008: 38)

La segunda, desde Foucault, en la que la construcción social de la espacialidad se da mediante el espacio, el conocimiento y el poder. Además, para Soja el nuevo urbanismo llamado *postmetrópolis* “[...] se representa como una colección de ciudades carcelarias, un archipiélago de «recintos normalizados» y espacios fortificados que atrincheran, tanto voluntaria como involuntariamente, a los individuos y a las comunidades en islas urbanas visibles y no tan visibles, supervisadas por formas reestructuradas de poder y autoridad pública y privada” (ibid. pp. 420-421). El espacio no es estático sino dinámico en tanto los individuos interceden para la construcción de éste y este mismo en la construcción de los individuos, todo lo anterior atravesado por las relaciones de poder.

Por su parte, Aguilar (2012) reconoce que el concepto de lugar –también retomado de la geografía– se distingue del espacio, pero no puede entenderse sin éste. El espacio se refiere a algo mucho más impersonal y abstracto, mientras que se reconoce como lugar cuando este espacio se delimita o se disputa. Giglia menciona que los lugares son “[...] espacios geográficamente delimitados, materialmente reconocibles y provistos de significados compartidos, domesticados hasta donde la complejidad de la vida contemporánea lo permite” (Giglia, 2012:19). Por lo que el concepto de lugar también significa entenderlo como una dicotomía en la que los sujetos –desde su experiencia– construyen los lugares, y a su vez estos últimos modifican la propia experiencia humana.

Además, Aguilar (2012) reitera que el lugar cuenta con tres características significativas: a) locación, la geografía más conocida en la que se marcan las coordenadas a donde se va; b) aspecto local, las características específicas que se materializan en el lugar; c) el *sentido de lugar*, la parte subjetiva para sentirse parte o no de éste. Esta última característica fue retomada, en el texto *Efectos de lugar*, de Bourdieu (1999), quien advertía que reconocer el espacio físico y a su vez el social, ayuda a ubicar nuestro lugar, a mantenerlo, a jerarquizarlo y a ejercer poder desde nuestro espacio:

La capacidad de dominar el espacio, en especial adueñándose (material o simbólicamente) de los bienes escasos (públicos o privados) que se distribuyen en él, depende del capital poseído. Éste permite mantener a distancia a personas y cosas indeseables, al mismo tiempo que acercarse a las deseables (debido, entre otras cosas, a su riqueza en capital), y minimiza de ese modo el gasto (en particular de tiempo) necesario para apropiarse de ellas: la proximidad en el espacio físico permite que la proximidad en el espacio social produzca todos los efectos facilitando o favoreciendo la acumulación de capital social y, más precisamente, posibilitando el aprovechamiento constante de los encuentros a la vez fortuitos y previsibles que asegura la frecuentación de los lugares bien frecuentados [...] (Bourdieu, 1999: 122).

Autores como Jirón e Iturra (2011) abordan la lugarización en movimiento en el cual los lugares nunca se encuentran completamente dados sino por el contrario, se construyen y reconstruyen constantemente, por lo tanto, se hallan en movimiento. Esto a su vez ha generado la creación de lugares *móviles* y *transientes*. Los primeros son entendidos como “[...] aquellos lugares que las personas se apropian para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independientes, distraerse o evadirse entre otros, al momento de moverse” (Jirón e Iturra, 2008: 47). Mientras que los segundos son aquellos que “[...] hacen referencia a aquellos espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de ellos. Estos no son lugares de permanencia, sino lugares de tránsito y transición, y sin importar la cantidad de tiempo que se permanece en ellos, y sin embargo son apropiados o significados” (Ibidem: 47).

Lo anterior es importante debido a que podemos categorizar a los transportes como lugares *móviles*: coches, metro, camiones, metrobús, taxis, bicicletas, etc. Mientras que a las estaciones del metro, las paradas de autobús e incluso la propia banqueta como lugares *transientes* en los que se produce la espera; no obstante, desde el nuevo paradigma de movilidad,

se reitera que esta espera no es pasiva, porque estos lugares son nodos que nos conectan al movimiento y en este sentido se vuelven lugares fijos pero dinámicos.

Si retomamos el nuevo paradigma de movilidad nos damos cuenta que, como diría Lindón, los espacios son móviles “[...] como en general ocurre con los escenarios goffmanianos. Son escenarios móviles porque el personaje principal está en movimiento, está desplegando diferentes prácticas en varios “aquí”, hay deslizamiento de la espacialidad a partir de las prácticas” (Lindón, 2009:19).

Si los espacios son móviles, desde el cuerpo hasta el transporte y si al pensar en el concepto de habitar lo asociamos a la movilidad, entonces podemos asumir que se puede habitar el movimiento. Pero, ¿cómo logramos habitarlo?, ¿cuál es la experiencia de habitar el transporte?

2.5 ¿Se puede habitar el transporte?

El concepto de *habitar* ha sido utilizado desde distintos autores que han permitido desarrollar y complementar su significado. Giglia, en su libro “El Habitar y la Cultura” (2012) describe un recuento histórico conceptual sobre el *habitar*, en el que teóricos como Radkowski, Heidegger y de Martino son autores clave para la construcción de este concepto. Para fines de esta investigación retomo la perspectiva de Giglia (2012) quien nos señala que la noción de *habitar* se debe considerar como la relación que se tiene con el espacio y en el que a partir de la intervención humana se hace presente la cultura: modificando, simbolizando e interpretando dicho espacio. La autora incorpora la noción de *habitar* desde dos acepciones: La primera desde la noción de abrigo, protección o seguridad, en la que se dota de resguardo y amparo a un lugar.

A partir de la idea de casa como techo o abrigo, algunos autores asocian el habitar con la noción de un espacio protector, donde sentirse resguardados, con respecto a las intemperies y a la amenazas que pueden proceder del entorno. En este sentido, habitar quiere decir ‘sentirse al amparo’, abrigados (Giglia, 2012: 9).

No obstante, no siempre se puede sentir amparo y resguardo y esto no significa que no se pueda *habitar*. Por lo que la segunda acepción se relaciona con interpretar, reconocer, resignificar y apropiarse de un lugar. Es decir, se entiende como “un conjunto de prácticas y representaciones

que permiten al sujeto colocarse dentro de un orden espacio-temporal, al mismo tiempo reconociéndolo y estableciéndolo. Se trata de reconocer un orden, situarse adentro de él y establecer un orden propio” (ibid. p. 13).

Desde ambas definiciones, sumado *al giro de la movilidad*, se puede suponer que existen dos formas de *habitar en movimiento*¹¹ y que pueden ocurrir simultáneamente: a veces se habitan los transportes desde la idea de resguardo y cobijo pero también se pueden habitar estos mismos desde ubicarse en un orden socio-espacial y temporal. Este orden no sólo es estático, sino que puede encontrarse en movimiento y en el que los sujetos reconocen y establecen su presencia en dichos lugares.

En otras palabras, se habitan lugares móviles que a veces proveen esa sensación de resguardo como el coche o el metro. Pero como habitar no siempre sigue la lógica de resguardo en sentido homogéneo ¿qué pasa cuando uno se encuentra atorado en el tráfico y tanto el coche como uno quedan suspendidos a la intemperie durante al menos una hora? ¿qué sucede cuando uno toma el metro a la hora pico y es imposible acercarse a la entrada del vagón? En estos casos, pese a que son situaciones que reflejan las carencias, la poca seguridad y la desigualdad que existe en la metrópoli, uno también habita porque las personas aprenden a sortear estas complejidades y entonces domestican el entorno: interpretan, reconocen, significan y resignifican los lugares para habitarlos (Giglia 2012).

La experiencia de habitar la metrópoli es posible, a pesar del caos, del desorden, de las disputas por el espacio, de las múltiples movilidades por llegar a tiempo a los lugares, etc. En tanto que *habitar* también nos obliga a aprender el orden socio-espacial que se traduce, de algún modo, en aprender las reglas del juego.

Habítamos cuando hemos reconocido el orden propio del entorno en el que estamos situados y cuando sabemos qué hacer en dicho orden. De manera muy pertinente, el español hablado en México usa el verbo *ubicarse* en el doble sentido de reconocer el entorno físico, pero también en el sentido metafórico de reconocer la situación vivencial en la que estamos inmersos, es decir, reconocer las reglas del juego social en un momento dado (ibid: 15).

¹¹ Este concepto se desarrollará a profundidad para la investigación de doctorado. En un principio éste debe entenderse como la práctica de sentirse cobijado en lugar móvil y/o a su vez ubicarse social y espacialmente en este mismo lugar para poder habitarlo. Teniendo en cuenta que la movilidad es un hecho social total en el que la experiencia en movimiento del propio sujeto es de suma importancia y en el que además los lugares dejan de verse como fijos y estáticos sino por el contrario, fijos y dinámicos.

Es de suma importancia lo antes dicho porque para asimilar las reglas del juego y habitar el transporte, se necesita aprender –mediante el *habitus* socio-espacial de que cada sujeto (el saber incorporado en el cuerpo que se traduce en gestos que se hacen presentes en las prácticas)– las normas de uso y los códigos necesarios para moverse en él y en la metrópoli. Por eso, muchas personas que nunca han usado el transporte público se sienten fuera de lugar cuando lo hacen, su *habitus* no ha incorporado saberes de cómo moverse al entrar o salir del vagón, de cómo sostenerse de los pasamanos del camión, etc. O las personas que no manejan en vías rápidas y de tráfico deciden no volver a usar el coche un lunes por la mañana porque no han aprendido como meterse a la fila de coches o cambiarse rápidamente de carril y prefieren pararse más temprano y utilizar el transporte público, a pesar de los empujones, y de las peleas para poder subirse al transporte, por nombrar algunos ejemplos. En ambos casos no conocen las reglas del juego o les parece complicado incorporarlas y jugarlas. Si no aprendemos a movernos en las “reglas del desorden” no podemos habitar (Duhau y Giglia, 2008). Esto también sucede porque las experiencias de cómo nos movemos son distintas dependiendo la clase social a la que se pertenece.

Con lo anterior podemos señalar que pese a que las prácticas y experiencias del habitar son múltiples y variadas, pero sobre todo desiguales, los sujetos no sólo se hacen presentes en un espacio, sino también incorporan las presencias de los otros y aprenden a autocontenerse –sus impulsos y emociones– frente a estos. Norbert Elías (1990) llama a esto último un proceso de civilización en el que pese al caos los sujetos se autocontienen, la mayor parte del tiempo, para dar continuidad a la rutina y a la vida cotidiana. En otras palabras, la capacidad de autocontrol que la movilidad actual –como la retención de emociones y el manejo del estrés– exige es lo que se considera como resultado del proceso de civilización.

Estas relaciones, todo el tipo de su convivencia, conducen en creciente medida hacia una regulación de las emociones hacia una renuncia a impulsos y una transformación de impulsos. A lo largo de este cambio social, los seres humanos se ven exhortados, cada vez más a ocultar de la mirada de otros, o incluso de sí mismos, acciones, manifestaciones instintivas y apetitos que antes podían expresar abiertamente, de manera que por lo general dejan de ser conscientes de estos (Elias, 1999: 144).

Esto permite –la mayoría de las veces– que aunque llevemos más de una hora sin poder movernos del coche y avanzar a nuestro destino, seamos capaces de soportar la situación incorporándola como parte de la vida cotidiana de moverse por la metrópoli. También ayuda a que por más saturado que se encuentre el metro no peleemos a golpes con los otros usuarios aunque la violencia implícita y explícita siga presente. Pese a que no siempre nos toca ejercerla hemos parametrizado hasta dónde el otro te puede empujar, acercarse, tomarte de la mano o de alguna parte del cuerpo por un enfrenón del transporte o porque el mobiliario empleado para no caerse está saturado de otras manos y es imposible sostenerse, etc.

Esta problemática de la copresencia en un mismo espacio o lugar público, tiene relación con las interacciones cara a cara, definidas por Goffman (1997) como “[...] la influencia recíproca de un individuo sobre las acciones del otro cuando se encuentran ambos en presencia física inmediata” (Goffman, 1997: 27). Si bien en esta investigación no se profundizó sobre dichas interacciones en el trabajo de campo. Este autor es pieza clave para futuras observaciones sobre los encuentros situacionales en el transporte público.

En síntesis, habitar las movilidades, con sus distintas modalidades, refleja a su vez las múltiples desigualdades de quienes las domesticar: por una parte, los habitantes de la ZMVM han establecido –en el imaginario común– el confort de un automóvil privado o transporte público concesionado (taxi, *Uber*, etc.) frente a los tiempos de traslado. Por otra parte, se encuentra la familiaridad y resignación a las grandes distancias, en la que las personas utilizan varias horas del día para desplazarse de su casa al trabajo y viceversa. Se cuenta con un reducido margen de operación “[...] para no sufrir los inconvenientes ligados a los distintos modos de transporte y sólo realizan pequeños ajustes para hacer el viaje más agradable. Por esta razón, una de las actitudes más generalizadas entre los usuarios de transporte público y los conductores es la resignación” (Capron, et al, 2016: 15). Sumado a esto, en México se tiene una percepción elitista de quienes son lo que toman el transporte público y quienes son los que cuentan con automóvil. Si bien la idea es variada y tiende a cambiar, hoy en día persiste el clasismo y racismo.

Habitar el transporte, nos hace reflexionar sobre las tecnologías, los transportes y el mobiliario urbano, y en cómo son indisociables para entender el *giro de la movilidad* y el *habitar en movimiento*. En este sentido, es necesario traer a la discusión a Bruno Latour (2005; 2006) con la teoría del Actor Red (TAR), en la que propone romper nuevamente las ideas dicotómicas como naturaleza-cultura, mente-cuerpo, sujeto-objeto, etc. Por lo que es igual de importante estudiar la

acción social de los sujetos que la de los objetos. En otras palabras, los objetos y los sujetos crean redes de acción que se traducen en saberes, conflictos y estrategias para enfrentar la vida cotidiana.

Pensar en *habitar en movimiento* debe traer a cuenta no sólo a los Actores Humanos [AH] sino también a los Actores No Humanos [ANH] como el metro, los automóviles, la escaleras eléctricas, las bicicletas, los celulares, entre muchos otros objetos que le permiten a los habitantes moverse en ella:

La ciudad moderna no es sólo lugar de residencia y trabajo. Se ha hecho también para viajar: a ella y a través de ella. Las avenidas y autopistas que se ensanchan, la proliferación de hoteles, talleres mecánicos y publicidad de viajes, pero sobre todo los coches y autobuses innumerables circulando veloces, o perezosamente, se volvieron partes ‘naturales’ del paisaje urbano (Canclini et al. 2013, 32).

El mobiliario urbano cobra relevancia porque sirve como conductor de las múltiples movilidades para que las personas incorporen nuevas experiencias de viaje. Jirón (2017) menciona tres: “reaprender a viajar, aprender a evadir y aprender a usar el tiempo de espera.”(Jirón, 2017: 5). Por ejemplo, los dispositivos móviles, –ya sean celulares, tablets o reproductores de música– permiten hacer llamadas, tomar fotos, leer o escuchar música. Esto transforma la experiencia sensorial del propio movimiento así como la noción del tiempo. Además, las pantallas puestas en el propio metrobús o recientemente el internet incorporado al metro son una suerte de distractor que incide en la experiencia de movilidad. Sumado a estos ejemplos, también podemos pensar en las flechas de espera dentro del andén del metro, con el objetivo de ordenar la entrada y salida de las personas en los vagones y hacer más fluido el tránsito.

Lo anterior no se podría dar con la sola percepción o con la actuación de los sujetos humanos, por el contrario, se necesitan también a los objetos para reapropiarse de las múltiples movilidades y no sucumbir al impacto de una metrópoli que ha crecido desmesuradamente en las últimas décadas y en la que diariamente se realizan traslados de entre dos y cuatro horas. ¿Cómo se llega a Santa Fe y cómo habitan los diversos tipos de transportes algunos trabajadores del CIDE? En el próximo capítulo abordaré dichas preguntas.

Capítulo 3. Un ejercicio de etnografía de la movilidad

“[...] estamos en la ciudad, no podemos salir de ella sin caer en otra, idéntica aunque sea distinta, hablo de la ciudad inmensa, realidad diaria hecha de dos palabras: los otros, y en cada uno de ellos hay un yo cercenado de un nosotros, un yo a la deriva [...]”

Octavio Paz

3.1 ¿Cómo se llega al CIDE?

Como ya se mencionó, el CIDE se encuentra ubicado en Santa Fe. Distrito, tanto comercial como residencial, que forma parte de las delegaciones Cuajimalpa y Álvaro Obregón. El cual se transformo de un lugar que albergaba tiraderos de basura (hasta 1980 que comenzaron los planes para un nuevo desarrollo urbano) a un espacio donde se han construido las oficinas principales de corporativos nacionales y transnacionales. Una de las mayores desigualdades para acceder a Santa Fe es la mala planeación urbana¹², se construyeron complejos corporativos y residenciales, pero hasta la fecha no se han podido descongestionar las vías de acceso ya existentes y las nuevas vías han sido, desde un principio, privatizadas y no garantizan mayor fluidez.

En cuanto a las políticas de movilidad, el problema se vuelve aún más complejo cuando por la calidad del suelo (minas de arena y relleno sanitario) es peligroso construir transporte subterráneo (metro)¹³ y la planificación de transporte público sólo se ha concentrado a nivel de suelo (metrobús, camiones, tren Interurbano, etc.). A lo anterior se une, la cantidad de coches particulares que diariamente son utilizados para moverse (Novelo, 2014).

La desigualdad es tan visible que algunos altos funcionarios y empresarios, cada que van a Santa Fe utilizan los helipuertos ubicados en la zona. Además del clasismo que denota este tipo de movilidad, en general los contratiempos aún no tiene forma de resolverse, ya sea por el

¹² Incluso podemos cuestionar si intencionalmente se pensó en esta planeación para que no accedieran algunos o si realmente no se pensó más allá de la propia edificación de los nuevos inmuebles.

¹³ Los metros más cercanos son Observatorio y Tacubaya.

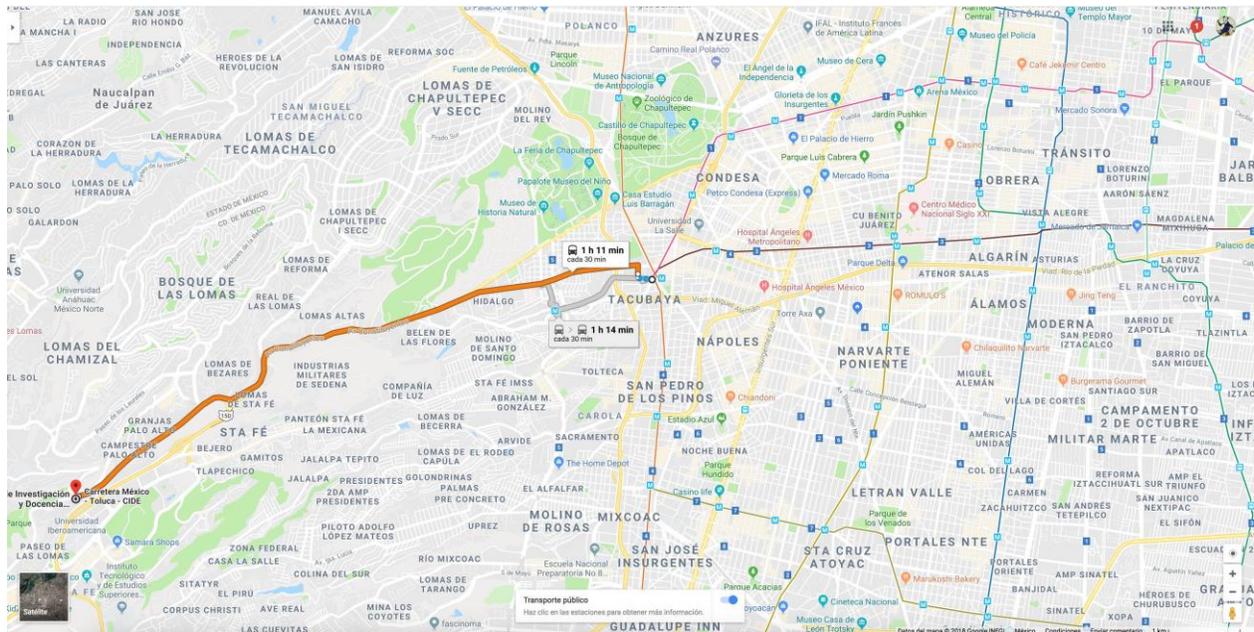
problema del suelo antes mencionado, pero también porque mucha gente con ingresos altos no está dispuesta a utilizar el transporte público, por lo tanto, hay saturación de transportes terrestres. GF, académico del CIDE relata lo que sucedió cuando Marcelo Ebrard arribó puntualmente a esta institución:

[...] por lo menos la vez que vino Ebrard aquí, que le preguntamos por ese tema [sobre la movilidad], porque llegó puntual, recuerdo que le hicimos venir a una reunión de cosas de seguridad, y llegó puntualísimo. Le dijimos “eres el primero que llega puntual a Santa Fe”, dijo: “no, cuando vengo a Santa Fe vengo en helicóptero”. Entonces, nos ponemos a hacer bromas con ese tema, en cómo hacemos un helipuerto en el CIDE y cómo podemos los investigadores ir y venir en helicóptero. Y el tipo dijo que había hecho un estudio de factibilidad de metrobús o algo parecido a través de Constituyentes y lo que descubrió fue que una parte muy importante de Santa Fe, no masiva ni nada, es una clase media que no está dispuesta a bajarse de sus camionetas, no está dispuesta a usar el transporte público. (Entrevista GF, académico, 29 de noviembre 2017).

Para arribar a Santa Fe y en concreto al CIDE, de acuerdo a la autoetnografía que realicé he podido mapear 5 formas para llegar en transporte público:

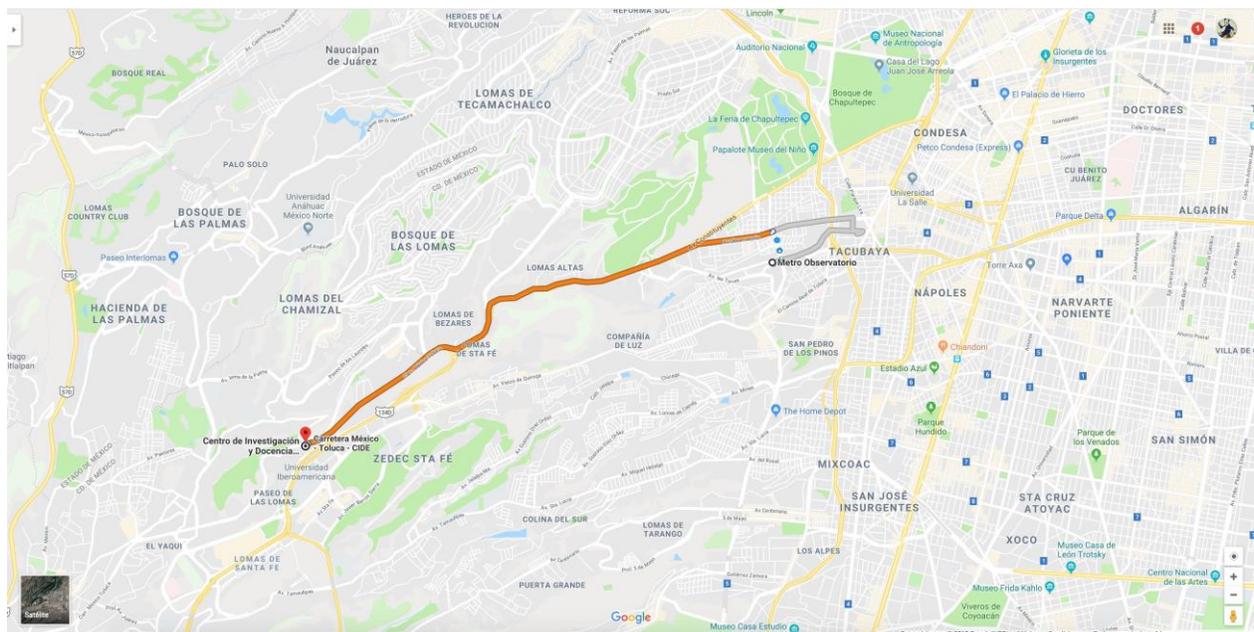
1. Por el paradero Tacubaya.
2. Por el paradero de Observatorio.
3. Por Reforma.
4. Por la Supervía.
5. Por la carretera a Toluca.

Por el paradero Tacubaya se puede tomar un camión que se dirige a Cuajimalpa, Navidad, Chimalpa o Acopilco y bajar en el km 16. El costo es de \$6.00 y se le suman otros \$6.00 si se toma el metrobús o \$5.00 si se toma primero el metro. También se pueden tomar los taxis colectivos conocidos como “los taxis de la muerte” por la rapidez con la que te llevan. Es muy interesante la forma en la que se organizan para abordarlos: una mujer encargada de darle orden a la base improvisada de taxis, te ubica en una fila dependiendo de la zona de Santa Fe a la que vayas; cuatro pasajeros se suben a cada taxi que los llevará a su destino, el cobro promedio es de \$50.00. La distancia entre el paradero de Tacubaya y el CIDE es de 15.9 km



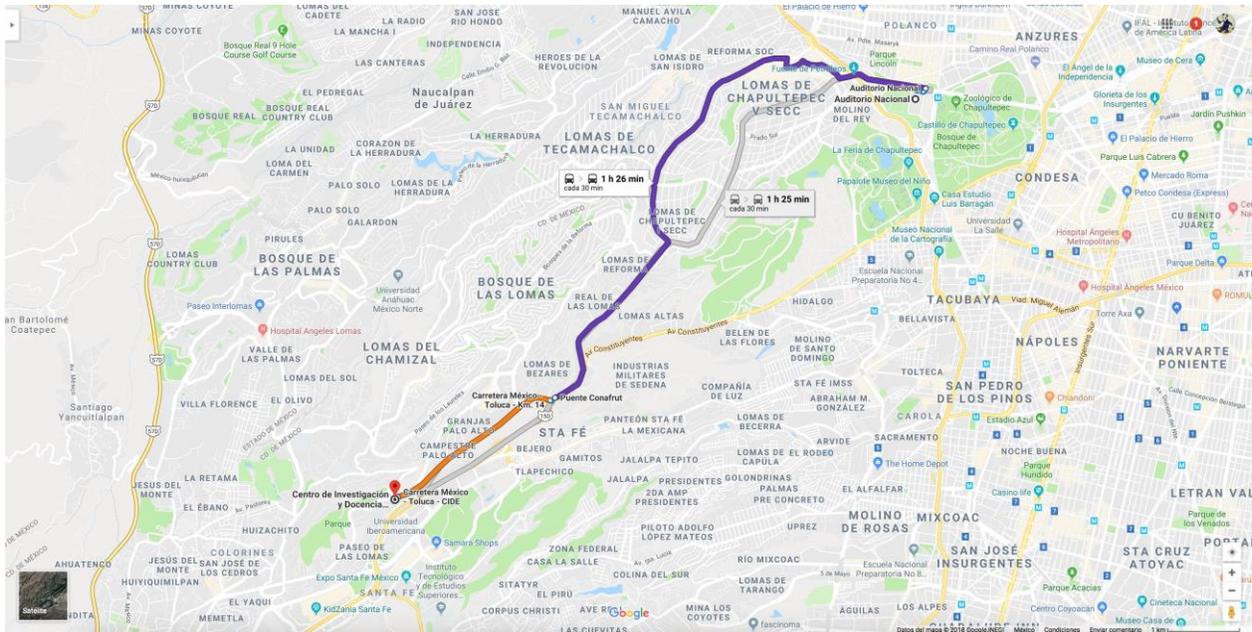
Del paradero de Tacubaya al CIDE (Google Maps, 2018)

Por metro Observatorio, se toma un taxi colectivo y un camión con el letrero hacia Cuajimalpa o Huixquilucan, también te cobra \$6.00. Muchas personas prefieren tomar otra ruta porque Observatorio les parece muy peligroso por las colonias que le rodean, la distancia de este lugar al CIDE es de 16.5 km.



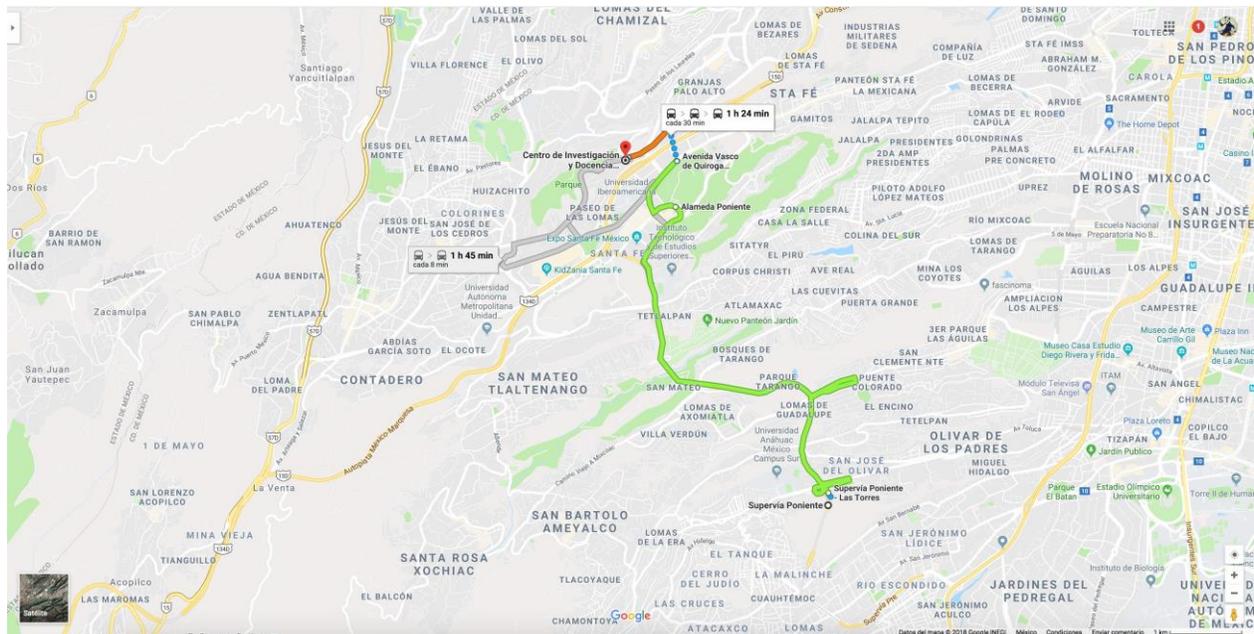
Del paradero de Observatorio al CIDE (Google Maps, 2018)

Si uno decide tomar Reforma entonces usa el RTP o Ecobús que van rumbo al Centro Comercial Santa Fe, uno se baja en la parada de Paseo de Tamarindos y camina al menos 100 metros para la puerta del CIDE; es más complicado porque esta entrada es la del estacionamiento, la subida es de cuatro pisos y 123 escalones. La distancia puede variar pero si tomamos Reforma a la altura del Auditorio entonces el trecho es de 11.7 km.



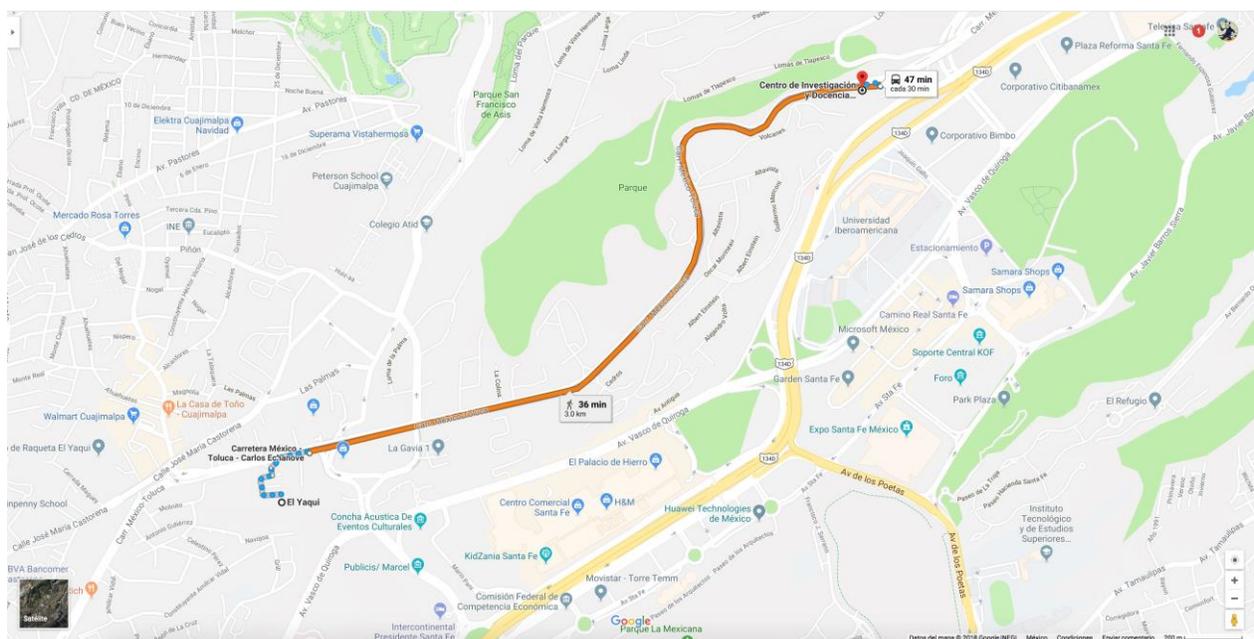
De Reforma al CIDE por prolongación de Reforma (Google Maps, 2018)

Si se opta por la Supervía, lo hace desde la zona Sur, de ahí tomará la salida a Santa Fe, el costo por viaje será de \$68, en total \$136 ida y vuelta. La distancia que se recorre es de aproximadamente 15.3 km. También existen camiones que salen desde el metro Miguel Ángel de Quevedo y que viajan por esta vía rápida hasta Santa Fe, asimismo se encuentran taxis colectivos, el costo promedio es de \$60.00 pesos.



De la Supervía Poniente al CIDE (Google Maps, 2018)

Si se viene de Toluca, Yaqui, Acopilco y todos los lugares cercanos al Pueblo de Santa Fe, debe irse por la carretera libre Toluca-México. De este lado también existe un estacionamiento, por lo que puedes aparcar el coche. De lo contrario los camiones hacen la parada en la entrada del CIDE. La distancia tiene una longitud de aproximadamente entre 3 y 10 km.



Del Yaqui al CIDE (Google Maps, 2018)

3.2 ¿Cómo llegaba al CIDE? Relatos autoetnográficos

Durante el 2015 trabajé como asistente de investigación en el CIDE. Como en este tiempo vivía en la Narvarte, procuraba llegar al paradero de Tacubaya y de ahí tomar un camión que me dejara en el km 16 donde se encuentra dicha institución. Como toda investigación, cuando dos años después realicé mi trabajo de campo, me percaté del problema en términos espaciales y corporales a los que me había enfrentado mientras laboraba en Santa Fe. No es que antes no me quejara de la distancia o del tiempo recorrido, sin embargo, no había reparado en mi propia experiencia de movilidad durante los trayectos para ir a trabajar.

El primer recuerdo que me viene a la mente cuando pienso en mi experiencia, es que a las 9:00 de la mañana todo es un caos para poder llegar y unas horas antes está peor. Primero tomaba el metrobús Centro Scop que me quedaba a cinco cuadras de casa, pero después decidí caminar de lado opuesto –por Eje Central– y desplazarme unas diez cuadras para llegar al metro Lázaro Cárdenas. Este cambio de estrategia se debió a que era mucho más rápido llegar a Tacubaya pues sólo me trasladaba cuatro estaciones, mientras que en metrobús eran aproximadamente diez, por lo que aumentaba el tiempo de caminata pero disminuía el tiempo de llegada al paradero. De ahí tenía que ubicar cuál camionero estaba “en el humor” de hacer parada en el km 16 de la carretera donde se encuentra el CIDE. Si bien en la página de esta institución te explican que cualquiera de los camiones te lleva, la realidad es que no todos quieren hacer la parada y aunque pasen forzosamente por el CIDE no todos se detienen. La respuesta que, por el momento, le encuentro a esta inconsistencia entre anunciar que habrá parada y no hacerla, tendría que ver con que detenerse en el CIDE es un tanto peligroso por la ubicación espacial, incluso habría que preguntarnos si el puente peatonal no fue construido al vapor de encontrar una forma de cruzar la carretera para que los estudiantes y trabajadores que utilizan el transporte público pudieran arribar. Aunque tuviera ubicados los letreros, antes de subirme siempre tenía que preguntar si hacían parada en este Centro. Había veces en las que un día me subía en un camión que decía Acopilco (o cualquiera de los otros mencionados) y al día siguiente me decían que los camiones con ese letrero no hacían parada en el CIDE, así que tenía que preguntar en otro camión y así sucesivamente.

Las ventajas del paradero es que casi siempre alcanzas lugar y la mayoría de las veces salen constantemente los camiones, si se llenaba uno, podría esperar un poco de tiempo e irme sentada en otro. En cuanto subía, preparaba mi cuerpo para dormir porque el tiempo es

inesperado, mínimo podría hacer 25 minutos, bastante buenos para una “pestañita” como coloquialmente se dice, pero si por alguna razón había mucho tráfico podría hacer hasta una hora. Conforme fue pasando el tiempo acostumbré a mi cuerpo a despertarse antes de la parada y lo logré porque el sentido de alerta lo tenía tan interiorizado que sin importar el tiempo dormida, siempre abría los ojos antes de llegar. Tenía que incorporarme a tiempo y hacer la parada con la debida precipitación o de lo contrario el chofer no se detendría en el cruce peatonal. Un par de veces –sobre todo al principio– no desperté en el momento adecuado y el camión me bajó hasta la siguiente parada. Recuerdo que caminé sobre la carretera mientras los coches circulaban a toda velocidad. Ahora que reparo en lo anterior, pienso que un automóvil pudo atropellarme porque de un lado está el barranco, del otro los condominios cerrados –que a veces tienen algo parecido a una acera que disminuye conforme se acerca una curva– y en medio el pavimento de la carretera. En cambio, si tocaba a tiempo el botón de bajada, el camión se detenía en una parada donde se encuentra un puente peatonal y una tienda en la que muchos estudiantes compran todo tipo de alimentos, en esta miscelánea también se rentan cuartos a bajo costo, pero de muy mala calidad, para los estudiantes. Entonces, subía el puente y del otro lado se encontraba el Centro de Investigaciones.

Esa fue mi descripción de lo que recordaba de mi trayecto hacia el CIDE y no cambió mucho mi percepción cuando realicé las notas de campo, pero sí profundicé en las experiencias de movilidad tanto para mí como para otras personas. He de decir, que constantemente me encontraba en la disyuntiva de mantenerme alerta y no dormirme en los camiones. Lo cual no es un hecho banal, porque el dormirse forma parte del habitar durante tantas horas de trayecto y de ver que la mayoría de las personas que van a tu alrededor también lo hacen, porque el camino se vuelve largo y a veces un poco tortuoso.

Lo que leerán a continuación es parte de los días de mi diario de campo para llegar al CIDE y de distintas experiencias de habitar la movilidad.

3.2.1 Cuando el tráfico inesperadamente cambia un día cualquiera para llegar a Santa Fe (23 de octubre de 2017)

Son las 9:30 de la mañana, salgo del metro Tacubaya y empiezo a contar mis pasos –son alrededor de 500 desde la salida del vagón hasta la puerta de la calle– en el camino me percató

que he subido y bajado escaleras (al menos tres). Las eléctricas no sirven, lo que me hace pensar en las personas con algún tipo de discapacidad y todo lo que implica que sorteen lo anterior (últimamente he avisado más mi vista y en cualquier metro encuentro el problema de la falla de las escaleras eléctricas). Justo en ese momento entra una joven con carreola a la que tienen que ayudar para bajar las escaleras, alguien carga el artefacto mientras ella sostiene al bebé, atrás viene una señora de la tercera edad a la que también le va a tocar bajar cuidadosamente.

Mi objetivo como todos los días que hago trabajo de campo es llegar al CIDE, hoy opté por tomar el metro a Tacubaya y tomar el camión en el paradero. Sin embargo, mi sorpresa es que hay una manifestación, lo que complica que los camiones bajen. Tacubaya está vacío, es muy raro verlo sin tantos camiones y personas formadas para subir, hasta el olor a grasa, comida y drenaje disminuye y reparo en que ese olor ya me parece natural o al menos así lo relaciono en este lugar.

Veo el teléfono y son las 10:15 de la mañana, por fin llega un camión, todos estamos formados. Subimos a éste y me doy cuenta que soy la primera que no alcanza asiento. Miro el reloj y son las 10:25 de la mañana, vamos 54 personas: 33 sentadas y 21 paradas. Tomamos una calle llamada Camino de los Toros, el conductor cierra las puertas antes de que un joven con gorra se suba. Como llevamos 15 minutos sin avanzar lo primero que se me ocurre es que nos van asaltar, eso o que yo misma reproduzco el prejuicio social sobre los jóvenes con gorra, no lo sé, pero lo que más llama mi atención es que el chofer actúa con rapidez y tranquilidad, nadie hace algún comentario sobre eso.

A mi lado va una mujer pintándose y haciendo malabares para que sus trazos queden precisos, al mismo tiempo escucho a una bebé que rompe en llanto. Algunas personas duermen desde que llegaron al asiento, otros van utilizando su celular y unos pocos van comiendo. Ya son las 10:55 de la mañana seguimos en el tráfico y ni siquiera hemos llegado a Constituyentes (la vía principal para acceder a Santa Fe), así que el camión dobla hacia la tercera sección de Chapultepec, ahí me llega una noticia en el celular sobre una manifestación en Hacienda, por fin encuentro la causa a este tráfico. El espacio cambia, salimos de zonas populares para arribar a casas de lujo, transitamos por Lomas Virreyes y Lomas Altas, subidas y bajadas que desembocan apenas en una parte de Constituyentes antes del famoso edificio conocido como “El Pantalón” por su estructura arquitectónica. Después de más de una hora de ir de pie por fin toco el timbre y entonces sí me cruzo para llegar al CIDE. Ya son las 11:45 a. m. y me siento agotada.

3.2.2 Retratos del habitar el transporte (10 de octubre de 2017)

Son las 8:30 de la mañana y subo al metrobús Etiopía, pasan cinco camiones que van hacia Colonia del Valle, por fin el sexto –después de 10 minutos– dice Tacubaya. Me percató que al menos tres mujeres van maquillándose, otras tres van durmiendo y a lado de una de ellas un hombre que también hace lo mismo, otra mujer escucha música y mientras lo hace se corta las puntas del cabello con los dientes. ¿Qué más forma de habitar que compartir acciones que podrían ser privadas como dormir o realizar manías que a los ojos de los demás resultan extrañas? Me da la sensación que por un momento todos llevan un hogar individual que se traslada con ellos a donde quiera que van. Aquí podemos pensar el *habitar* como sinónimo de cobijo y de sentirse arropado (Giglia 2012).

Mientras el metrobús avanza se escucha en las televisiones de este transporte la noticia de la búsqueda de un desaparecido durante el sismo del 19 de septiembre del 2017, algunos ponen atención y otros siguen con sus actividades. La mayoría de las personas bajan en Patriotismo, otros cuatro hombres suben y escuchan música con audífonos. Llegamos a Tacubaya, una reproducción sonora nos los avisa: “última estación del recorrido, ninguna persona debe permanecer a bordo”. Sin embargo, unos tres se quedan, es una táctica para alcanzar lugar, te subes una estación antes, te lleva a la última y cuando los demás se incorporan, tú ya tienes asiento. Esto funciona en algunas líneas que dan servicio continuo porque en otras te obligan a bajar.

Salgo del metrobús y cruzo Avenida Jalisco entre puestos de tacos, pan, gelatinas, calcetines, ropa, golosinas y refrescos. También hay charcos de agua sucia, camiones en doble fila, coches intentando salir del paradero y muchas personas –entre ellas yo– sorteando todo lo anterior.

Hoy tomo el camión de Acopilco directo, son las 10.36 a. m. y seguimos atorados en Observatorio, la mujeres van maquillándose y algunos jóvenes van dormitando parados, hasta que tocan el timbre para bajar a un costado de la Prepa 4 de la UNAM. Sin darme cuenta me quedé dormida y abro los ojos justo antes de Parque Lilas (plaza comercial), me sorprende cómo mi cuerpo ha aprendido a medir los tiempos, yo también tengo memoria sobre mi propia movilidad y mi forma de habitar el transporte.

3.2.3 Cuando no eres el chofer, pero el camión se vuelve tu lugar de trabajo: entre la venta y el ofrecimiento de protección al usuario (25 de octubre de 2017)

Ya estando en Tacubaya me subo al camión y detrás de mí un grupo de señores que venden dulces. Esta camarilla es muy característica porque “el jefe” tiene toda la cara tatuada y antes de pasarte a vender el dulce del día proclama algún tipo de reflexión: sobre ceder el asiento a adultos mayores y mujeres, sobre la protección que ellos dan para que no nos asalten, sobre la corrupción en el gobierno, etc. Reconozco al señor desde hace un par de años cuando trabajaba en el CIDE, así que de alguna manera me encuentro familiarizada con él, o más bien con ellos; ubico, al menos de vista, a muchos de los vendedores ambulantes que trabajan en los camiones que van a Santa Fe pero también a los que venden en los autobuses que bajan a Tacubaya. En realidad son los mismos, se organizan para cubrir todos los tramos de ida y vuelta.

En esta ocasión, el mensaje tiene que ver con los 15 años que llevan trabajando en los camiones y cómo él y su grupo, al llegar a una zona de la Ciudad de México controlan el lugar en beneficio de los usuarios, pienso inmediatamente en las disputas por el espacio y la sutil intimidación que él y muchos otros ejercen sobre los pasajeros. Es lo que coloquialmente se le conoce como “taloneo” pero ahora con un discurso mucho más perfeccionado. Ya no hablan sobre el tiempo en la cárcel y como se han reformado prefiriendo venderte algo que asaltarte (ni siquiera sé si han estado en la cárcel porque no hablan de eso). Por el contrario, ahora la charla tiene que ver con el trabajo que realizan para los usuarios: limpian el paradero y los asientos y la única forma de mantener aquello es por medio de la venta de dulces. Su voz es intimidatoria, mira a todos a los ojos para encontrar respuesta o sumisión, después su voz cambia y se vuelve la de un vendedor, esta vez son chocolates, que previamente sus compañeros ya nos repartieron, sólo pasan por el dinero o en su defecto a recoger el producto, muchos de nosotros les compramos. Al rededor de diez persona le compramos un chocolate por cinco pesos y otros cinco usuarios sacan una moneda de diez para llevarse tres chocolates. La mezcla de un espacio público privatizado, de mini extorsiones a cambio de protección, de la precariedad laboral, del trabajo informal cada vez más formal y de una cotidianidad sobre quiénes y cómo pueden ejercen el poder en el transporte público.

3.2.4 El CIDEBUS, el derecho consuetudinario y el respeto al derecho ajeno es la paz: éste es mi lugar (16 de octubre de 2017)

Son las 15:50 y la gente se empieza a formar en el exterior del CIDEBUS en un pequeño estacionamiento de lado de la carretera, me percató que el personal administrativo (la mayoría secretarías) se encuentra, algunos en la caseta, esperando a que den las 16:00 en punto para checar. Mientras que otros están ya formados a un costado del camión, apartando lugares para los colegas de la caseta, una especie de juego de ajedrez en el que se van intercambiar para al mismo tiempo proteger su lugar.

Dan las 16:00 horas y la fila empieza a avanzar, hasta adelante van las secretarías, si alguna de ellas aún no ha checado su salida o sigue formada, las otras le apartan los lugares de a lado. En medio van algunos académicos, casi siempre extranjeros (aunque no todos los son) y en la parte trasera el grueso de estudiantes que quiere bajar a las 16:00 horas. La política del CIDE es que sólo pueden ir personas sentadas, 32 para ser exactas. Dan las 16:10 horas, ya no queda ni un lugar vacío, así que sube el vigilante a contar y a desearnos buen viaje. Son las 16:25 p.m. y ya nos encontramos en el paradero de Observatorio, descendemos.



Ilustración 7 Contraste de viviendas entre Observatorio y el megaproyecto Santa Fe.

Lo que me gustaría resaltar es cómo uno habita también sus asientos, porque uno ubica su lugar y así se hace presente, de lo contrario si un joven estudiante quiere utilizar los puestos de adelante se siente fuera de lugar o si una secretaría se sienta hasta atrás se desubica del resto de las demás. Por eso es importante una de las nociones de *habitar* como el proceso de ubicarse a uno mismo dentro de un orden espacial (Giglia 2012). En este caso se trata de ubicar tu cuerpo en un lugar definido, lo cual refleja a su vez las relaciones de poder en este micro sitio, estas son legibles como un reflejo de –o una suerte de dialogo con– las relaciones vigentes en la institución ¿quién tiene derecho a sentarse dónde?

En la actualidad, existe una serie de conflictos entre las autoridades del CIDE, el chofer, algunas académicas y estudiantes frente a la medida prohibitiva de subir antes de la hora de salida. Los dirigentes del CIDE argumentan que así evitan que cualquiera aparte lugares, mientras que algunas académicas y estudiantes de posgrado cuestionan que eso de todas maneras pasa en

la fila, sumado a que no importa si llueve, hace frío o el sol pega muy fuerte, el chofer y los vigilantes no abren la puerta del camión hasta la hora indicada.

Aquí encuentro dos vertientes: la primera, si bien el CIDEBUS es completamente gratuito y permite subir a personas ajenas al CIDE, como yo, sin pagar alguna cuota; la realidad es que está diseñado para los trabajadores sindicalizados de esta institución, o al menos las negociaciones son entre las autoridades y el sindicato. La segunda, el personal administrativo y sindicalizado al intuir que este es un transporte principalmente para ellos, crean tácticas para no perder su lugar y apartar los de adelante porque son más cercanos a la bajada pero también porque sentarse de esa manera refleja inconscientemente el problema de clase ¿quiénes son los que llegan más temprano y quieren salir a su hora, después de ocho horas de trabajo? ¿a quiénes les descuentan el día sin llegar tarde? ¿el lugar donde uno se sienta refleja simbólicamente la clase a la que se pertenece? ¿cómo y dónde tenemos ubicada a nuestra juventud?

3.2.5 El paisaje es más bonito en prolongación de Reforma, pero la subida al CIDE es un infierno (17 de noviembre de 2017)

Son las 8:45 a.m. bajo del metro Revolución y camino hacia la calle de Tomás Alva Edison en la colonia San Rafael, allá me quedé de ver con una asistente de investigación del CIDE con la que recorreré el camino para llegar. A las 8:50 horas le aviso que estoy abajo de su casa, caminamos un par de cuadras hasta llegar a Insurgentes y ahí doblamos a la izquierda con dirección al sur, es viernes y mucha gente camina igual que nosotras. Me sorprende cómo en contraesquina del Sanborns La Fragua un vendedor de un puesto de periódicos nos desea buen día a todos los que caminamos a prisa por esta acera, pienso que eso rompe por unos segundos con el estrés de ir ensimismados por llegar a tiempo. Pasamos el Senado y doblamos hacia Reforma, ahí está la parada que te lleva a Santa Fe, uno debe tener cuidado de no tomar el RTP que diga km 13 ó te dejará antes de la torre Arcos Bosques I, mejor conocida como el “Pantalón”.

El RTP que nos lleva al CIDE dice Centro Comercial Santa Fe, hoy nos subimos al mixto y cuesta \$4.00 pesos, el de mujeres es más cómodo y cuesta un peso más caro, sin embargo, en ese momento no pasa. El autobús va lleno y mi acompañante me va contando sobre las tácticas que hace para encontrar asiento, lo más común es irse hasta atrás. Al llegar a la parada de Auditorio el camión se vacía lo suficiente para encontrar dos asientos, vamos cambiando de

paisaje, flores de noche buena, corporativos, Chapultepec, casas grandes y lujosas hasta que voy reconociendo el paisaje lejano de Santa Fe.

Vamos relativamente rápido hasta que un semáforo nos detiene más de cinco minutos, mi compañera lo nombra el semáforo de la muerte porque está muy cerca y a la vez muy lejos nuestra bajada. Es decir, podríamos bajar y caminar unos 30 pasos para cruzar la avenida pero el autobús solo abre las puertas en lugares específicos, por lo que estamos atrapadas hasta que el camión logre llegar al punto permitido.

Descendemos en la parada de Paseo de Tamarindos y ahí empieza mi vía crucis, trato de ir a su paso pero me doy cuenta que ella está acostumbrada a hacerlo diario y yo por el contrario, casi siempre he llegado al CIDE por el lado de la carretera. Caminamos por la acera pero el trayecto es de subida lo que pone en duda mi fuerza y resistencia física, muy cerca se ve el logo del CIDE, sin embargo me parece muy lejano ahora que camino, en realidad son escasos 100 metros los que nos separan de la parada a la entrada de este Centro, pero a mí se me hace eterno.

Por fin llegamos, ahora toca subir una pequeña rampa y acercarnos a las escaleras, son cuatro pisos con 123 escalones en total, sumando las de la entrada del CIDE para subir a la explanada. Pero ella me enseña otra trampa, evitarnos el último piso y cruzar por el estacionamiento, no dejo de jadear y siento que el corazón se me va a salir del pecho. Más allá de cuestionarme la poca condición física que tengo, pienso en quiénes pueden subir estas escaleras, claramente alguien con discapacidad no.

3.3 Breve introducción a la movilidad y el género

La encuesta realizada a los trabajadores y estudiantes del CIDE me permitió ubicar quiénes serían mis sujetos de estudio para abordar la movilidad cotidiana para arribar a Santa Fe. Como ya señalé con anterioridad, realicé 21 entrevistas a profundidad: siete académicos (4 mujeres y 3 hombres), siete trabajadores administrativos (5 mujeres y 2 hombres), tres trabajadores de servicios generales (2 hombres y 1 mujer) y dos estudiantes (1 mujer y 1 hombre).

Estas entrevistas me permitieron comparar y describir el trayecto de las personas con una misma ocupación profesional pero diferenciándolas con el género. Éste último también es clave

para entender los espacios urbanos y además porque éste se encuentra enraizado en la estructura de la sociedad. De esta manera, el género “[...] no sólo contribuye a definir las prácticas, comportamientos y roles esperados para las personas, sino que se desarrolla a través de prácticas cotidianas incluyendo patrones de viaje y prácticas de desplazamiento diferenciales [...]” (Soto 2017: 128).

En este sentido las prácticas de las múltiples movilidades reflejan también desigualdades de género que llegan a ser invisibles y naturalizadas al momento de movernos. Jiron advierte que éstas “[...] pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales, y socioeconómicas de movilidad. Las consecuencias que tiene la movilidad se pueden percibir al analizar desde una mirada de género la experiencia de moverse o no por la ciudad. (Jirón, 2007: 182).

A continuación describiré dos ejemplos de cada ocupación, comparando a un hombre y a una mujer y así intentaré plasmar sus diferencias, comportamientos, prácticas y movimientos en la metrópoli.

3.4 ¿Cómo se mueven los académicos del CIDE?

★□CH tiene 41 años y es profesor de Escritura y Argumentación desde hace 8 años. Durante mucho tiempo vivió en la colonia Postal cerca de Eje Central y para arribar al CIDE tomaba el metrobús de la línea 2, en Centro Scop, dirección a Tacubaya. Una vez presente en el paradero de esta estación buscaba algún camión que lo dejara en el CIDE pero desde hace unos tres años eso le fue imposible por la cantidad de gente que se movía, tanto en el metrobús como en los camiones, por lo que decidió comprar un coche para poder desplazarse a su centro de trabajo.

Al principio estaba bien, recuerdo hace siete años, era razonable los tiempos, la cantidad de gente. Pero después de dos ó tres años de vivir ahí, ya fue prácticamente imposible por la cantidad de gente, la cantidad de autos; tuve que cambiar los horarios con los colegas, de hecho comprar un auto porque ya el metrobús no era opción, debido a que todos los días estaba lleno, entonces había que esperar como tres o cuatro camiones para poder abordarlo. (CH, académico, 29 de noviembre de 2017).

Al comprarse el coche decidió compartirlo con otros dos colegas que también iban a dar clases a esta institución, sin embargo, ahora se enfrentaban a otro problema: salir muy temprano para evitar el tráfico. Todas las mañanas tenían que salir a las 6:00 a.m., lo que implicaba que él se levantara una hora antes, a las 5:00 horas, para bañarse y arreglarse. Como salían a una hora en la que no había tráfico, a las 6:20 a.m. ya se encontraban en el CIDE, de lo contrario, si tenían que dar clases en la tarde o a última hora pasaba un imprevisto, tenían que esperarse hasta las 21:00 ó 22:00 horas.

Entonces sí, hacíamos 20 minutos, a las 6:20 estábamos aquí, en realidad el trayecto es sencillo, directo y rápido si venimos en coche a esa hora, no hay tráfico, pero el problema es que no nos podíamos quedar tan tarde porque estábamos completamente agotados ¿no? a las seis de la tarde ya habíamos cumplido 12 horas de estar despiertos, y si no teníamos que quedar hasta las ocho o diez de la noche... ¡era demasiado! y además teníamos que esperar a que fueran las nueve o diez de la noche para poder regresar también ¡Prácticamente estábamos atrapados en Santa Fe! (CH, académico, 29 de noviembre de 2017).

Fue entonces que CH decidió mudarse a la San Miguel Chapultepec porque el acceso para Santa Fe es más fácil, pasa un camión que lo deja a un lado del CIDE. Pero de igual manera, tenía que esperar a que la hora de tráfico disminuyera, entonces tomaba el camión a las 10:30 a.m. Con el paso del tiempo se percató que esto tampoco le funcionaba, así que decidió nuevamente cambiar de hogar, ahora vive a siete minutos del CIDE en unos edificios residenciales un poco más arriba del lugar de trabajo, sobre la carretera México-Toluca.

Ahora se para a las 8:00 de la mañana y en media hora ya se encuentra en el CIDE listo para desayunar en el comedor, porque esta institución proporciona comidas a muy bajo costo, tanto para alumnos como para profesores. Lo anterior le ha permitido tener una mejor calidad de vida. Antes vivía enfermo de las vías respiratorias y él lo relaciona con lo extenuante que era el tiempo de traslado.

Mi tiempo, mi calidad de sueño se incrementó enormemente. Yo me estaba enfermado, estaba teniendo problemas de salud todo el tiempo, de la garganta, además por el smog ¿no?, esta exposición al humo todos los días. Y eso se terminó una vez que me mudé. Eso es lo positivo, y al llegar a casa normalmente sí tengo más tiempo de hacer cosas, por ejemplo, estoy haciendo otro

doctorado en la Ibero, entonces me dio tiempo de continuar con la tesis. O sea, yo llego todas las tardes, no sé, a las siete de la noche a la casa, sin cansarme por el trayecto, y me pongo a trabajar en la tesis hasta las 11:00 de la noche, algo que era prácticamente inconcebible cuando estaba viviendo más lejos (CH, académico, 29 de noviembre de 2017).

Sin embargo, a pesar de que llega a las 19:00 horas a su casa, éste tiene que usar el coche porque vive sobre la carretera, lo que implica que caminar se vuelve arriesgado por los choques y los atropellamientos. Eso ocasiona que la ida al CIDE sea muy rápida, pero el regreso a su casa sea más lento, de media hora a una hora. Durante este trayecto, decidió practicar inglés puesto que se acercaba la fecha de su examen *TOEFEL*, así que durante esa hora escuchaba audios y radio en inglés, CH comenta que eso le funcionó muy bien porque pasó con calificación alta la parte de *listening*. Esto también es un claro ejemplo de cómo se habita el transporte y como las personas crean tácticas para habitar los tiempos de tráfico, en este caso una clase de inglés en movimiento. En esta apartado percibimos que se puede hacer referencia al *habitar* en los dos sentidos: como sentirse cobijado en su coche frente a las horas de tráfico y hacerse presente en este espacio apropiándose de prácticas cotidianas que podría hacer en la comodidad de su casa o en el salón de estudios mediante escuchar audios en inglés.

★□ML tiene 32 años de edad y trabaja en el CIDE desde hace seis años como profesora de Escritura Argumentativa, vive por metro Mixcoac y desde hace dos años es mamá de una niña. Todas las mañanas se despiertan a las 8:00 de la mañana para desayunar y jugar juntas, entre todo eso también se baña, se arregla y prepara algunas cosas que dejó pendientes un día antes para dar las clases. Cuando son entre las 9:30-10:00 horas, se alista para salir al CIDE (si bien depende del semestre y el horario de clases que le den, prefiere dar las asignaturas en la tarde para tener las mañanas libres con su hija). Ella tiene coche pero lo comparte con una alumna y otra profesora que viven por los mismos rumbos. Así que siempre hay alguien que la acompañe en el trayecto de lunes a jueves, porque los viernes casi nadie sube al CIDE.

Emprenden el viaje dependiendo del tráfico y de los que diga *waze*, algunas veces se van por las Águilas, otras por el antiguo camino a Santa Fe, algunas otras por Observatorio o por Centenario y como última opción extrema la Supervía. Prefiere las Águilas porque el Camino de Centenario le genera miedo, implica baches y muchos topes por lo que siente que se puede

quedar atrapada, además este año compró una camioneta de mamá, como ella la nombra, y le genera agorafobia no poder moverse de la calle y que la asalten:

También se puede subir por Centenario, pero hay muchísimos topes y hay partes donde te quedas atrapado, o sea, te quedas totalmente bloqueado. Compré un coche nuevo este año y sí fue una diferencia de ¡no! por aquí ya no vengo. Con el otro coche no me preocupaba tanto, porque era viejito, no llamaba la atención y era un coche pequeño, ahora tengo una camioneta de mamá. Entonces por Centenario ni subo ni bajo, es muy angosto, hay muchos bloqueos, no hay forma de moverse a ningún lado, entonces, no. La supervía tampoco me parece la cosa más maravillosa, hay gente que va muy rápido, y en los túneles, pues, si hay un accidente... ¡no hay pa' donde moverte! Me gusta pasar por Las Águilas, hay varios comercios, lugares donde te puedes parar. Además, es muy práctico para mí porque puedo pasar a comprar fruta, está el de los tamales, puedo resolver la cena, está el cerrajero y puedo sacar la llave, o sea, como que puedo resolver muchos pendientes en el camino. Me gusta Las Águilas por el horario en el que subo (ML, académica, 29 de noviembre de 2017).

En un día común, se tardan aproximadamente 45 minutos en llegar, siempre van platicando a excepción de cuando ella va sola y entonces pone la radio para distraerse. De regreso a casa, sale entre 17:30-18:00 horas y hace aproximadamente lo mismo que de ida. Llega a casa y juega nuevamente con su hija, quien se queda al cuidado de su nana toda la mañana y parte de la tarde. ML y su hija toman el té y esperan a que llegue su esposo aproximadamente a las 20:00 horas para cenar.

Más tarde, dependiendo de lo que la niña quiera, a veces uno le lava los dientes, el otro la baña, unas veces ella lee el cuento antes de dormir y otras veces él. Después de dormir a su hija, ML y su esposo se ponen a ver una serie, alrededor de una hora, porque él se para a las 5:30 de la mañana, cuando se va a dormir, ella se apura con algunos pendientes y a las 12:00 horas se duerme.

Ella piensa que gracias a la nana quien también le ayuda con la limpieza del hogar y a que cuentan con dos coches, puede convivir más tiempo con su hija y realizar sus actividades como académica. Ahora se encuentran en un dilema porque la niña pronto deberá ir al kinder y no saben si dejarla en un lugar cercano a casa, aunque nadie trabaje por esa zona, o llevarla a una

escuela en Santa Fe y acostumbrarla a los ritmos de trabajo que conlleva trabajar ahí. Cuando ML piensa en la movilidad de Santa Fe menciona que:

¿Sabes? cuando pienso en la movilidad en Santa Fe, la primera imagen que me viene a la mente es como éste Tic, Tac, Tic, Tac, como el conejo de Alicia en el País de las Maravillas porque te manejas por horarios. Si sales a comer a la 13:00 puedes moverte rápido y llegas. Si sales a comer a las 14:00, hora godín ¡olvídalo! o sea, es más fácil que pidas algo y eso es como mucho la sensación, estás contrarreloj. Y de nuevo es esta idea del Tic, Tac, Tic, Tac, Tic, Tac. Yo estoy contra reloj todas las tardes, porque salir a las 18:30 es una cosa, salir a las 19:00 ¡es peor!, salir a las 17:30, entonces estoy como: ¡tengo que acabar todo, tengo que acabar todo para salir lo más rápido posible! O de plano llamar a mi esposo decirle vete tú hoy [más temprano a casa], porque yo me voy a tener que quedar y salir a las 9:00 de la noche (ML, académica, 29 de noviembre de 2017).

3.5 ¿Cómo se mueven los trabajadores administrativos?

★□AL tiene 24 años, ha trabajado en distintas áreas del CIDE. Como auxiliar de contabilidad y hoy día como asistente de investigación. Su caso me fue muy revelador: aunque vive en la delegación Cuajimalpa –San Lorenzo Acopilco– aproximadamente a 10 km del CIDE, si pensáramos sólo en la distancia debería de tardarse no más de 20 minutos, pero por las construcciones del tren Interurbano –que viajará de Toluca a metro Observatorio y viceversa– llega a demorarse hasta hora y media para bajar a trabajar, como coloquialmente le dice.

AL se levanta entre 6:30 y 7:00 de la mañana, dependiendo de qué tan cansado se encuentre, se arregla, desayuna y espera a que den entre las 8:20 y 8:30 horas, para evitar la entrada de los niños a la escuela y así tomar el camión menos saturado. Como cualquier habitante de la ciudad prevé lo impredecible, si hay tráfico en la entrada de las casetas (México-Toluca ó La Venta-Chamapa) tardará un hora en arribar al lugar de trabajo. Si le sumamos las obras de construcción, son otros 45 minutos de estar en el tráfico.

Llega a las instalaciones del CIDE alrededor de las 10:30 de la mañana y como el horario de trabajo no es tan riguroso –en el que deba checar tarjeta– le permite incluso arribar a las 11:00

horas. Si su jefe lo requiere más temprano, por ejemplo a las 9:00 de la mañana, entonces él tendrá que salir entre 7:00 y 7:30 a. m.

Durante sus trayectos, atiende cosas de sus estudios o correos del CIDE pero lo que más hace es escuchar música para distraerse. Dormir no es algo posible porque si existe alguna marcha o accidente que detenga por completo el tráfico, no le quedará otra alternativa que bajarse del camión y caminar hasta encontrar un taxi o ruta alternativa. A lo anterior se le conoce como la copresencia de Goffman, en la que los actores tendrán una interacción cara a cara con otros, lo que definirá sus comportamientos, emociones, convivencias y acciones en los distintos escenarios.

Por las tardes estudia Administración de Empresas en la Universidad Mexicana, ubicada en Polanco, sale de trabajar entre 18:30-19:00 para llegar a clase a tiempo, ésta inicia a las 20:30 de la noche. Para bajar del CIDE toma un camión que lo deja en el puente de la CONAFRUT (carretera Toluca), como aquí se encuentra un paradero, toma otro autobús que se va por Reforma. Estos últimos pasan cada media hora por lo que espera entre 20 y 25 minutos para subirse.

Durante su trayecto también escucha música y evita dormirse porque ha visto cómo sustraen las pertenencias de aquellos que dormitan. Al llegar a la zona de Auditorio desciende y camina hacia su escuela que está muy cerca. La clase termina a las 22:10 horas, camina nuevamente de regreso al metro Auditorio y de ahí toma un camión que lo deja en metro Chapultepec y a su vez otro que sube a Santa Fe. Sin embargo, por las obras del tren Interurbano los camiones ya no quieren subir y aunque en teoría dejan de dar servicio a las 23:00 horas, AL ha llegado 22:40 y ya ni siquiera se encuentra el hombre del checador.

Por esta situación, AL tiene que tomar el metro Chapultepec dirección Observatorio y bajarse en Tacubaya. Al salir del metro busca el primer camión que lo acerca a la zona del Yaqui, para tomar ahí otro camión, taxi colectivo, taxi o *Uber* para regresar a su hogar. La elección del transporte nuevamente depende del horario, si son las 23:30 y el camión no pasa, tendrá que buscar otra alternativa porque seguramente ya se fue el último.



Ilustración 8 Construcciones del tren Interurbano en la carretera México-Toluca.

En teoría, AL estaría llegando a las 12:00 a su casa pero últimamente por las obras está arribando alrededor de la 1:00-1:30 a.m. Incluso menciona que como los trabajadores de construcción se encuentran en mayor actividad en la madrugada, la carretera está parada y ha tenido que bajarse y caminar hasta su casa. Cuando pasa eso, toma fotos de lo que es caminar entre construcciones, como la que ven en este apartado. Regresa a casa y se prepara algo de cenar. Se duerme a las 2:30 a. m. para levantarse nuevamente a las 7 a.m.

Últimamente ha pensado en pedir un préstamo para comprar un automóvil, para él implica tener mayor libertad de movilidad y aunque el tránsito no cambia, si la manera de desplazarse porque le reduciría el tiempo de traslado, sobre todo cuando regresa de la escuela.

La ventaja aquí sería el hecho de que ya no generas tantas paradas que generas en un transporte público. La otra es que muchas veces ese transporte público no puede o no tiene la alternativa de tomar otra ruta para que sea más fácil, más viable [...] y en el carro tú puedes meterte por donde quieras, no haces tantas paradas y es más rápido en la cuestión de llegar ¿por qué? dices “bueno, a lo mejor aquí yo encuentro en cierta calle media hora de tráfico ¿no?” y te lo indica el GPS, te da otra opción donde te vas a hacer menos tiempo y puedes llegar más rápido, y tienes la misma ventaja al regresar porque conforme sales de la escuela, de tu trabajo, en donde estés, el hecho de regresar en carro y salir a una vialidad que esté libre, me estaría aventando 35 minutos desde Polanco hasta donde yo vivo (AL, Asistente de investigación, 1 de diciembre 2017).

★ VF tiene 45 años y trabaja en la Biblioteca del CIDE desde hace 25 años. Hace un año se mudó al km 8 de la Calzada Vallejo, por el norte de la Ciudad. Todos los días debe salir a las 6:00 de la mañana de su casa pero se levanta dos horas antes, a las 4:00 a.m. porque prepara el desayuno de sus hijos y su esposo, arregla algunas cosas del hogar y además se baña y se alista para salir puntual de éste.

Toma el metrobús Santa Rosa y se baja en la estación Balderas, de ahí toma el metro con el mismo nombre hasta la estación Juanacatlán. Sube las escaleras y afuera del metro se encuentra una parada del CIDEBUS. Debe estar a más tardar a las 7:10 de la mañana, de lo contrario lo perderá. En este nuevo hogar llega temprano para tomar el autobús pero durante mucho tiempo vivió en Xochimilco y era bastante común que lo perdiera porque el transporte público en esta zona es más complicado, los microbuses van muy llenos y además el tráfico aumenta porque todos invaden los carriles.

[...] es muy complicado el sur, por el mismo transporte público, los microbuses pasaban llenos, no me hacían parada o no pasaba, tardaban en salir. Yo ahí perdía tiempo y de este lado de la ciudad me agrada porque el metrobús tiene que pasar, y se tienen que abrir las puertas, no hay de que no te abro porque no hay lugar, abre las puertas y te metes. Para a la hora que yo salgo y como es la segunda estación de la base, yo lo agarro perfecto (VF, trabajadora administrativa, 29 de noviembre de 2017).

A pesar de que en Xochimilco ya la conocían y ahora reside en el lugar donde vivió su infancia, siempre está atenta de que no la vayan a asaltar, sobre todo en el cambio de horario cuando amanece más tarde.

Pero ahora que regresé, justo a ese mismo lugar [de la infancia] pues ya todo ha cambiado, la gente que yo conocí, ya no la he visto, ya todos crecieron y se fueron, o sea, es gente que yo no conozco. Yo no sé por qué, pero yo salía con mucho miedo de ahí [calzada Vallejo] y siempre volteando, y salía corriendo con el miedo de que alguien me fuera a seguir. Además el cambio de horario y todo, más oscuro ¡y solo! y luego se descomponen la luz pública, entonces más oscuro pero, al pasar el tiempo, ahorita ya tengo más confianza, salgo más tranquila, ya no salgo con el corazón [acelerado], se me salía. Cuando yo llegaba a la estación del metrobús yo ya me sentía como aliviada ¿no? y ahora ya tranquilo todo (VF, trabajadora administrativa, 29 de noviembre de 2017).

Durante su trayecto en el metrobús lee, incluso parada puede manipular perfectamente su libro; en el CIDEBUS no siempre lo logra porque los chóferes apagan la luz en la mañana, entonces intenta dormir. Sale a las 16:00 horas de trabajar y toma nuevamente el CIDEBUS que la deja en metro Observatorio, toma éste y se baja en la estación Juanacatlán. Mientras tanto su esposo la está esperando en el coche para regresar a casa juntos, aunque ella cree que el camino es más rápido en realidad hacen aproximadamente lo mismo, entre hora y media y dos horas pero el imaginario de ir en el coche le parece menos agotador.

Voy llegando entre 17:30, 17:40, dependiendo, bueno, normalmente no hay tráfico, sí el tráfico es lento, pero avanza, avanza, no hay semáforos en todo el circuito, entonces, va lento pero

constante, llegamos perfecto. A menos que haya tráfico, como ayer, entonces sí son 2 horas. (VF, trabajadora administrativa, 29 de noviembre de 2017)

A veces durante su trayecto de regreso se detienen a comprar en el supermercado lo que falta de despensa, si es más temprano a la cremería. Cuando llega a casa prepara la cena tanto para ellos como para sus hijos, después ve noticias y a las 22:00 horas el cansancio le obliga a dormir.

3.6 ¿Cómo se mueven los trabajadores generales?

★ JP, tiene 43 años y trabaja en la División de Estudios Jurídicos en servicios de mantenimiento, tiene 20 años trabajando en el CIDE pero apenas lleva un año laborando en esa división. Inició boleando zapatos a los académicos y poco a poco se fue ganando la confianza hasta que le otorgaron una plaza:

Yo trabajaba en el Hipódromo, boleando, y me comentó el señor [Zarate, su jefe inmediato] que si no me interesaba venir aquí a dar grasa, y le dije que sí. Era un viernes y el lunes ya estaba aquí trabajando, hice mi cajón para bolear. Me citaron a las 8:00 de la mañana y llegué puntual y pues estaba el CIDE, ora sí que no había tantos edificios tampoco. Una vez boleando los zapatos del Dr. Elizondo, le comenté muy respetuosamente si había otro trabajo, que sabía hacer mantenimiento. Entonces le pedí una oportunidad y si me la otorgó, luego, luego. Me envió con un contador, y ya nomás llegué con él y me dijo "¡felicidades, ya eres uno del CIDE!" Y ya, ahorita ya [llevo] 20 años (JP, trabajador servicios generales, 27 de noviembre de 2017).

Vive en los Reyes la Paz, municipio del Estado de México, de lunes a viernes se levanta a las 4:30 horas, se toma un café o té, se baña, se viste y a las 5:00 sale de su casa. Toma una mototaxi –ya que asegura que a esa hora lo pueden asaltar porque todavía no amanece– que lo lleva a la estación Los Reyes de la línea A del metro. Su segundo destino es la estación de Pantitlán de la línea 9, una vez que logró meterse al vagón, porque esa estación es muy complicada a esa hora por la cantidad de personas que desplazan del Estado de México a la

Ciudad para trabajar, y ya que pudo conseguir un asiento, se duerme el tiempo que le queda hasta llegar a Tacubaya:

A las 5, empieza [a funcionar] el metro y ya cuando llego va el segundo, pero ya va toda la gente parada, a las 5:13. Ya no se puede sentar uno, incluso ya ve que cuando va más lleno, hasta lo empujan a uno, ora sí que hasta lo meten a fuerzas (JP, servicios generales, 27 de noviembre de 2017).

La tercera parada es en Tacubaya y de ahí toma un camión que lo deja a un costado del CIDE. Son las 7 de la mañana, así que desayuna en el comedor del CIDE que abre a las 8 de la mañana, realiza sus labores cotidianas de limpieza, come a la 12:00 y las 15:00 horas está listo para regresar a su casa. Como el camión del CIDE sale una hora después, prefiere ganar tiempo y tomar un camión en la carretera que lo lleve a Tacubaya u Observatorio, una vez que se encuentra en cualquiera de las dos estaciones recorre toda la línea hasta Pantitlán y después transborda nuevamente a la línea A y se baja en la estación los Reyes y camina a su casa.

El trayecto de regreso se le hace mucho menos pesado porque va acompañado de dos de sus compañeros que viven por los mismos rumbos y van “cotorreando”, como él refiere. Ya que se encuentra en su hogar, le ayuda a su esposa con algunas labores del hogar porque ella trabaja en un kinder haciendo quesadillas, y no hay quien haga la limpieza en la mañana porque sus hijos estudian.

Los trabajadores de servicios generales también laboran medio día los sábados, se encargan de lo que no pueden hacer los días entre semana, cuando mayor concurrencia hay en el CIDE de estudiantes, profesores, etc. Además se le paga doble el día y esto hace que muchos acepten la oferta. Como es fin de semana y no hay comedor, las autoridades les pagan la comida siempre y cuando esté facturada, así que alguno de ellos sale a comprar al Yaqui o a Observatorio. El itinerario está tan establecido de lunes a viernes, que los sábado emplean otra rutina cuando estos pueden salir del CIDE e incluso comer otro tipo de alimentos como pozole o tortas lo que reivindica los cambios en la cotidianidad de la semana. Lo anterior me hace cuestionarme cómo influye la rutina y los horarios en las múltiples experiencias de movilidad.

No, ya sí, sí tenemos que regresar, haga de cuenta que vamos como cinco o seis compañeros, ó dos ó tres, entonces uno ya va por las tortas y los demás nos quedamos trabajando, ahora sí que

al que le toque ir, ya cuando llega el compañero, pues ya comemos, pero no, no sé, comemos a las 11 (JP, trabajador servicios generales, 27 de noviembre de 2017).

Esos son los únicos momentos que los trabajadores de servicios generales salen del CIDE, porque en respuesta a un desplazamiento demasiado complicado, sobre todo de lado de Santa Fe, las autoridades han implementado la mayoría de los servicios más urgentes: hay un cajero BANORTE (El CIDE paga a través de este banco), una librería del Fondo de Cultura Económica (FCE), un comedor que sirve desayunos a partir de las 8 de la mañana y comida desde las 12:00 horas por \$19.00 si es que uno cuenta con credencial de trabajador, académico o estudiante. También se encuentra otro comedor exclusivamente para académicos que está subsidiado, así que la comida cuesta \$60.00. Se vuelve exclusivo porque, como diría Bourdieu, hay efectos de lugar y no todos se sienten cómodos comiendo a lado de los profesores ni ellos al lado de sus alumnos. Si bien, el precio es bastante modesto en comparación a otros precios, los jóvenes y trabajadores prefieren pagar menos y comprar sus alimentos en el comedor general.

Tener los servicios más requeridos ayuda a la comunidad que trabaja o estudia en el CIDE a resolver los problemas inmediatos de encontrarse en un espacio insular. Sin embargo, se vuelve un paliativo frente al problema de la desigualdad económica, social pero también de una construcción sobre un espacio en el que caminar no es lo común.

★ MT tiene 21 años y trabaja, desde hace dos meses, como policía en el CIDE. Vive en el centro de la Ciudad de México, en la Delegación Cuauhtémoc, con su mamá y su hija de tres años. Se levanta a las 5:00 horas, se baña, se arregla, desayuna y sale de su casa una hora después, a las 6:00 a.m. Camina hacia el metro Lagunilla y se baja en Buenavista para tomar el CIDEBUS. Llega aproximadamente a las 7:30 de la mañana, a pesar de que ella entra media hora más tarde prefiere arribar con anticipación y afortunadamente este camión llega antes de las 8:00 a.m., de lo contrario le descuentan el día y la regresan a su casa.

Su horario de trabajo es de 12:00 horas continuas y durante ese tiempo la emplean en distintos lugares del CIDE: a veces hace rondas en el edificio, otras se encuentra en la entrada de la puerta de Prolongación de Reforma, algunas en la caseta de la entrada de la carretera, y otras tantas veces en los espacios comunes. Pero lo que ella no se da cuenta –o al menos no hace

mención sobre ello— es que su cotidiano es permanecer la mayoría del tiempo parada y en movimiento.

A las 20:00 horas cuando termina su turno, MT toma un camión que la lleve al metro Observatorio porque el autobús del CIDE parte minutos antes. A pesar de que no le gusta el paradero de Observatorio lo camina con cuidado, entra al metro, recorre la línea hasta San Lázaro, de ahí transborda a la línea B y se baja en metro Lagunilla.

Al llegar su casa, se hace cargo de su hija, durante las mañanas la mamá de MT le ayuda a llevarla a la escuela, recogerla y darle de comer. Pero a la 21:00-21:30 horas cuando ella regresa, procura estar al tanto de la niña:

Ah, cuando llegó a mi casa [hago] muchas cosas. Primero, bueno tengo que revisar si le dejaron tarea a mi hija y todo, Entonces pues ya me quedo con ella y en lo que acabo pues la tengo que dormir y ya cuando se duerme, otra vez tengo que preparar mis cosas para llevármelas mañana (MM, policía auxiliar 27 de noviembre 2017).

MT prepara su ropa y su comida porque le es más barato llevar su tupper y además porque no tienen horarios fijos para comer. Desde la hora que llega, no descansa y se va durmiendo a las 12:00 a.m. para volver a despertarse al día siguiente a las 5:00 horas.

Como los trabajadores generales del CIDE, también los policías deben de ir a trabajar los sábados medio día. Pero a diferencia de la anterior narración, MT se despierta temprano, 4:30 a. m. porque ese día no hay camión del CIDE y tiene que irse por cuenta propia. Además, como son trabajadores externos a esta institución no les pagan jornada doble, por lo que no hay ningún estímulo para ellos.

Durante sus trayectos, tanto en el CIDEBUS como en el metro y camiones, ella ocupa su tiempo de distintos modos: muy en la mañana duerme y minutos antes de bajar del camión le llama a su hija que a esa hora va despertando; cuando va en los camiones o en el metro escucha a la cantante Mon Laferte.

Para ella, la movilidad no es pesada porque se hace rutina y entonces te acostumbras. Yo diría que sigue siendo agotadora pero recreamos tácticas para vivir en ella, moldearla y habitarla, lo más que se pueda a nuestras necesidades.

3.7 ¿Cómo se mueven los estudiantes?

★ GM tiene 20 años y desde hace dos años estudia Derecho en el CIDE, su residencia familiar está ubicada en el Estado de México, en Cuautitlán, pero por motivos de traslado a la escuela, decidió moverse más cerca del lugar de estudio, en Lomas de Vista Hermosa. Desde el principio de la carrera optó por vivir lejos de sus padres porque calculó los trayectos por GPS y diariamente llegaba a realizar hasta 6 horas en el traslado. En cambio, en su nueva residencia sólo realiza 15 minutos desde la parada hasta el CIDE.

Siempre sale con tiempo por cualquier eventualidad y sus horarios dependen del semestre y las clases que le asignen. Si tiene clase a las 9:00 a.m., se para a las 8:00 de la mañana, se alista y procura comer algo rápido, en 5 minutos para salir de su casa y caminar a la parada. Durante el trayecto realiza actividades distintas; rara vez lee, al menos que el trayecto sea hacia Cuautitlán, prefiere escuchar música y planificar lo que realizará el resto del día. Come en el CIDE y no tiene un horario de salida. Como vive muy cerca no realiza tanto tiempo en trasladarse, aunque por la zona en la que reside debe tomar dos camiones, el primero lo baja de la escuela y el segundo lo toma dirección contraria para nuevamente acercarlo a su casa.

Los sábados se regresa al Estado de México porque para él los viernes son imposibles para moverse en la Ciudad y sobre todo de polo a polo. Así que a primera hora del sábado toma un camión que lo lleve al metro Tacubaya dirección Chapultepec y desciende en Balderas para transbordar a la línea 3 y nuevamente bajarse en Guerrero para volver a transbordar a la línea B rumbo a Buenavista y de ahí tomar el tren Suburbano con destino a Tultitlán. Como son varios transbordos, si tiene tiempo prefiere tomar un camión para subir al Centro Comercial Santa Fe y de ahí tomar un camión que lo baja al metro Balderas. Aunque tenemos la percepción de que los sábados hay menos tráfico, en realidad comienzan a volverse un viernes chiquito, GM viaja hora y media si no hay tráfico, pero si el sábado está movido, como lo expresa él, realiza un trayecto aproximado de 3 horas promedio.

Los domingos prefiere regresarse a su casa estudiantil, y procura no hacerlo el lunes temprano porque si no el trayecto se vuelve más complicado. Tendría que pararse a las 5:00 de la mañana para estar en el tren suburbano antes de las 6:00 a.m. y alcanzar el CIDEBUS que sale a un costado del metro Buenavista para llegar al CIDE aproximadamente a las 8:00 de la mañana. A GM le gusta caminar y prefiere muchas veces hacerlo aunque también menciona que le gustaría que el transporte público fuera como le Ecobus:

¡Uy! Me encantaría que todos los camiones fueran como los Ecobús, y eso si se le puede agregar como pago de tarjeta electrónica para camión sería muchísimo, muy práctico, bueno muy práctico y, sobre todo que los camiones se vean seguros, que la gente tenga ganas de subir, creo que eso le daría como un impacto muy grande. Y además sería más sencillo como saber que [...], poner bien las rutas creo, que luego hay mucho problema, los transportes de ahorita creo que son insuficientes, van luego todos apretados [...] (GM, estudiante 29 de noviembre de 2017).

★ LJ es estudiante del Doctorado en Ciencias Políticas del CIDE, cuenta con 29 años y desde hace bastante tiempo dejó su natal ciudad Tucumán al norte de Argentina. Si bien dicha ciudad es la más pequeña de ese país, antes de venir a vivir México vivió en Madrid y se encuentra acostumbrada a las ciudades grandes. Vive con su esposo quien también estudia un doctorado en la UNAM y ambos rentan un departamento en la Condesa. Llegaron a alquilar ahí, porque como ninguno de los dos sabía las distancias, se percataron que el CIDE no tenía vías de acceso tan fáciles como la UNAM que está ubicada al sur de la ciudad pero sobre todo porque al buscar un departamento en Santa Fe se percataron del contraste de la zona:

[...] vi como mucho contraste, primero, el gran Santa Fe, ese divino, que me parecía que no era México, y después otro Santa Fe, de otra cara, que tampoco me gustaba y me da un poco de miedo [...] (LJ, estudiante, 29 de noviembre de 2017).

Fue entonces que decidieron mudarse cerca del metro Juanacatlán porque una compañera le pasó los horarios en los que el CIDEBUS hace sus recorridos, aunque era temporal, al final nunca se cambiaron por la comodidad de vivir muy cerca.

En un día común, tenga o no tenga clase, ella se desplaza al CIDE porque cuenta con un cubículo para trabajar. Así que se levanta a las 6 a.m., desayuna algo ligero, pan con café, y sale de su casa a las 6:55 horas. Su esposo la acompaña todos los días porque a ella le da miedo caminar sola a esas horas, así que ambos recorren unos 10 minutos hasta llegar a la parada cerca del metro Juanacatlán para estar un poco antes de las 7:10 a.m. hora en la que el CIDEBUS arriba.

Aunque esté muy cansada se levanta porque no le gusta utilizar otro medio de transporte, los camiones y taxis le generan miedo e incluso. El primer día de clases, su esposo la llevó al

CIDE pero como ambos no tenía noción de cómo llegar, les indicaron la ruta por el paradero de Tacubaya que se encuentra relativamente cerca:

El lugar estaba todo... no había señalización, estaba todo sucio y digo “en dónde me metí”, esto no era lo que yo pensaba, y finalmente con indicaciones de la gente nos dijeron cuál era el bus. Subimos, el bus estaba feo, sucio, me sentí insegura y tardamos una hora y media en llegar aquí, o sea que la frustración iba en aumento y cuando me bajé, no me gustó el lugar donde me bajé, que hay, que había una gomería, escombros, cosas precarias y seguía aumentando mi frustración, y dije “yo no me puedo hacer esto todos los días” (LJ, estudiante, 29 de noviembre de 2017).

Cuando se acostumbró a usar diariamente el CIDEBUS se dio cuenta que de los dos camiones que hay para subir, prefiere solamente uno porque en el otro, ella tiene la percepción de que el chofer es maleducado, maneja muy rápido y pone la radio con volumen muy alto.

Sus trayectos en el CIDEBUS han ido cambiando, al principio como no conocía nada de la ciudad prefería ir muy atenta al paisaje, tomar fotos, ubicar lugares, etc. Después comenzó a leer en un *ipad*, sin embargo, en épocas de invierno le fue imposible leer porque el chofer apagaba la luz, así que optó por dormir.

En las tardes, dependiendo de la demanda del CIDEBUS toma del horario de las 4 p.m. o el de las 5 p.m. LJ, al igual que otros compañeros del posgrado y algunos otros académicos se queja de la fila que tienen que realizar para irse en el primer camión, porque deben formarse 25 minutos antes, y para ella eso es perder tiempo en sus estudios. Así que este último año ha decidido tomar el de las 5 p.m. que tiene menos demanda; también ha utilizado el camión del CIDEBÚS de las 20:00 horas, aunque ha optado por éste pocas veces, le angustia de sobremanera perderlo porque sino tendría que tomar uno de la calle.

Cuando regresa a su casa, el camión del CIDE la deja en metro Observatorio y dos estaciones después, desciende en Juanacatlán, camina a su casa, descansa unos momentos y después se va a una iglesia cercana a rezar el rosario. A las 19:00 horas ya se encuentra nuevamente en casa lista para merendar con su esposo, termina actividades académicas y a las 21:30- 22:00 horas están cenando y poco después se encuentra preparada para dormir.

En realidad su día se desenvuelve entre su casa, el trayecto y el CIDE; pocas veces sale de éste para comprar algo en Santa Fe. Recuerda que un día fue con sus esposo a conocer los

edificios cercanos al CIDE y en algún momento ya no sabían cómo regresar. Ese día aprendió que los viernes, si se tiene la oportunidad, no se sube a Santa Fe porque el tráfico es el doble.

[...] de salir a pasear a Santa Fe o con mis compañeros ¡jamás, jamás! Yo quería conocer, cuando llegué a mi primer año, quería conocer cómo era porque lo veía, pero no sabía qué era y tenía muchas ganas y cuando vino mi esposo para que fuéramos juntos, me vino a buscar, y ahí fue cómo ¡ay! ¿cómo llegamos ahí? Que parece que estoy tan cerca pero no tengo idea de cómo llegar [centro comercial Santa Fe] y preguntamos y “no, salgan por el otro lado” [Prolongación de Reforma]. La primera vez que me voy para el otro lado me pierdo, el estacionamiento, “cómo pasaré la calle”, llegó a la calle “ay, qué para acá pasará un bus”, o me tengo que llamar un Uber, o un taxi y empezamos a caminar. Y en un momento se acabó la acera y seguía y sólo había autopista y no sabíamos por dónde cruzar y terminamos tomando un taxi, o sea, a pesar de que no queríamos, tuvimos que tomar un taxi y decirle al chofer “llévenos al Centro Comercial o algo, o acérquenos más a donde están los edificios”. Y así pudimos llegar [...]. Después de que estuvimos paseando como 2 horas fuimos a un Starbucks, nos tomamos algo él y yo, digo “y ahora ¿cómo volvemos a la ciudad?” no teníamos idea de cómo volver y empezamos a poner atención y andaba un bus que no se lo veía tan feo, que era bastante lindo, que es éste, el Ecobús. Por supuesto llenísimo de gente, entonces prestamos atención, nos acercamos a una parada, nos fijamos que estaban señalizados y el trayecto a casa, o sea, parados y tardamos como hora y media, dos horas, porque además ya era una hora difícil y creo que era un viernes, eso aprendí también, que los viernes no se sube a Santa Fe. (LJ, estudiante, 29 de noviembre de 2017).

3.8 ¿Qué me dice cada profesión? La movilidad y la clase social.

Al retratar las múltiples experiencias de movilidad de las cuatro ocupaciones en las que agrupé a los sujetos que laboran o estudian en el CIDE pude observar que el ingreso económico también es parte fundamental de las formarse para moverse en la metrópoli.

En primer lugar, los académicos han normalizado que la estructura urbana en Santa Fe ya está dada, de tal manera que acatan una especie de imposición urbana que “imposibilita” caminar por las banquetas de este megaproyecto. La aceptación sin cuestionamiento del uso del automóvil, taxi o *Uber* se encuentra relacionada, a su vez, con mantener un *status quo* que implícitamente asegura sus propias comodidades y privilegios.

Lo antes mencionado puede observarse desde el ingreso económico que se encuentra estimado en \$35,000 pesos, sumado a los estímulos que otorga el propio CIDE y el Sistema Nacional de Investigadores (SNI). Esto permite que los profesores de esta institución puedan cambiar de residencia o vivir cerca de las principales arterias para acceder a Santa Fe. Además de que sus horarios son adaptados para que el tráfico les sea menos pesado para arribar y para regresar a sus casas. Si bien plantean que la movilidad es complicada en la metrópoli, cuestionan poco que las desigualdades sociales les impactan minoritariamente a ellos comparándolos con el grueso de la población mexicana.

En segundo lugar, los trabajadores administrativos (la mayoría mujeres) y los trabajadores generales (la mayoría hombres) también cuentan con posiciones económicas distintas que inciden en las múltiples movilidades. Un número representativo de estos trabajadores son de base y sindicalizados, por lo que perciben un salario aproximadamente de \$8,000 pesos con prestaciones de ley¹⁴. Además el sindicato les ha otorgado un comedor subsidiado y transporte gratuito para llevarlos al CIDE y regresarlos a ciertos puntos con conexiones estratégicas. No obstante, ante la inminente brecha salarial entre ellos y los académicos, las múltiples movilidades son imposible de no ser percibidas. Viven alejados del centro de trabajo y además tienen horarios determinados para trabajar, de 8:00 a 16:00 en horario matutino y de 12:00 a 20:00 horas en horario vespertino, si no llegan a tiempo se les quita el bono puntualidad correspondiente a \$9,000 pesos anuales que los académicos, por la diferencia de sueldo, no les importa perder. Además, el CIDEBUS sale del metro Buenavista, Juanacatlán y Observatorio y los regresa a estos mismos puntos, por lo tanto, sólo les resuelve el transporte de cierta medida y estos deben de buscar otras formas para volver a casa o salir de ésta y arribar a los puntos del CIDEBUS.

En tercer lugar, los estudiantes, la mayoría jóvenes de licenciatura, en contra punto a los sujetos descritos anteriormente, no son empleados sino alumnos que pagan colegiaturas por estar en una escuela de alto rendimiento. El costo es de \$35,000 el semestre, sin embargo, puede variar dependiendo de las becas de colegiatura y manutención que otorga la propia institución con base en una selección altamente competitiva y rigurosas para los estudiantes. De igual modo, muchos de estos provienen de otros estados de la República por lo que viven cerca del CIDE, lo que ha

¹⁴ Cuentan con prima de antigüedad, vales de sindicalizado, fondo de ahorro mensual, seguro social, aguinaldo, Ganancia Anual Total (mensual y trimestral). Además, pueden recibir dependiendo de su desempeño, bono de puntualidad mensual y anual.

incurrido en una transformación de los barrios populares como el Yaqui, Acopilco y Observatorio para volverse, a su vez, en barrios estudiantiles.

Este grupo es mucho más heterogéneo que los tres anteriores puesto que no pertenecen a una estructura laboral sino que dependen, principalmente, del ingreso de sus padres. Y esto se ve reflejado en contar con una beca o no, poder vivir más cerca del CIDE, contar con coche e incluso poder utilizar con mayor solvencia económica un *Uber*. Por otra parte, el grueso de la población estudiantil no es sólo de licenciatura, sino también de maestría y doctorado. Los posgrados del CIDE pertenecen al Programa Nacional de Posgrados de Calidad del CONACYT por lo que sus estudiantes cuentan con becas de \$11,026 pesos para maestría y \$14,701 pesos para doctorado y esto también influye en la múltiples manera de arribar al CIDE y sus experiencias de movilidad.

Por último, una situación que me encontré a lo largo de las entrevistas fue la ayuda que desempeñan las mujeres para que sus familiares o jefes puedan laborar en el CIDE. Es decir, muchos de mis entrevistados que laboran en esta institución se referían a que sus madres o las trabajadoras domésticas eran pieza clave para ayudarles en las tareas del hogar y en el cuidado de sus hijos. La distinción nuevamente se plasma en observar no sólo las actividades diferenciadas que la sociedad le demanda tanto a los hombres como a las mujeres sino a su vez en relaciones de clase que se observan cuando hay quienes pueden pagarle a una mujer por laborar como trabajadora doméstica y quienes no cuenta con el dinero para hacerlo pero recurren a las mujeres más cercanas para que les ayuden. Si bien el cuestionamiento no gira en torno a que las mujeres sean las únicas que realicen estas tareas (aunque también hay que cuestionarlo), me es importante señalar que son muy pocas las que reciben remuneración.

3.9 El miedo, la movilidad y las mujeres

Durante el trabajo de campo me percaté del miedo que sienten las mujeres al encontrarse en el espacio público pero también en el transporte. El miedo se vive de manera distinta dependiendo del género, si bien éste se encuentra encarnado, es decir, atraviesa el cuerpo de ambos y a su vez se ve reflejado en el espacio. La diferencia de género conduce a dos tipos de miedo distinto, el miedo de la mujer y el miedo del hombre. En el caso de las mujeres el miedo consiste en proteger su cuerpo de cualquier tipo de violencia sexual. En tanto a los hombre, el

miedo también se encuentra latente pero se da sobre todo por los asaltos y delincuencia. Ambas situaciones desembocan en modificar la movilidad por miedo a sufrir algún ataque. No obstante, en algunos casos extremos, a las mujeres les puede causar inmovilidad, aunque no es la regla general.

Reconociendo la posición social de las mujeres en la sociedad, hay acuerdo en que la violencia de género en la espacialidad específica del transporte público es una dimensión de la movilidad que recientemente se ha incorporado a los intereses académicos, en las políticas públicas y en los movimientos de mujeres en Latinoamérica. (Soto, 2017: 128).

LI, académica del CIDE nos relata cómo fue su experiencia cuando hace dos años se mudó de Morelia a la Ciudad de México y el imaginario social que tienen tanto los ciudadanos como los de provincia sobre el peligro de caminar en la vía pública:

Tomaba el metrobús en Obrero Mundial para Centro Médico, los primeros días siempre tomaba el metrobús porque además una de las cosas que tiene llegar de fuera es que todo mundo te dice que es ultra peligroso. Entonces mi tía decía que era como una misión suicida si a mí se me ocurría caminar de Obrero a Centro Médico, eventualmente me di cuenta que eso no era tan así. Y era una cosa muy exagerada, lo que realmente mi tía me decía era que tenía que tomar el metrobús de Obrero Mundial a Etiopía porque decía que el cruce en Centro Médico era muy peligroso. Y bueno en Etiopía tomar el metro de regreso para Centro Médico y ya transbordar a la línea café para Tacubaya. Lo hice una vez, porque una no sabe si la gente está exagerando o no y fue así como de esto es una tontería, es ir y regresar. (LI, académica, 17 de noviembre de 2017).

No obstante que LI sabía que prácticamente utilizaba doble transporte, primero metrobús y después metro para ir y regresar, el miedo es tan poderoso y los imaginarios –no tan imaginarios– son tan eficaces que siguió los consejos de su tía, después, con el tiempo se dio cuenta que al menos ahí no sentía miedo pero sí en otros lugares como las escaleras de cualquier metro:

La seguridad es algo que aquí en México [Ciudad de México] se tiene muy presente, una de las cosas que me impactó fue el tema del acoso callejero, no porque en Morelia no haya acoso, pero

aquí las personas están muy cerca, físicamente está muy cerca de ti. Te está viendo lascivamente en la escalera del metro, donde literal no hay para donde moverte y el tipo está parado a lado de ti, y si se te acerca de más tu única opción es acercarte al otro tipo y entonces el nivel de intimidación que se maneja acá, particularmente por la cercanía de los cuerpos en el espacio público pues es bastante más que en otras ciudades donde también hay un tema de acoso. Las escaleras eléctricas me eran tan intimidantes que a veces las evitaba. [...]. Hay una clara negociación y tensión entre muchas cosas, caminado, por mucho que hay gente pues uno va caminando rápido pero en el transporte, el problema para mi no era el vagón sino los pasillos del metro y las escaleras eléctricas, porque en los vagones, como yo viajo sola, me voy al de las mujeres. Algunas vez escuche a una chava decir que los vagones de mujeres eran más violento, y yo decía ¡no sé cómo te ha tocado a ti pero a mi me parece que es una exageración, las mujeres pueden ser agresivas pero todavía nadie me manosea! Aunque no estoy de acuerdo con la separación de vagones [...] no contribuye a eliminar la violencia de género y potencia el discurso de que los hombres no se pueden manejar y de que las mujeres debemos de ocultarnos para estar seguras pero me parece que en el cotidiano, por muy ideológicamente que yo piense eso, no me voy a subir al vagón mixto. (LI, académica, 17 de noviembre de 2017).

Empero, apropiarse de los espacios públicos significa neutralizar lugares en tiempos concretos, cabe señalar, que posiblemente para otras mujeres estos mismo lugares sean percibidos como peligrosos, es el caso de LI en los camiones de Tacubaya o en los vagones exclusivos para mujeres, donde a pesar de que seguramente también existe acoso sexual y además hay probabilidades de asaltos, para ella es lo contrario debido al horario en el que lo toma:

En el autobús me parece que la cosa es mucho más, en el micro que me trae de Tacubaya acá me parecía que era mucho más neutral la interacción, la gente va muy cansada, la gente va medio dormida, la verdad es que hay como mucho cansancio, o sea lo que yo veo en ese espacio es más bien mucho cansancio. La gente que va parada va con esta mirada ausente, la gente que va sentada igual o de plano se queda medio dormida de pronto, ya más bien a mi me da la sensación que se vuelve como un espacio de tregua. O sea, porque los que tomamos esos camiones pues vamos lejos, es un periodo de trayecto largo, entonces me da la impresión como de tregua que no me da en el metro. Estamos atrapados todos como para meternos los unos con los otros, literal atrapados en Constituyentes (LI, académica, 17 de noviembre de 2017).

Uno de los grandes problemas del miedo es que se interioriza tanto que uno se protege, en su cotidianidad, resolviendo con el cambio de ropa o subiéndonos al vagón de mujeres en el metro. Aquí el *habitar* se intenta consolidar como cobijo, es decir, cambio de ropa para cubrirme y protegerme en el vagón, sentirme segura. Sin embargo, a nivel estructural el problema de la violencia de género sigue presente:

Incluso cambió mucho la manera en cómo me vestía, para mí si hubo un cambio sustancial, las faldas cortas se quedaron en Morelia, mucha de mi ropa que llegue a traerme acá, un día me la puse y al otro día la regresé, porque siempre hay un policía personal. Y no está padre, yo sé, pero la verdad tampoco me da para estar todos los días aventándome el round de ¡Yo me visto como quiero porque ustedes son los que se deben acoplar! Lo creo firmemente pero no da para aventarse el round todos los días [...].(LI, académica, 17 de noviembre de 2017).

Lo relevante del tema del miedo es que a casi todas mis entrevistadas les había sucedido algún acontecimiento de acoso sexual en el espacio público, dos asistentes de investigación relatan sucesos que les hicieron estar mucho más alertas en la calle. En primer lugar, PT quien un día se encontraba sin poder subir al camión de Reforma que la lleva al CIDE por tanto tráfico y fue entonces que un joven se le acercó:

Durante mi trayecto, más bien un suceso raro que me pasó fue en la parada, esperando el RTP, no pasaba y no pasaba y después un chico se me acercó y me dijo: ¡mira yo voy a pedir a mi chofer, te puedo llevar! Yo dije bueno ni lo conozco y si es como de buena voluntad por qué no le dice a otra gente que también está esperando. Y estuve como dudosa porque ya también estaba desesperada de que no pasaba el camión, si irme o no, al final no me fui y una chica me dijo ¡qué bueno porque el tipo había preguntado por ti específicamente, si sabíamos si ibas a Santa Fe! Me dio mucho miedo después cuando lo pensé. (PT, asistente de investigación, 17 de noviembre de 2017).

En segundo lugar, CB quien vivió un suceso parecido con mayor violencia puesto que intentaron subirla a un coche:

[...] estando sola siento que particularmente es más riesgoso porque pues a mí ya me pasó una vez que iba caminando muy cerca de mi casa, ni siquiera era noche, eran como las ocho de la

noche y literal un güey me jaló del brazo y me dijo ¡vámonos, vámonos! y me jalaba del brazo, y me jalaba y yo lo único que dije fue como ¡no, no, por favor no me lleses! Y en eso pasó un carro y como que grité y el señor que iba en el carro me hizo el paro pero claro que eso me traumatizó. Digo no es que esté traumada, pero, pienso que me sale un loco en la carretera, o en Prolongación Reforma, ¿y a quién? ¿a dónde chingados voy a correr? ¿quién va a pasar que me dé una mano? (CB, asistente de investigación, 1 de diciembre de 2017).

Aún con todo y que el miedo se encuentra encarnado y a pesar de que el peligro esté latente todos los días, lo cierto es que las mujeres le hacen frente a dichas situaciones movilizándose diariamente. No obstante, Jirón (2007) menciona que la experiencia de la movilidad de las mujeres siempre se ve limitada por la seguridad “[...] inhibiéndolas del uso del transporte público a ciertas horas debido a los posibles peligros de viajar solas de noche” (Jirón, 2007: 192).

Un ejemplo de lo anterior es MB quien funge como referencista en la biblioteca del CIDE, vive en Ecatepec y tiene el horario de la tarde por lo que llega a casa en la noche, alrededor de las 22:30 horas. Para regresar a su casa toma el CIDEBUS de las 20:00 horas que la deja en metro Tacubaya de ahí se va dirección Pantitlán hasta llegar a metro San Lázaro, transborda a la línea B y se baja en la estación Ciudad Azteca, de ahí toma el Mexibus (autobús de tránsito rápido). A pesar de que tiene 41 años, su madre siempre la espera y algunas veces va por ella porque el camino es muy oscuro, sino va acompañada entonces corre o intenta irse junto con la gente que también camina por ahí:

Sí, sí tengo que caminar todavía unas cuantas cuadras, ya no es tanto, pero sí todavía tengo que caminar, ¿sabes cuál es el problema? que te deja en Avenida Nacional y está muy poco iluminada, o sea, se pusieron las lámparas pero el problema es que todas están descompuestas. Mira, si llego bien, llego más o menos a las 20:15, y si no termino llegando como 20:30, ése es el promedio, 10:15 a 10:30. A pesar de mi edad [mi madre] ahí está esperando y ya cuando me ve, “¡ay, hija! entonces ahora sí ya me voy a descansar”. Pero mientras no me vea, ella me va a buscar, pero a mí me da más pendiente. Pero me da hasta más pendiente ella, o sea, te juro que luego hay gente que luego va a recoger a sus hijos y hasta se llevan el palo y un perro, yo creo que han tenido experiencias, yo afortunadamente no. Yo toco madera o yo no sé si porque no me ven nada vistoso pues dicen “para qué pierdo el tiempo”, mira ni aretes traigo y si ven incluso mi reloj dicen “qué le voy a quitar” (MB, trabajadora administrativa, 29 de noviembre de 2017).

La movilidad y el miedo en la mujeres son ejes que deben pensarse en conjunto, puesto que desde la problemática de género se apremia a una planeación de movilidad cotidiana que no pase únicamente por la separación al interior de los propios transportes públicos, debido a que sólo se vuelve un paliativo para que las mujeres tengan la percepción de sentirse seguras, lo que no significa que realmente suceda. Por último, cabe señalar que pensar la metrópoli también es cuestionarnos desde un plano empírico si realmente existe un acceso igualitario, tanto para las mujeres como para los hombres al espacio público. Esto contrasta con la planificación y las políticas urbanas realizadas tanto por el gobierno como por los arquitectos y urbanistas que le dan primacía a un modelo de metrópoli pensada para los hombres “activos” y no para las mujeres. ¿Cómo se puede contrarrestar el miedo de las mujeres en el espacio público? ¿De qué manera las políticas urbanas pueden transformarse para incentivar una movilidad segura con perspectiva de género?

Conclusiones

Durante la historia sobre la construcción de Santa Fe encontramos que, por una parte, el pueblo pasó de ser una aldea hospitalaria en la que sus habitantes reivindican hasta nuestro días su proceso identitario en el arraigo a su tierra. Por otra parte, el relleno sanitario Prados de la Montaña asentó durante varias décadas a pepenadores que fueron expulsados de manera violenta cuando se inició el megaproyecto Santa Fe.

Éste último tiene como característica e imaginario social la exclusividad y lo global, desde el inicio de su edificación, en los años ochenta, se destacó por ser un *espacio insular* en el que los

sujetos sólo podían recorrerlo a través del automóvil o transporte motorizado. No obstante, en la actualidad, otros sectores –sobre todo los informales– se apropian de este espacio y lo transitan de manera distinta a la ya señalada. Cada día hay mayores puesto de comida callejera, así como oficinistas moviéndose a pie para comer, muchos estudiantes también los caminan yendo de una universidad a otra. A pesar de que no es el grueso de la población, si es un número amplio que, a falta de coches, desacata la regla no escrita, Santa Fe se puede recorrer a pie con todo y las dificultades que eso implica.

Otro tema que no se trató en la investigación pero queda para investigaciones futuras, es la gran cantidad de personas que trabajan en la construcción, porque debido a la especulación inmobiliaria encuentran empleos en dicha zona. Son ellos a los que se puede observar tomando sus alimentos sentados en la pocas áreas verdes que hay en Santa Fe (sin contar el nuevo parque la Mexicana y en el que sus instalaciones son reflejo de para quiénes se constuyó: para los habitantes con mayor ingreso económico). Asimismo, estos trabajadores llegan a caminar por toda la carretera esperando que alguien les de un “aventón” o cruzando las vías rápidas en grupo para que los autos se frenen. Su movilidad en la zona es de las más precarias y arriesgadas y podría ser objeto de estudios posteriores.

Además, debido a la expropiación de terrenos por parte de las autoridades para la construcción de circuitos viales y edificios residenciales, actualmente existen agrupaciones de colonos defendiendo su zona, desde vecinos del megaproyecto Santa Fe, resguardando sus predios por la entrada de constructoras, hasta vecinos del pueblo de Santa Fe de los Altos y de Observatorio quienes se movilizaron en contra de la edificación del tren Interurbano que iría de Observatorio hasta Toluca y que en un principio recorrería la Av. Vasco de Quiroga, arteria principal de Santa Fe. El diseño de dicha obra se vio obligado a cambiar –por las manifestaciones– hacia la Barranca del Río Tacubaya. Sin embargo, el principal motivo por este cambio no fueron por los cuestionamientos de los vecinos a quienes se les expropiarían sus terrenos, por el contrario, la nueva modificación se basó en la saturación vehicular que traería consigo en la Av. Vasco de Quiroga, otorgando nuevamente preferencia al uso del automóvil por encima de cualquier otro medio de transporte.

De modo similar, el pasado 24 de enero, en el periódico nacional El Universal (2018) circuló la noticia de que el Diario Oficial de la Nación publicó la venta de 125 hectáreas del campo militar ubicado en la Av. Vasco de Quiroga en Santa Fe por parte de la Secretaría de

Defensa Nacional (Sedena). Es decir, 1,000, 125, 276 metros cuadrados que cambiarán su régimen de dominio público de la Federación para la venta a particulares. Frente a esta noticia sobresale el cuestionamiento sobre ¿a quiénes y para qué se les venderán esta cantidad de hectáreas? ¿las comprarán las constructoras para nuevos y lujosos edificios o para aumentar el número de plazas comerciales? La respuesta la veremos en un futuro.

Ahora bien, con el nuevo paradigma de movilidad cuenta relativamente la distancia, el tiempo y el costo; lo que predomina es la propia experiencia del sujeto. Así llegamos a la conclusión de que la movilidad parte de seis componentes indisolubles: la metrópoli, los lugares, los modos de transporte en los que se viaja, el tiempo, la distancia y el cuerpo de los sujetos. Estos elementos nos permiten construir multiescalarmente la investigación; ya sea desde la primera escala micro que es el cuerpo –donde la desigualdad en la movilidad marca y deja huellas corpóreas– a lo macro, que sería la metrópoli y el peso que tiene la planeación urbana o la falta de ésta para producir mejores formas de movilidad.

Lo anterior es parte medular para entender las entrevistas y el trabajo de campo realizado con los trabajadores y estudiantes del CIDE, uno puede ver a nivel macro los cambios en el espacio de Santa Fe, pero de igual forma, puede ubicar cómo los sujetos se mueven en el espacio y los cambios corporales durante el movimiento. Tanto el espacio dado como el cuerpo de los sujetos no son abstractos y se encuentran contruidos socialmente y atravesados por el género y la clase social. Esto me obligó a separar a la población en cuanto a género y a su vez, por el trabajo que desempeñan en la institución, lo que supone una diferencia en cuanto al ingreso económico.

Esto me dejó observar importantes diferencias entre la ocupación profesional pero también entre el género. Es decir, aunque desempeñan las mismas actividades laborales, presentan relevantes distinciones por las tareas que realizan dependiendo de si son mujeres u hombres y lo anterior se logra dilucidar al momento de moverse.

En primer lugar, una de las diferencias es que sin importar el ingreso económico las mujeres tienden a levantarse más temprano para realizar labores del hogar y del cuidado de los hijos. Como es el caso de VF, trabajadora administrativa de la biblioteca quien se levanta a las 4.00 a.m. para hacer el desayuno y el *lunch* para sus hijos, a pesar de que podría levantarse una hora más tarde sus labores domésticas y de cuidado no se lo permiten. De la misma manera, la académica ML se despierta a las 8:00 a.m. para jugar con su hija, aunque en este caso el ingreso

económico le permite tener una trabajadora doméstica que se queda todo el día con la niña y le ayuda a las labores del hogar.

Mientras que los hombres, entre más ingreso económico tengan, ayudan más en las labores del hogar durante las mañanas y los que cuentan con menos ingresos apoyan en las tardes. Así lo señaló el académico GF, quien se levanta a las 6:00 a.m. a hacer el desayuno junto con su esposa y a llevar a sus hijas a la escuela y además en las tardes puede hacerse cargo de las tareas escolares, lo anterior debido a que cuenta con mayor margen de movilidad para estar más tiempo con sus hijas. Por otra lado, FP, trabajador general del CIDE, regresa a su casa alrededor de las 17:00 horas y ayuda a las labores del hogar puesto que tanto él como su esposa se levantan muy temprano porque ambos trabajan para mantener el hogar. En este sentido, FP no puede hacer cosas en la mañana porque eso implicaría que le descuenten el día.

En segundo lugar, el ingreso económico permite que los académicos y académicas puedan tener mayor libertad para mudarse de casa y por lo tanto poder vivir más cerca de su lugar de trabajo; aquí es importante pensar desde lo espacial. En otras palabras, un trabajador general puede vivir a 39 km del CIDE mientras que un académico puede vivir a 10 km de éste. La diferencia entre un trabajador con menores ingresos es de 29 km frente a un trabajador con mayores ingresos, es decir: la brecha de ingresos también se mide en kilómetros de distancia respecto al centro de trabajo y no sólo en monto económico. En este apartado, tanto las mujeres como los hombres con un sueldo más alto tienden a vivir en vías cercanas de los transportes públicos (metro, metrobús) y de las paradas del CIDEBUS, mientras que los de menor ingreso en los lugares que puedan costear.

Análogamente, los estudiantes –si cuentan con el presupuesto necesario– pueden tener dos viviendas: la casa estudiantil y la casa familiar. La mayoría de estos estudiantes son personas que viven muy lejos del CIDE dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México o son originarios de otro estado de la República Mexicana, incluso de otro país. En ambos casos, la calidad de vida permea sobre las distancias que recorren diariamente. Si bien los pobladores de la Ciudad de México enfrentan el peso de la movilidad habitando sus transportes, no es lo mismo emplear 4 horas en el traslado que 2 horas. Lo relevante también es que los habitantes cada día se acostumbran más a realizar traslados largos y no se cuestionan el problema de hacer tanto tiempo para llegar a sus espacios laborales y regresar a sus hogares.

En tercer lugar, la comunidad del CIDE ha logrado tener una cohesión bastante fuerte y esto se ve reflejado en el uso de automóviles compartidos. En la investigación y en mi propia experiencia me encontré con que el personal –sin importar a que se dediquen– comparte los transportes. Por lo que es común hallar a estudiantes y profesores que se ponen de acuerdo para subir en el auto del académico, al igual que administrativos, también que estudiantes compartan *Uber* o coches propios.

En cuarto lugar, aun cuando en muchas investigaciones sobre movilidad se ha cuestionado el imaginario común de la supuesta libertad que se adquiere cuando uno tiene coche “porque se puede mover a donde quiera”, en la investigación me percaté que a veces existe algo de razón en esto. El caso del trabajador administrativo AL, trabajador administrativo, quien a pesar de que vive muy cerca del CIDE tiene que estudiar en las tardes en Polanco y por las obras del tren Interurbano no logra regresar a su casa en un transporte público porque debido al tráfico, los choferes ya no transitan en la noche. AL regresa hasta la madrugada a su casa, entre 1:00 y la 1:30 de la mañana, mientras que si gozara de un coche, no habría peripecia y llegaría a su casa alrededor de las 23:00 horas.

En quinto lugar, en cuanto al tema del miedo, éste es un componente social que se arraiga en el cuerpo pero que se vive diferenciadamente de acuerdo al género. Me parece importante reiterar que la mayoría de mis entrevistadas tiene miedo sobre el acoso sexual en el espacio público, además de que la mayoría lo ha padecido. De manera distinta, los hombres sienten miedo de ser atacados por la delincuencia, pero en ningún momento el miedo de ellos es sexual, a diferencia de las mujeres. Pese a sentir miedo, las personas tienen que movilizarse por lo que recrean estrategias para recorrer la metrópoli. Las mujeres se mudan de ropa y de zapatos mientras usan el transporte público y cuando llegan al trabajo se cambian. Los hombres transitan calles con mayor gente o utilizan el transporte para no caminar, también ambos hacen uso de celulares económicos por si los asaltan o si traen coche propio prefieren transitar zonas que los hagan sentir con mayor seguridad. Como bien lo señala la académica LI cuando uno se apropia de lugares los logra neutralizar y los vuelve *espacios de tregua*, como ella nombra al camión que sube del paradero de Tacubaya al CIDE.

Todo lo anterior es importante porque el miedo también es temporal, sin importar género, las personas sienten mayor miedo en la oscuridad: cuando es de día pero todavía no amanece, así como cuando ya es de noche. Por el contrario, se sienten más seguras de caminar a la luz del día.

En sexto lugar, en cuanto al tema de *habitar* es necesario reiterar que existen dos acepciones para éste: 1) como cobijo, 2) como el reconocimiento del orden socio-espacial, estar ubicado en un lugar. Si además lo relacionamos con la movilidad, entonces, habitar el transporte implica las dos tipologías. Será relevante abordar y profundizar en ellas a partir de otros datos empíricos que nos permitan señalar cuándo es *habitar* de tipo 1 y cuándo es *habitar* de tipo 2 ó bien los dos tipos simultáneamente.

A saber, como *habitar* del tipo 1 podemos encontrarlo en que muchos automovilistas, en tanto realizan varias horas para llegar a sus destinos, piensan en el coche como una ampliación de la casa o del trabajo: recrean juntas laborales a través del celular, comen, se lavan los dientes e incluso traen ropa de más por cualquier eventualidad, sumado a sentir seguridad y resguardo en su propio auto frente al tráfico y los otros automovilistas que también circulan. A su vez, los usuarios de transporte público duermen y recrean estrategias para que otros los despierten como videos que circulan en redes sociales sobre jóvenes portando un cartel para que los levanten en determinada estación, se cortan las uñas, se maquillan, comen mientras los vehículos se mueven, etc.

Como *habitar* del tipo 2 podemos encontrar automovilistas que aprenden tácticas para sortear el tráfico, cambiarse de carril o lo que coloquialmente se conoce como “metérsele al otro coche”, es decir, adelantarme al espacio que supuestamente le tocaba al otro automovilista en el carril, manejar con la lluvia o de noche lo que también implica otro conocimiento del espacio. Para los usuarios de transporte público encontramos el aprender las reglas de cómo movernos en el metro, forzosamente distintas a las del metrobús o al camión, en qué momento puedo leer o utilizar mi teléfono e incluso en qué horario puedo utilizar los vagones para las mujeres o los mixtos. Estos son algunos ejemplos que tendrían que comprobarse con entrevistas y con datos etnográficos.

Además, durante el recorrido de la investigación tanto empírica como teóricamente me percaté que un tema clave para entender la movilidad refiere a los lugares desde una concepción dinámica y no estática. Es decir, no sólo los transportes pueden estudiarse como lugares *móviles* sino también los espacios de espera pueden analizarse como espacios *transientes* por lo que son vistos como puntos de transición que conectan a la movilidad en su totalidad. Si bien en este proyectó no está desarrollado, deja abierta nuevas interrogantes a estudiar para complementar desde los espacios de espera las prácticas de movilidad.

En síntesis, la movilidad es tema importante para repensar la metrópoli, que es una tarea permanente de los antropólogos. Analizar sus procesos, las experiencias de los sujetos, las disputas por el espacio público, la reconfiguración de los lugares y todo lo anterior mientras los habitantes se mueven. Además, deben hacerse nuevas investigaciones sobre la movilidad con nuevos abordajes teóricos y empíricos y contrastar estas observaciones con la planificación y las políticas urbanas realizadas tanto por el gobierno como por los arquitectos y urbanistas.

La tarea no es fácil, múltiples son las preguntas que surgen de este fenómeno, sin embargo, lo antropólogos tenemos la tarea de modificar nuestros abordajes en la medida en que también nos adaptamos a los nuevos paradigmas. Si la metrópoli y la movilidad cambiaron, los enfoques también deben hacerlo.

Transformar el abordaje de *antropología en la ciudad* y remplazarlo por *antropología de la ciudad* nos permite englobar en un conjunto a sus transeúntes, sus edificios, sus calles, sus autos, la movilidad y la otredad. De esta manera, la antropología nos sirve para constatar el proceso de transformación y reconstrucción de la Ciudad de México y Área Metropolitana.

Bibliografía y fuentes consultadas

Libros consultados:

- Aguilar, Miguel Ángel (2012). “Antropología urbana y lugar. Recorridos conceptuales” en Giglia Angela y Amalia Signorelli (coords). *Nuevas Topografías de la Cultura*. México: UAM/Juan Pablos Editor.
- Auge, Marc (2000). *Los No Lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona: Gedisa.

- Auyero J (2013). *Pacientes del Estado*. Buenos Aires: Eudeba.
- Berque A. (2009). *El pensamiento paisajero*, Madrid: Biblioteca Nueva.
- Bourdieu Pierre (1999). *La miseria del mundo*. Buenos Aires: FCE.
- Centro de Investigación y Docencia Económicas (México). (2009). *35 años del CIDE 1974/2009*. México: CIDE.
- Cresswel, Tim y Peter Merriman (Ed) (2011). *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Reino Unido: Aberystwyth University.
- Duhau, Emilio y Angela Giglia (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, México: Siglo XXI/Universidad Autónoma Metropolitana.
- Duhau, Emilio y Angela Giglia (2016). *Metrópoli, espacio público y consumo*, México: FCE.
- Elias Norbert (1990). *La sociedad de los individuos*. Barcelona: Península.
- García Canclini Néstor, Alejandro Castellanos, Ana Rosas Mantecón. 2013 (1996). *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos (1940-2000)*. México: FCE/UAM.
- Giglia, Angela (2012). *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*, México: Anthropos Editorial/UAM-Iztapalapa.
- Goffman Erving (1997). *La Presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Latour Bruno (2006). *Paris: Invisible City*. [En línea] http://www.bruno-latour.fr/sites/default/files/downloads/viii_paris-city-gb.pdf
- Latour Bruno (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Laurier Eric (2000). “Driving: Pre-Cognition and Driving” en *Cresswell Tim, Peter Merriman (Ed). Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Inglaterra: Ashgate.
- Le Breton, David (2011). *Elogio al Caminar*, México: La Cifra editorial.
- Lewis, Oscar (2012). *Los Hijos de Sánchez. Autobiografía de una familia mexicana*. México: FCE.
- Lindón, Alicia (2006). “Territorialidad y Género”, en Ramírez Kuri Patricia, Miguel Ángel Aguilar (coord.) *Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado* México: Anthropos editorial/UAM-Iztapalapa.
- Mauss, Marcel (1971). *Sociología y Antropología*. Madrid: Tecnos.
- Moreno, María (2015). *Geografías en Construcción. El Megaproyecto de Santa Fe en la Ciudad de México*, México: UAM-Cuajimalpa.

- Paz, Octavio. (1998). Hablo de la ciudad. *El fuego de cada día*, Barcelona: Ed. Seix Barral.
- Pérez, Margarita (2010). *Santa Fe: ciudad, espacio y globalización*. México: Universidad Iberoamericana.
- Ramírez, Kuri Patricia (coord.) (2003). *Espacio Público y Reconstrucción de Ciudadanía*, México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/ Miguel Ángel Porrúa.
- Ramírez, Kuri Patricia (coord.). (2012). *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*, UNAM/IIS/Posgrado de Maestría y Doctorado en Urbanismo, México.
- Signorelli, Amalia (1999). *Antropología Urbana*. México: Antrophos/UAM-Izt.
- Smith, Robin y Kevin Hetherington (Ed.) (2013). *Urban Rhythms: Mobilities, Space and Interaction in the Contemporary City*. Reino Unido: The Editorial Board of the Sociological Review.
- Soja Edward (2008) [2000]. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. España: edición Traficante de Sueños.
- Soja Edward (1993). *Postmodern geographies. The Reassertion of Space in Critica Social Theory*. Londres: Vero.

Artículos consultados:

- Aguirre Juan (2017). “Movilidad urbana en México” en *Cuaderno de Investigación*. México: Senado de la República/Instituto Belisario Domínguez. [En línea] <http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/3391/Cuaderno%20de%20investigación%2030%20%281%29.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consultado el 20 de noviembre de 2017].
- Apaolaza, Ascencio Ricardo (2013). “Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso Argentino” en *Acta Científica XXIX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. Chile: Asociación Latinoamericana de Sociología. [En línea] http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8_AscencioA.pdf- ISBN: 978-956-19-0828- [Consultado el 3 de febrero de 2018].
- Apaolaza, Ricardo (2013). “Los debates sobre transporte urbano, movilidad cotidiana y exclusión social. Una revisión desde el caso Argentino” en *Acta Científica XXIX Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología*. Chile: Asociación Latinoamericana de Sociología [En línea], http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT8/GT8_AscencioA.pdf [Consultado el 24 de enero de 2018].
- Benach, Núria y Abel Abet (2012). “Edward W. Soja o La Reubicación del Espacio en el Debate de las Ciencias Sociales” en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XVII, nº 977. Barcelona: Universidad de Barcelona.

- Calhoun, Craig (2016). “La importancia de las Comunidades Imaginadas y de Benedict Anderson” en *Debats*, Vol, 130/1, pp.11-17. Valencia: Institució Alfons el Magnànim-Centre Valencià d’Estudis i d’Investigació. [En línea] <http://www.revistadebats.net/index.php?journal=debats&page=article&op=view&path%5B%5D=66> [Consultado 15 de abril de 2018]
- Canclini Nestor (2003). “México 2010: una ciudad que improvisa su globalización” en *Alteridades*, Núm 13, pp. 7-14, México: UAM-Iztapalapa.
- Capron, Guénola y Ruth Pérez (2016). “La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México”. En *Alteridades*, año 26, núm 52, julio-diciembre, pp. 11-21, México: UAM-Iztapalapa.
- Duhau, Emilio y Angela Giglia (2012). “El Espacio Público en la Ciudad de México. De las Teorías a las Prácticas” en *Los grandes problemas de México. Manuel Ordorica y Jean-François Prud’homme* (coord.). México: Colmex. [En línea] http://www.colmex.mx/gpm/images/PDF/I_POBLACION.pdf [Consultado 15 de marzo de 2018].
- Giglia, Angela (2013). “Entre el bien común y la ciudad insular: la renovación urbana en la Ciudad de México” en *Alteridades*, vol. 23, núm. 46, julio-diciembre, pp. 27-38, México: UAM-Iztapalapa. [En línea] <http://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/753/706> [Consultado el 28 de enero de 2018].
- Gutiérrez, Andrea (2010). “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial” en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, nº 331 (86). España: Universidad de Barcelona. [En línea]. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm> [Consultado 26 de marzo de 2018].
- Jirón, Paola (2007). “Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile”, en *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, vol. 12, núm 29, Caracas, pp. 173-197, Venezuela: Universidad Central de Venezuela. [En línea] <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4136364> [Consultado el 3 de diciembre de 2017].
- Jirón, Paola y Luis Iturra (2011). “Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público” en *Arquitectura del Sur*, núm 39, pp. 44-57, Chile: Universidad del Bío Bío.
- Meneses Reyes Marcela (2016). “‘Ni derecho al centro tenemos’. Jóvenes artistas gráficos en el espacio público de Oaxaca (2006), en *Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares política y cultura*, vol. 6, núm 1, enero-junio, pp. 143-166. México: UAM-Cuajimalpa. [En línea] <http://www.redalyc.org/pdf/4195/419548242002.pdf> [Consultado el 4 de febrero de 2018].
- Moreno, María (2008). “La producción espacial de lo global: lo público y lo privado en Santa Fe, Ciudad de México” en *Alteridades*, vol. 18, núm. 36, julio-diciembre, pp. 75-86, , México:

UAM-Iztapalapa. [En línea] <http://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/199/198> [Consultado el 4 de febrero de 2018].

- Murata, Masanori, Javier Delgado y Manuel Suárez (2017). “¿Por qué la gente no usa el Metro? Efectos del transporte en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México” en *Investigaciones Geográficas*, no.93, Agosto, México: UNAM/Instituto de Geografía. [En línea] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0188461117300560> [Consultado el 3 de diciembre de 2017].
- Nieto, Raúl (1998). “Lo imaginario como articulador de los órdenes laboral y urbano” en *Alteridades*, vol. 8, núm. 15, pp. 121-129. México: UAM-Iztapalapa. [En línea] <http://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/viewFile/501/500> [Consultado 16 de abril de 2018].
- Pujadas, Joan (2012). “Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa” en *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* Vol. XVII, n° 968, Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Ramírez Kuri, Patricia (2015) “Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la Ciudad de México, en *Revista Mexicana de Sociología*, año 77, núm 1, enero-marzo, pp. 7-36, México: UNAM.
- Roldán, Andrés Castiblanco (2009). “Algunas observaciones teóricas al territorio y la memoria: la dialéctica de la producción (creación) social del espacio” en *Revista Geográfica*, Enero-Junio, pp. 73-145. México: UNAM.
- Sheller, Mimi, John Urry. 2006 “The new mobilities paradigm” en *Environment and Planning A*, vol. 38, pp. 207 -226, Inglaterra.
- Shoshan, Nitzan (2015). “Las temporalidades de la crisis en Santa Fe, Distrito Federal” en *Sociológica*, año 30, núm. 84 enero-abril. [En línea] <http://www.revistasociologica.com.mx/secciones.asp?seccion=Art%EDculo> [Consultado 1 de abril de 2018].
- Solares, Blanca (2006). “Aproximaciones a la noción de *Imaginario*” en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. México: UNAM.
- Soto, Villagrán (2017). “Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México” en *Revista Transporte y Territorio* pp.127-146. Buenos Aires: Programa Transporte y Territorio/Instituto de Geografía. [En línea] <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/3606/3301> [Consultado el 20 de diciembre de 2017].

Páginas electrónicas consultadas:

- CIDE (2018). “Transparencia CIDE”. [En línea] <http://transparencia.cide.edu> [Consultado el 8 de febrero de 2018].

- Estudio Origen Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México. [En línea] <http://www.iingen.unam.mx/esmx/Investigacion/Proyectos/Documents/PresentacionOD.pdf> [Consultado el 20 de marzo de 2018].
- Google Maps. <https://www.google.com.mx/maps> [Consultado el 20 de marzo de 2018].
- INEGI (2018). “Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México”. [En línea] http://www.beta.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2018/EstSociodemo/OrgenDest2018_02.pdf [Consultado el 20 de marzo de 2018].
- Tecnológico del Monterrey (S/A). “Historia Campus Santa Fe”. [En línea] <http://www.itesm.mx/wps/wcm/connect/Campus/CSF/Santa+Fe/Acerca+del+campus/Historia/> [Consultado el 20 de marzo de 2018].
- Villoro, Juan (2005). “Bienvenidos a la cultura del postapocalipsis! “La ciudad de México: mujer barbuda” <http://hellodf.com/villoro/> [Consultado el 6 de marzo de 2018].

Notas de periódicos electrónicos consultados:

- Bolaños, Sánchez Ángel (2015). “Limitar el trazo de línea 7 del metrobús provocará caos vial: asambleísta”. *La Jornada*. [En línea] <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2015/06/30/limitar-el-trazo-de-linea-7-del-metrobus-provocara-caos-vial-asambleista-2962.html> [Consultado el 6 de marzo de 2018].
- Redacción (1987) “No terminaron las obras y pospone la Ibero su traslado a Santa Fe” en *Proceso*. [En línea] <http://www.proceso.com.mx/146657/no-terminaron-las-obras-y-pospone-la-ibero-su-traslado-a-santa-fe> [Consultado el 1 de abril de 2018].
- Redacción (2018). “Federación pone a la venta predios militares)” en *El Universal*, 2 de marzo. [En línea] <http://www.eluniversal.com.mx/nacion/seguridad/federacion-pone-la-venta-predios-militares> [Consultado el 8 de marzo de 2018].
- Semo, Ilán (2016). “Santa Fe: pasajes a la oquedad” en *La Jornada*, año 32, no. 11286, México. [En línea] <http://www.jornada.unam.mx/2016/01/02/opinion/012a2pol> [Consultado el 20 de febrero de 2017].
- Sosa, Iván (2015). “Desprecia inmuebles derrumbe de Santa Fe” en *Reforma*, <http://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=682535> [Consultado el 6 de marzo de 2018].

Tesis consultadas:

- Álvarez, Andrés (2010). “El metro, un espacio de interacciones. El caso de los homosexuales”, tesis de licenciatura, México: UNAM-FCPyS.
- Castañeda, Luis (2015). “Usuarios del metro en la Ciudad de México: cuerpos compartiendo el espacio”, tesis de maestría, México: CIESAS.
- Novelo, Sylvia (2014). “Forma urbana y movilidad en Santa Fe”, tesis de maestría, México: UAM-Azcapotzalco.

Entrevistas realizadas:

- Entrevista a AL. Trabajador Administrativo. 1 de diciembre de 2017.
- Entrevista a CB. Trabajadora Administrativa. 1 de diciembre de 2017.
- Entrevista a GM. Académico. 7 de diciembre de 2017.
- Entrevista a TM. Trabajadora Administrativa. 13 de diciembre de 2017.
- Entrevista AS. Trabajadora Administrativa. 17 de noviembre de 2017.
- Entrevista CH. Académico. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista FP. Trabajador servicios generales. 27 de noviembre de 2017.
- Entrevista GM. Estudiante. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista GF. Académico. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista IH. Trabajador servicios generales. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista LJ. Estudiante. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista MS Académica. 17 de noviembre de 2017.
- Entrevista MB. Trabajadora Administrativa. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista ML. Académica. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista MA. Académica. 1 de diciembre de 2017.
- Entrevista MT. Trabajadora Servicios Generales. 27 de noviembre de 2017
- Entrevista PT. Trabajadora Administrativa. 17 de noviembre de 2017
- Entrevista VF. Trabajadora Administrativa. 29 de noviembre de 2017.
- Entrevista VT. Trabajadora Administrativa. 29 de noviembre de 2017.

Fotografías:

- Ilustración 1. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 2. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 3. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 4. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 5. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 6. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 7. Foto tomada por Tanisha Silva.
- Ilustración 8. Foto tomada por Andrés Lugardo.



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

ACTA DE EXAMEN DE GRADO

No. 00133

Matrícula: 2163801378

¿CÓMO LE HAGO PARA LLEGAR?
LA EXPERIENCIA DE LA
MOVILIDAD COTIDIANA EN SANTA
FE.
EL CASO DE LOS TRABAJADORES
Y ESTUDIANTES DEL CIDE.

En la Ciudad de México, se presentaron a las 10:00 horas del día 16 del mes de julio del año 2018 en la Unidad Iztapalapa de la Universidad Autónoma Metropolitana, los suscritos miembros del jurado:

DRA. ANGELA GIGLIA CIOTTA
DR. RODRIGO MENESES REYES
DRA. PAULA CAROLINA SOTO VILLAGRAN

Bajo la Presidencia de la primera y con carácter de Secretaria la última, se reunieron para proceder al Examen de Grado cuya denominación aparece al margen, para la obtención del grado de:

MAESTRA EN CIENCIAS ANTROPOLOGICAS

DE: SANDRA TANISHA SILVA AGUILAR

y de acuerdo con el artículo 78 fracción III del Reglamento de Estudios Superiores de la Universidad Autónoma Metropolitana, los miembros del jurado resolvieron:

APROBAR

Acto continuo, la presidenta del jurado comunicó a la interesada el resultado de la evaluación y, en caso aprobatorio, le fue tomada la protesta.

REVISÓ

LIC. JULIO CESAR DE LARA ISASSI
DIRECTOR DE SISTEMAS ESCOLARES

DIRECTOR DE LA DIVISIÓN DE CSH

DR. JUAN MANUEL HERRERA CABALLERO

PRESIDENTA

DRA. ANGELA GIGLIA CIOTTA

VOCAL

DR. RODRIGO MENESES REYES

SECRETARIA

DRA. PAULA CAROLINA SOTO VILLAGRAN